

MARINE MARCHANDE

CODE
DU
TRAVAIL MARITIME

*Loi du 13 décembre 1926, modifiée par la loi du 15 février 1929
et par les décrets-lois des 30 juin 1934, 30 octobre 1935
et 17 juin 1938, et les lois des 29 mai 1941, 11 avril 1942,
16 juin 1944, 25 septembre 1948, 10 juin et 29 juillet 1950, 24 mai 1951,
22 octobre 1954, 20 mai, 23 juin et 25 juillet 1955.*

CODE
DISCIPLINAIRE ET PÉNAL
DE LA MARINE MARCHANDE

*Loi du 17 décembre 1926, modifiée par les lois du 30 octobre 1935,
3 septembre 1941, 20 août 1943 et les décrets des 6 juin 1939, 20 janvier,
29 février 1940, 25 septembre 1948, 23 février 1949, 29 juillet
et 22 octobre 1954.*



PARIS
ÉDITIONS MARITIMES ET COLONIALES
17, RUE JACOB (VI^e)

1956

CODE DU TRAVAIL MARITIME

CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL
DE LA MARINE MARCHANDE

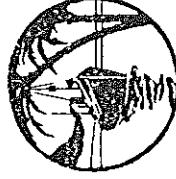
MARINE MARCHANDE

CODE
DU
TRAVAIL MARITIME

*Loi du 13 décembre 1926, modifiée par la loi du 15 février 1929
et par les décrets-lois des 30 juin 1934, 30 octobre 1935
et 17 juin 1938, et les lois des 29 mai 1941, 11 avril 1942,
16 juin 1944, 25 septembre 1948, 10 juin et 29 juillet 1950, 24 mai 1951,
22 octobre 1954, 20 mai, 23 juin et 25 juillet 1955.*

CODE
DISCIPLINAIRE ET PÉNAL
DE LA MARINE MARCHANDE

*Loi du 17 décembre 1926, modifiée par les lois du 30 octobre 1935,
3 septembre 1941, 20 août 1943 et les décrets des 6 juin 1939, 20 janvier,
29 février 1940, 25 septembre 1948, 23 février 1949, 29 juillet
et 22 octobre 1954.*



PARIS
ÉDITIONS MARITIMES ET COLONIALES
17, RUE JACOB (VI^e)
—
1956

TABLE DES MATIÈRES

CODE DU TRAVAIL MARITIME

TITRE PREMIER. — Dispositions générales.	Pages
TITRE II. — De la formation et de la constatation du contrat d'engagement	5
TITRE III. — Des obligations du marin envers l'armateur et de la réglementation du travail à bord des navires	5
TITRE IV. — Des obligations de l'armateur envers le marin	
I. Des salaires fixes, profits éventuels et autres rémunérations	7
II. De la nourriture et du couchage	10
III. Des maladies et blessures des marins	16
<i>Règlement d'administration publique relatif au délaissement volontaire des marins blessés ou malades</i>	17
IV. Du rapatriement et de la conduite	19
V. Des créances et priviléges des marins	21
VI. Des congés payés	22
TITRE V. — De la fin du contrat d'engagement et des indemnités auxquelles peut donner lieu la rupture du contrat d'engagement	22
TITRE VI. — Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins	24
I. Dispositions spéciales applicables au capitaine	24
II. Dispositions spéciales applicables aux marins âgés de moins de 21 ans et aux femmes mariées	25
III. Dispositions spéciales applicables aux marins étrangers	27
TITRE VII. — Des litiges entre armateurs et marins	27
Modalités d'application de l'art. 7 bis	29
<i>Tableau A. — NOMENCLATURE DES AFFECTIONS MÉDICALES ET CHIRURGICALES</i>	30
<i>Tableau B. — TARIF DES FRAIS D'HOSPITALISATION</i>	32
TITRE VIII. — Dispositions diverses	34
Modalités d'application de l'art. 7 bis	34
Décret du 8 juin 1936, instituant la semaine de 40 heures (<i>Extrait</i>)	35
Décret du 19 octobre 1937. Modalités d'application, application à bord des navires de pêche industrialisés	35
Loi du 21 juin 1936, instituant la semaine de 40 heures (<i>Extrait</i>)	37
CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL	
TITRE PREMIER. — Dispositions générales	38
TITRE II. — Des fautes contre la discipline	40
I. Dispositions générales	40
II. Des fautes légères contre la discipline	40
III. Des fautes graves contre la discipline	41
TITRE III. — Des délits et crimes maritimes	42
I. Compétence et procédure	47
II. De l'absence irrégulière et de l'abandon de poste	47
III. Crimes et délits touchant la police intérieure du navire	50
IV. Délits concernant la police de la navigation	51
V. Pertes de navires, abordages, échouements et autres accidents de navigation	54
TITRE IV. — Des tribunaux maritimes commerciaux	57
TITRE V. — Dispositions diverses	59
	60

CODE DU TRAVAIL MARITIME

LOI DU 13 DÉCEMBRE 1926

modifiée par la loi du 15 février 1929,	
les décrets-lois des 30 juin 1934, 30 octobre 1935	
et 17 juin 1938,	
les lois des 29 mars 1941, 11 avril 1942, 16 juin 1944,	
25 septembre 1948, 10 juin et 29 juillet 1950, 24 mai 1951,	
22 octobre 1954, 20 mai, 23 juin et 25 juillet 1955.	

TITRE PREMIER

Dispositions générales

ART. 1^{er}. — Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accompagner à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est un contrat d'engagement 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 considérée 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 marin, par les dispositions du Code du travail. 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 réglé, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions du Code du travail. Toutefois ce contrat n'est valable que s'il est constaté par écrit, et il est soumis aux règles édictées dans les articles 7 et 8 ci-après.

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^o Par embauchage direct ;
- 2^o Par l'entremise des bureaux paritaires de placement maritime organisés par décret ;

3^e Par l'entremise des offices de renseignements pour les offres et les demandes de travail, créées par les syndicats professionnels.
Aucune opération de placement ne peut donner lieu au paiement 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 Ier 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. 7 bis (décret du 20 mai 1955). — Nul marin âgé de moins de vingt-cinq ans ne peut être inscrit au rôle d'équipage d'un navire de plus de 250 tonnes de jauge brute, pour y remplir un emploi du pont, de la machine ou du navire radioélectrique, si l'il n'est titulaire :

1^o D'un certificat d'apprentissage maritime ou d'un certificat attestant qu'il a fréquenté assidûment une école d'apprentissage maritime pendant la durée d'une session de formation, délivrée dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande ;

2^o Ou, pour les spécialités où la formation professionnelle est sanctionnée par le département de l'éducation nationale, d'un certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme au moins équivalent, délivré par les services de l'enseignement technique, sous réserve qu'il ait subi avec succès les épreuves d'un examen de formation nautique, après avoir suivi, dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, une session spéciale de formation dans une école d'apprentissage maritime ;

3^o Ou d'un certificat, diplôme ou brevet d'élève, d'élève officier ou d'officier de la marine marchande, ou du certificat spécial de radiotélégraphiste des postes, télegraphes et téléphones, ou d'un certificat attestant qu'il a suivi assidûment les cours d'une école nationale de la marine marchande pendant la durée d'une scolarité ;

4^o Ou d'un des brevets de spécialité de la marine nationale figurant sur une liste fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine marchande et du ministre des forces armées.

A défaut de candidats remplissant l'une ou l'autre des conditions ci-dessus mentionnées, des dispenses peuvent être accordées sauf pour l'embarquement d'un mousse ou d'un novice dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.
Les conditions que doivent remplir les agents du service général pour être inscrits au rôle d'équipage des navires de plus de 250 tonnes de jauge brute, sont fixées par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Voir *Compléments*, p. 29.

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

Dans les cas d'urgence, ou dans les circonstances exceptionnelles dont l'autorité maritime est juge, le marin peut être inscrit au rôle d'équipage sans avoir été soumis à la visite médicale prévue au paragraphe précédent, mais à la condition que cette visite soit passée au premier port, français ou étranger, où le bâtiment touchera ultérieurement.

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

ART. 10. — Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives.

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

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

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

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.

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

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.

TITRE III

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

ART. 16. — Le marin est tenu de se rendre sur le navire, 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 incomitant 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 propriété 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 (modifié par décret du 22 octobre 1954). — Les droits des marins en matière de rémunérations et de congés sont déterminés par les dispositions ci-après pour tenir compte de la fixation de la durée du travail à quarante heures par la loi du 21 juin 1936 et de l'organisation effective du travail à bord des navires.

La durée normale du travail à bord des navires de commerce et de pêche est de huit heures par jour pendant six jours ou de quarante-huit heures par semaine ; elle peut être répartie de manière équivalente sur une période autre que la semaine.

Des heures supplémentaires peuvent être faites pour tenir compte des nécessités de la navigation.

Des règlements d'administration publique, pris après consultation des organisations professionnelles les plus représentatives d'armateurs et de marins, déterminent, par genre de navigation ou par catégorie de personnel, les conditions d'application du présent article.

ART. 25 (modifié par décret du 22 octobre 1954). — Les règlements d'administration publique prévus à l'article 24 précédent déterminent notamment :

1^o 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^o La répartition des heures de travail dans une période de temps autre que la semaine ;

3^o 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^o Les dérogations temporaires qu'il y a lieu d'établir pour permettre aux capitaines de faire face aux surcroûts de travail extraordinaire, à des nécessités d'ordre national ou à des accidents survenus ou imminents ;

5^o 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 ;

6^o Les limites dans lesquelles des heures supplémentaires peuvent être faites en application de l'article précédent.

ART. 26 (modifié par décret du 22 octobre 1954). — La rémunération de chacune des heures supplémentaires faites au-delà de la durée de travail fixée à l'article 24 (alinéa 2) ci-dessus, est égale au 1/208 du salaire mensuel de base, à l'exclusion de tout supplément ou indemnité, affecté d'une majoration de 50 p. 100.

Le cumul de la majoration fixée à l'alinéa précédent avec les allocations spéciales prévues par les conventions ou accords collectifs, sentences arbitrales ou décisions administratives actuellement en vigueur est subordonné à l'intervention de stipulations modifiant ou complétant sur ce point les clauses relatives aux dites allocations.

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

Les dispositions du présent article ne visent pas les heures de travail commandées au-delà de la durée légale en raison de circonstances de force majeure ou de circonstances mettant en jeu le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison.

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 chufferie et, s'il y a lieu, mentionné et servant de base au calcul de l'effectif.

Le chauffeur, pendant son quart, ne doit pas être distract du service de la chufferie, 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 suspens 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 produits et bénéfices sont remis par l'armateur sous sa signature, avec leurs justifications et charges communes 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 des 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 de voyage, quelle qu'en soit la cause.

ART. 37. — Le marin rémunéré au profit ou au fret, 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 la loi du 15 février 1929). — Lorsque, par suite des circonstances visées à l'article 41 ci-dessus, la continuation du voyage commence 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. En outre, il 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 pour ce contrat, sans que toutes fois, 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 du tout le tiers des salaires auxquels il aurait droit, pour la durée présumée du voyage, en exécution des dispositions du paragraphe premier de l'article 4^e, 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 à l'heure 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 au cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée ; la totalité est due s'il meurt au cours d'un voyage de retour.

Pour les opérations de la grande pêche, la moitié des salaires du marin ou de sa part est due s'il meurt pendant la première moitié de la campagne ; la totalité est due s'il meurt pendant la seconde moitié. Quel que soit le mode d'engagement, les salaires du marin tué en défendant le navire, ou en accomplissant, pour le salut du navire, un acte de dévouement, sont dus en entier pour tout voyage si le navire arrive à bon port, et en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage.

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 assisstant, 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 existante 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 cause 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 incombe 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 débits stipulés dans les contrats d'engagement pour le cas de rupture du contrat avant le terme fixé, ni aux amendes prévues, en vertu d'usages en vigueur, dans les contrats d'engagement à la part ou au profit pour la pêche.

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

ART. 51. — La liquidation des salaires est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage. En outre, les salaires sont liquidés :

1^o 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^o 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 ayant 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 paiement en est effectué immédiatement au marin ou à ses ayants droit.

Si la liquidation des salaires a lieu dans un port étranger, les salaires sont payés en France au marin ou à ses ayants droit. Toutefois, l'autorité maritime pourra prescrire le paiement d'un acompte. Au cas d'un retard de paiement imputable à l'armateur, le marin peut réclamer des dommages-intérêts.

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 paiement de l'équipage, ainsi que les indemnités dues aux marins quand le paiement des salaires n'est pas effectué dans les délais légaux.

ART. 54. — Le paiement 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 paiement de ce qui lui est dû autrement qu'en monnaie métallique ou fiduciaire ayant cours légal. Si le paiement est fait à l'étranger en monnaie étrangère, il est effectué au cours du change du lieu de paiement, sous le contrôle de l'autorité française.

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

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 paiements d'avances et d'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 la concurrence de : trois mois de salaires pour les voiliers effectuant une navigation au long cours dépassant le cap Horn ou le cap 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 prime d'engagement ou avance perdue.
Toutefois, des avances peuvent être accordées, au-delà des maxima prévus au paragraphe précédent, sous forme de délégation.

ART. 59. — Aucun acompte ne peut, en cours de route, être versé au marin que s'il est préalablement mentionné sur le livre du bord sous la signature du marin ou, à défaut, sous celle de deux des principaux de l'équipage.
Les acomptes ne doivent pas dépasser le tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations.

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

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

ART. 61. — Le marin peut, lors de l'embarquement, déléguer ses salaires et profits, mais seulement en faveur d'une personne qui est légalement ou en fait à sa charge, sans toutefois que le montant total des délégations puisse, en aucun cas, excéder les deux tiers des dits salaires ou profits. Le montant des délégations, le nom des bénéficiaires et les époques de paiement sont mentionnés au rôle d'équipage.

ART. 62. — Des délégations peuvent être consenties, en cours de voyage, dans les conditions et limites indiquées à l'article 61 ci-dessus, par les marins qui n'ont pas use, 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 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 incassables, 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 ou 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 fournitures de vivres, logement, ou équipement, autorisée au préalable par l'autorité maritime, soit en cas de dette envers un armateur, pour trop payé sur un décompte de salaires antérieurs, avance non acquise, acompte indû ou dommages-intérêts.

ART. 68. — Les mêmes salaires et profits peuvent être saisis, jusqu'à concurrence du 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 inva-

lides 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 le 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 18 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, 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 nourrir de l'équipage.

ART. 76. — Nul ne peut introduire des 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 écomomat où il vendre 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 aux dits marins l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans les magasins indiqués par lui.

ART. 78 (modifié par la loi du 16 juin 1934). — Sur les navires armés au long cours, au cabotage international et à la grande pêche, les objets de couchage sont fournis par l'armateur, conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires.

Le Secrétaire d'Etat à la Marine peut autoriser sur certains navires armés à la grande pêche et sur certains navires de jauge brute de moins de 250 tonnes armés au cabotage international, le remplacement de la fourniture des objets de couchage par une indemnité forfaitaire. Les objets de couchage fournis en nature sont placés sous la responsabilité des marins qui seraient tenus au versement des dommages et intérêts en cas de détérioration anormale ou de pertes résultant de leur faute. Les mêmes dispositions sont applicables aux autres navires à moins de conventions contraires.

CHAPITRE III

DES MALADIES ET BLESSURES DES MARINS

ART. 79 (modifié par le décret-loi du 30 juin 1934). — 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 (modifié par le décret-loi du 30 juin 1934). — 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 marin, 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 (modifié par le décret-loi du 30 juin 1934). — 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 marin exige son débarquement.

ART. 82 (modifié par le décret-loi du 30 juin 1934). — En cas de débarquement en France et après établissement du diagnostic, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix, si son domicile se trouve au port français d'embarquement ou de débarquement ou dans les environs immédiats de ces ports, là où le contrôle de l'armateur, sur son traitement, peut être exercé.

Le déplacement du marin blessé ou malade devra être autorisé préalablement par l'autorité maritime sur l'avavis du médecin désigné par l'armateur, 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 (ajouté par le décret-loi du 30 juin 1934). — 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 agréé par l'autorité maritime, il est reconnu qu'il a encore besoin de soins.

ART. 83 (modifié par le décret-loi du 30 juin 1934 et l'article 3 du décret-loi du 17 juin 1938). — Les salaires du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins.

Les soins, comme les salaires, cessent d'être dus au plus tard à l'expiration d'un délai de 4 mois à compter du jour où le marin a été laissé à terre. Toutefois, dans le cas où le marin a été débarqué hors de France, les soins sont dus, s'il y a lieu, au-delà du délai de 4 mois prévu ci-dessus, et jusqu'au rapatriement. Les soins et les salaires de maladie sont dus pour toutes maladies constatées en cours d'embarquement après que le navire a quitté le port, quelle que soit l'origine de cette maladie. Toutefois, les soins seuls sont dus si la blessure ou la maladie résulte d'un fait intentionnel de l'intéressé.

La faculté pour l'armateur, de se libérer des soins en versant une somme forfaitaire à l'autorité maritime est supprimée lorsque le marin accidenté ou malade est débarqué en France ou en Algérie.

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 (modifié par le décret-loi du 30 juin 1934). — 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 (modifié par le décret-loi du 30 juin 1934 et l'article 3 du décret-loi du 17 juin 1938). — L'armateur peut se libérer de tous soins et, si le marin a été débarqué hors de France ou d'Algérie, 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 débarquement forfaitaire effectué par l'armateur est donné au marin par l'autorité maritime.

Sous réserve des dispositions de l'article 65 du décret-loi du 17 juin 1938, visant les sociétés mutuelles constituées, entre patrons, pour s'assurer contre tout ou partie des charges prévues aux articles 86 de la présente loi, les armateurs ne possédant que des bateaux d'un tonnage inférieur à 50 tonnes armés à la pêche ou à la navigation côtière, sont exonérés, dès le jour du débarquement, de toutes charges autres que le rapatriement, à l'égard des marins blessés ou malades.

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

ART. 1er. — 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 déclaration. 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 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.

'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 qui 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 (voir p. 32-33), le premier de ces tableaux indiquant en regard des malades 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 débarquement 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} est déterminée par la

1^o 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^o Pour frais de séjour et de rapatriement, le total des sommes inscrites dans le tableau B.

En cas de débarquement à l'étranger, sous les régulations : 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 appliquées sont, si le marin est domicilié en Algérie, celles du débarquement 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 Trésor est appelé à supporter pour assurer le fonctionnement du service des délaissements forfaits des mains.

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, tout ce qu'en soit le coutant, par le budget de l'administration de la marine marchande, sans aucun recours contre l'armateur. Ce dernier ne peut réciprocquement exiger 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 connu atteint de tuberculose pulmonaire, non constatée au moment du débarquement, 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 délassement 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 d'un 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 diverses.

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 débarqués 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 aout 1927 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 85 de la loi du 13 décembre 1926 comportant Code du travail maritime

ART. 86 (modifié par l'article 3 du décret-loi du 17 juin 1938). — 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 le cas prévu au dernier alinéa de l'article 83 ci-dessus, le capitaine est tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce que le marin soit mis à terre et remis aux mains d'une autorité française. En outre, s'il n'existe pas l'autorité française dans le lieu où le marin a été mis à terre, le capitaine doit prendre au compte de l'armateur, et sans recours ultérieur contre le marin, les mesures utiles pour assurer le traitement et le ranemur contre

Depuis le jour où il a dû cesser son travail, le marin qui se trouve dans les conditions visées au présent article cesse d'avoir droit à salaire.

DU RAPPORTEMENT EN DÉFINITION

DUE BIBLIOGRAPHIES FOR THE STUDENT

ART. 87. — Sauf les exceptions prévues à l'article 89 ci-après, le marin débarqué, ou débarqué 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.

ARR. 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.

Arr. 89. — Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement, par volonté commune des parties, sont réglées 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 et pour subir une peine.

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

CHAPITRE V

DES CRÉANCES ET PRIVILÉGES 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.

CHAPITRE VI

DES CONGÉS PAYÉS

ART. 92 a (ajouté par arrêté du 22 octobre 1954). — Les marins embarqués à bord des navires de commerce armés au long cours ou au cabotage, à l'exclusion des remorqueurs, ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de deux jours et demi par mois d'embarquement.

Les marins embarqués à bord des navires de commerce armés à la navigation côtière ou à bord des navires de pêche autres que ceux armés exclusivement à la part ou au profit ont droit, dans les mêmes conditions que ci-dessus, à un congé calculé à raison de deux jours par mois d'embarquement. Cette dernière disposition est applicable aux marins embarqués à bord des remorqueurs quel que soit leur genre d'armement.

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 congédierement du marin doit être portée au rôle d'équipage.

ART. 96. — Le marin congédieré 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 congédierement 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 tort fait 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 conclu pour une durée déterminée ou indéterminée a lieu par la volonté d'un seul des contractants dès l'expiration du délai du préavis fixé au contrat conformément à l'article 10.

Cette résiliation peut donner lieu à indemnité soit en cas d'inobservation 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 commen-

cement 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 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 après 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 réside 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 recépissé.

TITRE VI

Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS SPÉCIALES APPLICABLES AU CAPITAINE

ART. 103. — Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement à la fonction commerciale du capitaine en qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité maritime.

ART. 104. — Les dispositions des articles 24 à 30 ci-dessus relatives 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 des salaires en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage, ne s'appliquent pas au capitaine quand ces événements proviennent de son fait. Les dispositions des articles 48 et 49 ci-dessus sont également inapplicables au capitaine.

ART. 106. — L'article 59 ci-dessus, relatif aux comptes, n'est pas applicable au capitaine.

ART. 107. — La solde fixe du capitaine n'est saisisable 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 21 ANS ET AUX FEMMES MARIÉES

ART. 110. — L'autorisation donnée au premier embarquement du marin par la personne chargée de la protection légale du mineur ou, à défaut, par le juge de paix, confère à ce marin capacité pour accompagner 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 marin a atteint l'âge de 18 ans.

ART. 111 (modifié par les lois du 11 avril 1942 et du 29 juillet 1950). — Tout marin embarqué pour les services du pont, de la machine ou du service général est qualifié mousse s'il est âgé de moins de 16 ans, novice s'il est âgé de plus de 16 ans et de moins de 18 ans.

ART. 112 (modifié par décret du 20 mai 1955). — Est considéré comme pilote tout marin embarqué sur justification d'un niveau minimum d'instruction fixé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en vue de se préparer aux fonctions d'élève officier du pont ou de la machine. La durée de l'embarquement ou des embarquements, en qualité de pilote, ne peut excéder une année.

Les articles 113 à 117 ont été modifiés par la loi du 29 juillet 1950. Voici les nouveaux textes :

ART. 113 (modifié par décret du 20 mai 1955). — Le nombre réglementaire des mousses et novices du service du pont à embarquer sur les navires de plus de 250 tonneaux de jauge brute est déterminé d'après l'effectif du personnel du pont à raison de :
Un mousse ou novice jusqu'à 15 hommes ;
Deux mousses ou novices de 16 à 25 hommes ;
Trois mousses ou novices au-dessus de 25 hommes.
Les officiers du pont, mais non les mousses ou novices déjà embarqués, entrent en compte pour le calcul de l'effectif du personnel.
Le nombre réglementaire des mousses et novices du service machine à embarquer sur les navires de commerce de plus de 250 tonneaux de jauge brute est déterminé d'après l'effectif du personnel machine, à raison de :
Un mousse ou novice pour un effectif de 10 à 15 hommes ;
Deux mousses ou novices à partir de 16 hommes.

Les officiers et les hommes de la machine, à l'exception des soutiers, des novices et des mousses déjà embarqués, entrent en compte pour le calcul du personnel.
Pour les agents du service général, le nombre des mousses et novices est fixé par le directeur de l'inscription maritime après consultation de l'armateur, en fonction des nécessités de l'exploitation.

Si, par suite de décès, débarquement ou autre cause, le nombre des mousses et novices embarqués sur un navire devient, en cours de voyage, inférieur au nombre réglementaire prévu par les dispositions ci-dessus, le capitaine n'est tenu d'embarquer un ou plusieurs mousses ou novices, en vue de ramener le nombre des mousses ou 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,

Le ministre chargé de la marine marchande peut, sur proposition du directeur de l'inscription maritime, dispenser totalement ou en partie, de l'application des règles ci-dessus les navires en service ou dont la construction est presque achevée lorsque les locaux affectés à l'équipage ne seront pas jugés suffisants.

Si, en cas de vacance dans un emploi de mousse ou de novice, aucun marin de moins de dix-huit ans remplissant l'une des conditions prévues à l'article 7 bis n'est disponible à l'embarquement, le navire effectuera ou poursuivra son voyage sans qu'il lui soit permis de combler cette vacance par l'embarquement d'un jeune marin n'ayant pas reçu de formation professionnelle à terre. Pour chaque emploi ainsi resté vacant, l'armateur versera à l'établissement national des invalides de la marine, lors du désarimage du rôle, le montant de la part ou des salaires qu'il aurait effectivement versés à un novice.

ART. 114. — Sur les navires de plus de 250 tonneaux de jauge brute, il est interdit de faire faire aux mousses le service de quart de nuit de vingt heures à quatre heures ; les mousses et novices ne peuvent être employés au travail des chaufferies et des soutes ni à la cuisine devant les feux.

Les mousses ou novices ne peuvent accomplir plus de huit heures de travail au cours d'une même journée, sauf pour les manœuvres d'entrée et de sortie des ports. Les mousses doivent obligatoirement jour du repos hebdomadaire, tant à la mer qu'au port, à la date normale, ou exceptionnellement avec un retard ne pouvant dépasser quarante-huit heures.

Dans le service de la machine, les mousses ou novices ne peuvent employer plus de quatre heures par jour dans les compartiments de la machine, ni lorsque l'élevation de la température peut constituer un danger pour leur santé.

ART. 115. — Sur les navires de commerce, sur les navires armés pour les grandes pêches de Terre-Neuve, d'Islande et du Groëland, ainsi que sur les navires de pêche industrielle armés en deuxième ou troisième zones, l'embarquement, à titre professionnel, est interdit pour les enfants âgés de moins de quinze ans révolus.

Sur les navires de pêche industrielle et artisanale, l'embarquement, à titre professionnel, est interdit aux enfants encore soumis aux obligations scolaires. Toutefois, pendant la période des vacances, l'embarquement des enfants âgés de douze ans au moins est autorisé à la pêche artisanale ; cette autorisation est étendue à la pêche industrielle, lorsqu'un parent de l'enfant (père, frère, oncle ou tuteur) est embarqué sur le même bateau.

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. Les mousses et novices sont soumis obligatoirement à un examen médical semestriel.

ART. 116 (nouveau texte, décret du 20 mai 1955). — Le capitaine ou le patron doit exercer sur le marin mineur une surveillance attentive, avec ce qu'il ne soit employé qu'aux travaux et services en rapport avec ses aptitudes physiques et se rattachant à l'exercice de sa profession ; il lui enseigne ou fait enseigner, progressivement, la pratique de son métier.

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 250 tonneaux, sur les navires de pêche ainsi que sur les navires armés au cabotage national ou international d'une jauge brute inférieure à 3.000 tonnes.

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

CHAPITRE III

DISPOSITIONS SPÉCIALES APPLICABLES AUX MARINS ÉTRANGERS

ART. 119 (modifié par décret du 25 septembre 1948). — Les dispositions de la présente loi sont applicables aux marins étrangers engagés sur les navires français.

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

TITRE VII

Des litiges entre armateurs et marins

ART. 120. — Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'embauchement 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'embauchement.

ART. 121 (modifié par la loi du 24 mai 1951 et le décret-loi du 30 juin 1934). — Le juge de Paix connaît des litiges visés à l'article précédent en dernier ressort dans les limites de sa compétence, en dernier ressort en matière personnelle et mobilière, et à charge d'appel à quelque valeur que le demandeur puisse s'élever. Les dispositions des articles 69, paragraphes 4, 75, 76 et 77 du Livre IV du Code de travail maritime 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 les 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 compétent 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 éta-

bliissement 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, congresigné 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 adresse 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 eu lieu.

ART. 125. — Les citations en justice de paix, dans les litiges relatifs au contrat d'engagement, sont délivrées par le greffier de la justice de paix ; elles peuvent être données par jour en jour ou d'heure en 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 signature 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, § 1^{er}, 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 de 8 mars 1722, de la déclaration du roi du 18 décembre 1728, de l'arrêté du Conseil du 19 janvier 1734, de l'ordonnance du 1^{er} 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 (§ 1^{er}) 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, de 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 DOUNERGUE.

Conditions d'octroi de dérogation aux dispositions de l'article 7 bis du code du travail maritime (J. O., 3-7-1955).

ART. 1^{er}. — Le ministre de la marine marchande. Vu la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, modifiée en dernier lieu le 20 mai 1935, et notamment son article 7 bis ; Vu l'arrêté du 1^{er} octobre 1951,

Arrêté :

ART. 1^{er}. — Les dispenses prévues à l'avant-dernier alinéa de l'article 7 bis nouveau du code du travail maritime sont accordées par décision écrite de l'autorité maritime désignée aux articles 4 et 5 ci-après.

ART. 2. — Elles sont accordées d'office sur leur demande à tous les marins âgés de moins de vingt-cinq ans ayant déjà navigué, à titre professionnel, avant la date de publication du présent arrêté, à bord d'un navire français de pêche, de commerce ou de plaisance, de plus de 250 tonneaux de jauge brute.

ART. 3. — Elles peuvent être accordées à des candidats à l'embarquement âgés de moins de vingt-cinq ans ne se trouvant pas dans l'un des cas prévus à l'article 7 bis nouveau du code du travail maritime ou de son représentant qualifié, appuyée de justifications de nature à établir qu'il n'existe pas de candidat disponible, soit âgé de moins de vingt-cinq ans et remplissant l'une des conditions fixées au dit article 7 bis ou bénéficiaire de la dispense prévue à l'article précédent, soit âgé de plus de vingt-cinq ans, susceptible d'occuper de manière satisfaisante l'emploi vacant.

ART. 4. — Les dispenses visées à l'article 2 sont accordées à titre définitif par le chef du quartier d'inscription du marin.

ART. 5. — Les dispenses visées à l'article 3 sont accordées, pour la durée d'un seul voyage, par le chef du quartier dont relève le port d'embarquement. Mention en est portée au rôle d'équipage.

ART. 6. — L'arrêté du 1er octobre 1951 est abrogé.
Fait à Paris, le 23 juin 1955.
PAUL ANTIER.

Modalités d'application de l'article 7 bis de la loi du 13 décembre 1926, modifiée, aux agents du service général.

Le ministre de la marine marchande,
Vu l'article 7 bis de la loi du 13 décembre 1926, modifiée, portant code du travail maritime, et notamment son dernier alinéa,

Arrêté :

ART. 1^{er}. — Nul marin, âgé de moins de vingt-cinq ans, ne peut être inscrit au rôle d'équipage d'un navire de plus de 250 tonnes de jauge brute, pour y remplir un emploi du service général, si l'un des certificats prévus aux alinéas 1^o et 2^o de l'article 7 bis de la loi du 13 décembre 1926, modifiée le 20 mai 1955.

ART. 2. — Des dispenses peuvent être accordées, pour la durée d'un seul voyage, par le chef du quartier dont relève le port d'embarquement, aux agents du service général âgés de moins de 250 tonnes de jauge brute, pour y remplir un emploi à l'article 1^{er} ci-dessus, sur demande écrite de l'armateur ou de son représentant qualifié, appuyée de justifications de nature à établir qu'il n'existe pas de candidat disponible, soit âgé de moins de vingt ans et remplissant les conditions exigées, soit âgé de plus de vingt ans, susceptible d'occuper de manière satisfaisante l'emploi vacant. Mention de cette dispense est portée au rôle d'équipage.

ART. 3. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel de la République française*.
Fait à Paris, le 23 juin 1955.
PAUL ANTIER.

Liste des brevets de spécialité de la marine nationale permettant l'embarquement, avant vingt-cinq ans, sur les navires de plus de 250 tonnes de jauge brute.

Le ministre de la marine marchande et le ministre de la défense nationale et des forces armées,
Vu l'article 7 bis de la loi du 13 décembre 1926 modifiée, portant code du travail maritime,

TABLEAU A
Nomenclature des affections médicales et chirurgicales.

A. — Affections médicales.

Nombre de jours	
10	Erysipèle
35	Fièvre jaune
20	Fièvre ondulante
20	Fièvre paludéenne
20	Fièvre typhoïde et paratyphoïde
90	Gale
8	Gastrite
30	Glaucome
60	Grippe simple
40	Grippe avec complication
15	Goutte (épisode aigu)
30	Hémorragie cérébrale et accidents consécutifs
90	Ictère simple
35	Ictère grave ou infectieux
60	Intoxication alimentaire
20	Irisite
90	Kéterite
60	Laryngite aiguë
30	Lésion valvulaire du cœur
25	Lumbago
30	Maladie de Basedow
10	Méningites aiguës
20	Mycélose d'origines diverses
60	Néphrite aiguë
40	Névralsies à sièges divers
45	Névralgies sciatiques
40	Coqueluche
—	Crise appendiculaire (sans opération)
20	Cystite aiguë
—	Cystite tuberculeuse
—	Dengue
90	Diabète avec complication
30	Diarrhée sans complication
30	Diarrhée et entérite aiguës
30	Diarrhée des pays chauds
90	Dysenterie bacillaire
50	Dysenterie amibienne aiguë
20	Dyspepsie légère
—	Eczéma
40	Eczéma variqueux
90	Electricité (accidents dus à l')
20	Embarras gastrique simple
15	Emphysème pulmonaire (épisode aigu)
—	Empoisonnement accidentel
30	Encéphalite éthiopathique
120	Endocardite aiguë
50	Septicémie
50	Tétanos

B. — Affections chirurgicales.

Nombre de jours	
90	Trachome
180	Tuberculose ostéo-articulaire évolutive
180	Troubles mentaux
120	Troubles mentaux évolutifs
40	Abcès
120	Abcès du foie
30	Adénites aiguës
90	Adénites tuberculeuses
45	Anthrax
50	Appendicite à opérer
40	Arthrite sèche
50	Arthrite avec complication
70	Brûlures légères
10	Brûlures du 1 ^{er} degré
20	Brûlures du 2 ^e degré
35	Brûlures du 3 ^e degré
60	Brûlures compliquées
90	Calculus vésical
60	Cataracte opérable
25	Contusion légère
50	Contusion grave
120	Coxalgie
35	Entorse du cou-de-pied
50	Entorse du genou
25	Entorse (autres)
90	Évidement pétro-mastoïdien
20	Fissure à l'anus
50	Fistule à l'anus
60	Fracture avant-bras
120	Fracture bassin
60	Fracture bras
60	Fracture clavicule
40	Fracture colonne vertébrale
150	Fracture côtes
40	Fracture crâne
130	Fracture cuisse
120	Fracture mâchoire inférieure
150	Fracture cuisse (complicquée)
35	Fracture doigts et petits os
100	Fracture jambe (complicquée)
150	Fracture jambe (compliquée)
120	Fracture mâchoire supérieure
30	Furoncles et abcès tuberculeux
30	Gelures
30	Hématomes
40	Hémorroïdes à opérer
55	Hernie à opérer
120	Hernie à opérer
90	Hydrocéle
30	Kystes superficiels
120	Kystes profonds (hydatidiens)
35	Luxation de la clavicule
50	Luxation du coude
60	Luxation épaule
70	Luxation genou
90	Luxation hanche
30	Luxation petites articulations
40	Luxation Poignet
30	Lymphangite
90	Lymphogranulomatose
90	Mal perforant plantaire
60	Mastodinite
40	Métrite hémorragique
80	Occlusion intestinale à opérer
30	Ongle incarné
40	Orchite d'origine vénérienne
110	Orchitopidymite tuberculeuse
80	Ostéomyélite aiguë
150	Panaris
35	Péritonite aiguë
60	Péritonite tuberculeuse
120	Phlegmon
20	Plaie simple
30	Plaie contuse
40	Plaie infectée
60	Plaie à grands délabrements
60	Prostatite à opérer
90	Pyloméphrite
90	Rupture de l'urètre
60	Salpingites
30	Tumeurs bénignes
120	Tumeurs malignes
30	Ulcères de l'estomac, duodénum et leurs complications
100	Ulcères variolieux
45	Varices

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)			
		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	4 ^e catégories
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 1935 a autorisé les autorités maritimes, coloniales et consulaires à majorer les tarifs du tableau B en raison de l'allongement du franc et de la hausse des prix dans certains ports. Les taux de majoration sont arrêtés par périodes de six mois.

LOI DU 21 JUIN 1936

instituant la semaine de quarante heures

(EXTRAIT)

ART. 1er. — 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 révisés 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.

ART. 1er. — Les cinq premiers alinéas de l'article 1^{er} 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 pêche ou en circulation, en vue de l'application de la loi de 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 limitée 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 d'au moins huit heures par jour pendant cinq jours par semaine. Lorsque le service du navire ne permet pas de donner les deux jours de repos, il est accordé au marin, indépendamment du repos hebdomadaire, un repos compensateur correspondant à la sixième journée de l'année en même temps que les congés payés, sauf accord mutuel. Chacune 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 de lieux 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 interrompus de deux heures au moins seront décalqués 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.

ART. 1er. — 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 journalièrement 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.

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 militaires du diplôme d'élève-officier de la Marine marchande ou du brevet d'élevage officier mécanicien et embarqués comme élèves-officiers, ainsi que toutes personnes portées comme officiers sur le rôle d'équipage ;

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

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

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

L'expression de *« personnes embarquées »* désigne l'ensemble des personnes énumérées aux alinéas 1^{er} et 2^e du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} ;

L'expression de *« 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 fautes graves contre la discipline prévues au titre III, dont chapitre III, 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, dont chapitre III, de la présente loi, les délais dans lesquels la punition doit être prononcée, de 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 sera perdue au condamné le bénéfice du sursis que si il s'agit des délits institués par les articles 49, 50, 51 (§ 2), 53, 73 et 74 (§ 5) ci-après.

La condamnation antérieure prononcée pour un délit institué par les articles 39 à 42, 45, 46, 51 (§ 1^{er}), 52, 54 à 57, 59, 62 à 67, 70, 71, 74 (§ 1^{er} et 2) 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.

LOI

portant

CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL

de la Marine marchande

TITRE PREMIER

Dispositions générales

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

1^o 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, jusqu'à et y compris le jour de leur débarquement administratif ;

2^o Toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent, en fait, à bord d'un navire visé à l'alinea 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, absents, conformément à l'ordre donné 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 sur un des navires visés à l'alinea 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, nies 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 ;

ART. 6 bis. — Ces dispositions doivent être combinées avec celles de la loi du 11 février 1951 « abrogeant les dispositions législatives qui en matière de droit commun suppriment ou limitent le droit qui appartient aux juges d'accorder le sursis aux peines qu'ils prononcent et de faire bénéficier le coupable de circonstances atténuantes... ».

Toutes les dispositions des lois, décrets ou ordonnances qui ont pour objet de restreindre ou de supprimer la faculté donnée aux juges par l'article 463 du Code pénal de reconnaître l'existence en faveur du coupable de circonstances atténuantes ou de lui accorder le bénéfice du sursis prévu par la loi du 26 mars 1891 sont abrogées.

Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi et notamment les dispositions supprimant l'atténuation des peines et les circonstances atténuantes.

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

I. — 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 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 port au moins deux fois par jour, pendant une heure chaque fois.

ART. 9 (modifié par la loi du 3 septembre 1941). — 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 de l'article 8, les punitions infligées et les mesures ordonnées en exécution 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

FAUTES CONTRE LA DISCIPLINE

le capitaine, à l'administrateur de l'inscription maritime du port de désarmement.

Pour les bateaux armés au borrage, 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, ouverte, 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.

Livre de punitions.

Il est tenu, en outre, par chaque administrateur de l'inscription maritime, relativement aux bâtiments autres que ceux visés au § 5 du dit 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.

Les punitions portées, tant au livre de discipline qu'au livre de punitions sont, avec l'indication des fautes qui les ont provoquées, inscrites à la diligence de l'administrateur de l'inscription maritime, à l'article matriculaire de l'intéressé.

II. — DES FAUTES CONTRE LA DISCIPLINE

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

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

2^o L'ivresse à bord sans désordre et en dehors du service, sauf ce qui est prévu à l'article 36 ;

3^o 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^o Les querelles et disputes sans voies de fait ;

5^o 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 (modifié par décret du 20 janvier 1940 et la loi du 3 septembre 1941). — Le capitaine peut infliger, dans les cas prévus à l'article 10, l'une des punitions suivantes ou une combinaison de ces punitions :

a) Le blâme;

2^o La consigne à bord pour quatre jours au plus pour les officiers, marins et hommes d'équipage (dans les ports d'attache tête de ligne ou de retour habituel);

3^o Les arrêts pour quatre jours au plus sans suspension de salaires du service (dans les ports d'escale et en mer).

ART. 13 (modifié par la loi du 3 septembre 1941).

a) Arrêts.

A défaut de raisons valables pour la quitter et hormis les heures de repos et les heures de service pour les officiers et marins, les officiers et marins 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 personnelles et les hommes d'équipage, punis d'arrêts, sont tenus de demeurer dans le poste de discipline, sans y être enfermés. L'emploi, l'aménagement et l'aménagement du poste de discipline doivent être soumis à l'approbation des commissions de visite prévues par la loi du 16 juin 1933, et le poste de discipline doit être distinct du local où couchent les marins et hommes d'équipage, toutes les fois que les dispositions matérielles du bord le permettent.

Les officiers, les marins, 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.

b) Consigne.

La consigne dans le port d'attache, tête de ligne ou de retour habi-tuel, consiste dans l'interdiction de descendre à terre en dehors des heures de service.

III. — DES FAUTES GRAVES CONTRE LA DISCIPLINE

ART. 14 (modifié par la loi du 3 septembre 1941). — Sont réputées fautes graves contre la discipline et comportent l'une des punitions prévues à l'article 15 ci-après :

FAUTES CONTRE LA DISCIPLINE

43

1^o 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, si l'il s'agit d'un homme d'équipage ;

2^o Toute faute dans l'exercice de la profession de nature à nuire à la sécurité du bâtiment ;

3^o Le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre concernant le service, après sommation formelle faite par un supérieur, ou par le capitaine, s'il s'agit d'un passager hors les cas prévus à l'article 50 ;

4^o L'ivresse à bord avec désordre, sauf ce qui est prévu à l'article 56 ;

5^o Le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un inférieur, à bord ou à terre ;

6^o 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 ;

7^o Le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou fumé dans un endroit interdit ;

8^o L'emploi non autorisé, sans perte, dégradation ou abandon, d'une embarcation du navire ;

9^o 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 quart, un marin qui est affecté à un poste autre qu'un poste de garde ou de sécurité ;

10^o 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 ;

11^o Les larcins ou flouteries dont l'importance ne justifierait pas, aux yeux du capitaine ou de l'autorité maritime qualifiée, le dépôt d'une plainte pour vol ;

12^o La dégradation volontaire de matériel hors les cas prévus à l'article 52 ;

13^o 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 ;

14^o Le fait de descendre à terre sans autorisation pour un officier, maître ou homme d'équipage puni de consigne.

Sanctions.

ART. 15 (mod. par lois 3 sept. 1941 et 23 fév. 1949). — Sauf ce qui est dit à l'article 62, les punitions suivantes peuvent être infligées dans les cas prévus à l'article 14, par l'autorité prévue à l'article 17 ;

a) Pour les officiers, maîtres et hommes d'équipage :

1^o Les arrêts dans la limite de quinze jours, sans suspension de salaires, et avec continuation du service ;

2^o La consigne à bord pendant huit jours au plus ;

3^e L'amende de 600 fr. pour les officiers, de 150 fr. à 1.500 fr. pour les maîtres et hommes d'équipage ;

4^e L'emprisonnement disciplinaire à terre pendant quinze jours au plus, ou si le bâtiment n'est pas dans un port métropolitain, les arrêts dans la limite de quinze jours sans service ni salaire.

L'emprisonnement disciplinaire prononcé pour le maximum de quinze jours entraîne obligatoirement, comme sanction accessoire, le débarquement disciplinaire.

b) Pour les passagers :

Les arrêts dans la limite de quinze jours.

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.

Compétences en matière de fautes graves.

ART. 17 (modifié par la loi du 3 septembre 1941). — a) Le droit de punir les fautes graves, dans les limites indiquées à l'article précédent, est attribué :

Au capitaine, pour les sanctions d'arrêts avec service et de consignation à la marine, pour toutes les sanctions.

b) Pour sanctionner une faute grave, le capitaine établit

Soit qu'il sanctionne lui-même la faute, soit qu'il prescrive l'action d'attente en proportion à l'autorité maritime française, avec indication de l'heure à ses pouvoirs, à savoir : « le procès-verbal et l'acte d'indication de l'action proposée ou prononcée ».

France, en Algérie, dans les colonies et dans les pays de protectorat.

A l'étranger, au commandant du bâtiment de l'Etat présent sur le lieu où, 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 (abrogé par la loi du 3 septembre 1941).

ART. 20 (abrogé par la loi du 3 septembre 1941).

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 peines 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 déferée 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 peines prévues à l'article 12.

ART. 21 bis (abrogé par la loi du 3 septembre 1941).

ART. 22 (modifié par la loi du 3 septembre 1941). — 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.

Sursis. Récidive.

ART. 22 bis. — a) Il n'est jamais accordé de sursis aux officiers et aux passagers.

b) Il est sursis en principe à l'exécution de la punition infligée à un maître ou à un homme d'équipage pour une faute légère, lorsque l'intéressé n'a pas été l'objet d'aucune punition depuis son embarquement ou depuis moins de six mois. Dans le cas d'une faute grave, il appartient au capitaine ou à l'autorité maritime indiquée à l'article 17 de décider s'il convient ou non, dans les mêmes conditions, d'accorder le sursis.

La punition infligée avec sursis est effacée si l'intéressé n'est l'objet d'aucune punition dans les six mois qui suivent. Dans le cas contraire, la punition est effectivement subie, sans se confondre avec la seconde.

c) Les punitions infligées avec sursis sont inscrites à part. Elles ne sont portées sur le livre de discipline et communiquées à l'inscription maritime que si elles deviennent définitives.

d) Est en état de récidive tout officier, maître ou homme d'équipage qui a commis au cours du même embarquement, quatre fautes légères ou deux fautes graves sanctionnées par des punitions inscrites au livre de discipline.

Tout officier, maître ou homme d'équipage en état de récidive peut faire l'objet d'un débarquement disciplinaire.

Le cas de tout officier, maître ou homme d'équipage ayant fait l'objet de deux débarquements disciplinaires dans sa carrière, doit être examiné par l'administration de l'inscription maritime dans le but de proposer éventuellement au ministre secrétaire d'Etat à la marine la radiation définitive des matricules.

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 afflitive 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 afférentes 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 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 ;

Un inspecteur de la navigation et du travail maritime, où un inspecteur mécanicien de la marine marchande ;

Un capitaine au long cours ayant accompli, en cette qualité, au moins quatre ans de fonctions en

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, ou diplôme, toutes prérogatives afférentes à la nature de son brevet, par décision spéciale, en attendant l'avis du conseil d'enquête, maintenant l'intérêté, à titre provisoire, dans la possession partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire (1).

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 sera incompatible avec l'incompatibilité professionnelle ou physique de l'intéressé.

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

(1) Pendant la durée de la guerre est suspendu le fonctionnement des conseils d'enquête prévus à l'article 23 de la loi du 17 décembre 1936 et le ministre de la marine marchande prend directement, dans tous les cas visés au dit article, les décisions de retrait temporaire ou définitif, partiel ou total des droits et prérogatives afférents au titulaire. Sous cette réserve, demeure en vigueur les règles fixées en exécution de l'article 23, paragraphe 6, pour l'exercice du pouvoir disciplinaire de la marine marchande vis-à-vis des marins et de l'article 86, en ce qui concerne la conduite des enquêtes sur les pertes de navires, abordages, échouements et autres accidents de navigation (décret du 20 janvier 1940).

TITRE III

Des délits et des crimes maritimes

I. — 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. La connaissance des délits appartenant aux juridictions de droit commun, ou aux tribunaux maritimes commerciaux, suivant les distinctions établies aux articles 36 et 36 bis.

En ce qui concerne les individus faisant partie de l'équipage des navires visés à l'alinéa 1^e 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^o Par les officiers de police judiciaire ;
- 2^o 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 syndicats 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^o 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 énumérées 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. Les procès-verbaux établis par les inspecteurs de la navigation maritime, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les agents 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.

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.

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 et d'Algérie, l'administrateur de l'inscription maritime, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés au paragraphe 1^{er}, alinéa 2^e, 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 de 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 soit le procureur de la République, soit le président du tribunal maritime commercial, dans les conditions prévues à l'article 22.

Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port français, l'administrateur de l'inscription maritime débarque administrativement le prévenu, procéde 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 bâtimennt de guerre ou d'un navire de commerce, soit en qualité de marin. 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 nécessite pas l'incarcération provisoire, l'administrateur de l'inscription maritime peut ordonner la libération immédiate du prévenu.

Il n'est pas nécessaire 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 à prévenu une peine disciplinaire.

Arr. 31. — L'autorité consulaire ou, à défaut, le commandant d'un Attalement de guerre peut, si les aménagements du navire le permettent, requérir le capitaine de tout navire français à destination d'un port étranger de recevoir à son bord, avec le dossier de la procédure sous i fermé et scellé, tout prévenu de crime ou délit et de lui procurer passage et la nourriture pendant le voyage.
Dès l'arrivée du navire dans un port français, le capitaine doit mettre prévenu, ainsi que le dossier de la procédure, à la disposition de l'administrateur de l'inscription maritime. L'administrateur de l'ins-

ART. 32. — Les frais nécessités par le transport du prévenu rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient, sont remboursés par l'Etat, conformément aux tarifs établis par les règlements d'assurance et sont reçus contre le condamné.

ART. 33. — En France et en Algérie, l'administrateur de l'inscription maritime, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents numérotés au paragraphe 1^{er}, 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 constituent un des délits mentionnés à l'article 36, l'administrateur de l'inscription maritime saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu du quartier ; s'ils constituent un des délits mentionnés à l'article 36 bis, l'administrateur de l'inscription maritime poursuit, s'il y a lieu, la répression du délit devant le tribunal maritime commercial.

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 où 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 ou d'Algérie, l'administrateur de l'inscription maritime ou, à défaut, le commandant du bâtiment de guerre, adresse la dossier de l'affaire, sous pli fermé et scellé, au ministre chargé de la

marine marchande, qui sait l'autorité judiciaire visée au paragraphe de l'article 37.

Dans les mêmes circonstances, et si la gravité des faits incriminé 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 ou en Algérie, l'administrateur de l'inscription maritime saisit soit le procureur de la République, soit le président du tribunal maritime commercial dans les conditions prévues à l'article 33.

ART. 36. — Il appartient au procureur de la République de pourvoir, s'il y a lieu, les crimes commis à bord des navires français visés à l'article 1er, ainsi que les délits prévus par les articles 46, 49, 50 à 53, 58, et 68 à 78.

Pour les délits prévus par les articles 46, 51 (§ 1er), 52, 69 à 72, 77 (§§ 1 et 3), et 75 à 78, le ministère public ne peut engrager les poursuites que sur l'avis conforme de l'administrateur de l'inscription maritime.

Pour les délits prévus par les articles 49, 50, 51 (§ 2), 53, 58, 68 et 73, le ministère public ne peut encaiger les poursuites qu'au vu des conclusions des juges de paix.

sions 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,

ART. 36 bis (nouveau). — Les délits prévus par les articles 39 à 43, 45, 54 à 57, 59, 62 à 67, 80 à 85, 87 et 87 bis, sont de la connaissance des tribunaux maritimes commerciaux institués par le titre IV de la présente loi.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, la connaissance des délits prévus aux articles 80 à 85 et 87 est réservée aux tribunaux maritimes commerciaux siégeant en France et en Algérie à l'exclusion des tribunaux maritimes commerciaux siégeant au Maroc, en Indochine et aux Antilles.

ART. 36 ter. — Les administrateurs de l'inscription maritime et les commissaires rapporteurs sont chargés de l'instruction des délits relevant de la compétence des pouvoirs conférés aux juges d'instruction par le code d'instruction criminelle, notamment pour la délivrance de mandats de comparution, d'amener, de dépôt et d'arrêt.

Les administrateurs de l'inscription maritime appellés à présider le tribunal maritime commercial compétent pour juger un prévenu peuvent également délivrer contre ce prévenu un mandat de comparution, d'amener, de dépôt ou d'arrêt.

Les dispositions du code d'instruction criminelle relatives à la détentio[n] préventive sont applicables aux prévenus de délits relevant de la compétence des tribunaux maritimes commerciaux.

ART. 37. — La partie lésée a, pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux dispositions du Code d'instruction criminelle. Par dérogation à l'article 182 de ce Code, la partie lésée ne peut donner citation 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.

II. — DE L'ABSENCE IRREGULIÈRE 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 à bord, lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité.

L'administrateur de l'inscription maritime, en formulant l'aviso prévu à l'article 36 (§ 2) ci-dessus, doit indiquer les motifs pour lesquels le poste auquel était affecté le marin constitue 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 24.000 à 240.000 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.

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 12.000 à 120.000 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 12.000 à 120.000 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 témoignages, 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 cause 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 jointe une amende de 12.000 à 240.000 francs, est prononcée contre toute personne qui a pris incognito 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 double.

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 déchargeements en contravention à l'article 248 du dit Code.

ART. 49. — Toute personne embarquée qui isopprime 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 12.000 francs à 120.000 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 malaisantes est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois.
Si l'y a eu emploi de substances malaisantes, 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, dévie ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, ou qui vend des vivres embarquées 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 (§ 2) 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'absente, 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 12.000 francs à 120.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois, ou de l'une de ce 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.

ART. 60. — Les personnes embarquées qui, collectivement, et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulevrent contre les 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 soulevrent contre

l'autorité du capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre, sont punies : les officiers ou maîtres, des travaux forcés à temps, et les autres personnes embarquées de la réclusion. Toutefois, les personnes embarquées qui ne remplissent pas à bord un emploi salarié sont punies comme les officiers ou maîtres, si elles ont été les instigatrices de la résistance.

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

ART. 61. — Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine ou dans un autre officiers ou maîtres, de la peine des travaux forcés à temps, et les autres personnes embarquées 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 suscitées contre la discipline commises au cours du même emprisonnement 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.

IV. — DÉLITS CONCERNANT LA POLICE DE LA NAVIGATION

ART. 63 (modifié par décret du 29 février 1940). — 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 prescriptions du Code du travail, de l'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. 64. — Toute personne qui, sur un navire français, exerce, sans 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.

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 24.000 francs à 480.000 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 délivrer à la réquisition de l'administrateur de l'inscription maritime pour rapatrier des Français, soit dans la métropole, soit dans une colonie française.

ART. 66. — En dehors du cas prévu par l'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 12.000 francs à 240.000 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, ayant 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 écomaritime, en violation des dispositions de l'article 77 du Code du travail maritime, ou impose aux marins, en violation du dit article, l'obligation de dépenser tout ou partie de leurs salaires dans des magasins indiqués par lui, est puni d'une amende de 12.000 francs à 480.000 francs, qui peut être portée à 1.200.000 francs en cas de récidive.

ART. 69. — Est puni d'une amende de 24.000 francs à 240.000 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 du travail de la nourriture et du réglementation 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 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 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 120.000 francs à 480.00 francs si le bâtiment, 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 qu'importe sur le rôle d'équipage cet embarquement ou ce débarquement irrégulièrement par l'autorité maritime est puni, pour 25 tonnes, de 4.000 à 12.000 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 4.000 à 6.000 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 (modifié par décret du 6 juin 1939). — Toute personne ayant que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou est punie d'une amende de 4.000 à 240.000 francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra prononcer, en outre, une peine de trois jours à un mois d'emprisonnement.

Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage inter-emprisonnement de six jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera de 12.000 francs à 240.000 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 maximum de 720.000 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 embargouements clandestins.

En cas de récidive, l'amende sera de 720.000 à 2.400.000 francs, et maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embargouements 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 introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'une amende de 4.000 francs à 120.000 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 capi-

taine 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, un consul ou un vice-consul de France lorsque le bâtiment doit séjourner plus de vingt-quatre heures dans le port (jours fériés exclus), soit dès son arrivée, si le bâtiment doit séjourner moins de vingt-quatre heures dans le port, est puni d'une amende de 4.000 francs à 72.000 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 4.000 francs à 72.000 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, altere, couvre ou masque les dites marques, est puni d'une amende de 4.000 francs à 240.000 francs.

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 4.000 francs à 24.000 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 uneavarie grave du navire ou de sa cargaison, le coupable est puni de six jours à trois mois d'emprisonnement, et d'une amende de 4.000 francs à 120.000 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 12.000 francs à 144.000 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 4.000 francs à 24.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou la partie d'une cargaison, ou si elle a entraîné 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 4.000 francs à 48.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. 83. — Est puni d'une amende de 48.000 francs à 720.000 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 ne fait pas connaissance au capitaine de l'autre navire, son équipage ou ses passagers, propre navire et des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci, est puni d'une amende de 12.000 francs à 120.000 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'avoir 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 dépeches 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 12.000 francs à 720.000 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 prédictoire 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 lorsqu'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.

ART. 87 bis (ajouté par décret du 6 juin 1939). — Est punie de la peine d'un an à cinq ans d'emprisonnement et d'une amende de 4.000 à 720.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui était à terre ou à bord, provoquera par parole ou par écrits, un homme d'équipage ou l'équipage d'un navire, à commettre l'un des délits prévus par la présente loi.

TITRE IV

Des tribunaux maritimes commerciaux

ART. 88. — Il est institué des tribunaux maritimes commerciaux qui connaissent des délits visés à l'article 36 bis.

ART. 89. — Un tribunal maritime commercial est institué dans les chefs-lieux de quartier de France et d'Algérie désignés par décret. Le décret institutif fixera la circonscription de juridiction du tribunal.

ART. 90. — Le tribunal maritime commercial est composé de cinq membres, savoir :

L'administrateur de l'inscription maritime, chef du quartier, siège du tribunal maritime commercial, président. Toutefois, si cet administrateur a procédé à l'instruction, il sera remplacé par un officier du corps des administrateurs de l'inscription maritime du grade d'administrateur en chef désigné par le directeur de l'inscription maritime.

Juges.

Un juge du tribunal civil dont relève le chef-lieu du quartier, siège du tribunal maritime commercial.

Un inspecteur de la navigation et du travail maritime ou un inspecteur mécanicien de la marine marchande.

Un capitaine au long cours, inactif, de moins de soixante ans, inscrit ou non au quartier, ayant accompli, en cette qualité, au moins quatre ans de commandement, désigné par le directeur de l'inscription maritime.

Suivant la qualité du prévenu :

Si le prévenu est un marin breveté ou diplômé, le plus âgé des marins titulaires du même brevet, embarqués à bord des navires présents dans le port, chef-lieu du quartier siège du tribunal maritime commercial, ou, à défaut, dans les ports voisins.

Si le prévenu n'est pas un marin breveté ou diplômé, le plus âgé des matelots d'équipage, si le prévenu appartient au personnel du pont, ou des membres des personnes de la machine ou du service général, de grade équivalent à celui de maître d'équipage, si le prévenu appartient au personnel de la machine ou du service général, embarqué à

bord des navires présents dans le port ou, à défaut, dans les ports voisins, n'ayant subi aucune condamnation, et dont l'article matriculaire ne comporte aucune note défavorable.
Un commis de l'inscription maritime, désigné par le directeur de l'inscription maritime, remplit les fonctions de greffier.

ART. 91. — Chaque fois que le tribunal maritime commercial est chargé de juger un des délits prévus aux articles 80 à 85 et 87, un commissaire rapporteur, appartenant au corps des officiers de marine, et désigné par le préfet maritime, ou le chef d'arrondissement maritime commercial... Il remplit, en outre, auprès du tribunal maritime commercial, les fonctions du ministère public.

ART. 92. — Les tribunaux maritimes commerciaux ne peuvent juger par défaut. Ils ne connaissent pas de l'action civile.

ART. 93. — Le prévenu condamné par jugement des tribunaux maritimes commerciaux peut se pourvoir en cassation pour violation ou fausse application de la loi.

Le pourvoi sera formé par une déclaration reçue par le greffier du tribunal, qui aura rendu le jugement et inscrit sur un registre spécial pourvois en matière de police correctionnelle.

Le ministre de la marine marchande pourra, dans les cas prévus par l'article 441 du code d'instruction criminelle, transmettre au ministre de la justice, pour être déférées à la cour de cassation, dans l'intérêt de susceptibles d'être annulés pour violation des articles qui seraient mode de procéder devant les tribunaux maritimes commerciaux concernant le dispositif concernant les pénalités.

ART. 94. — Un décret fixera la forme de procéder devant les tribunaux maritimes commerciaux.

TITRE V

Dispositions diverses

ART. 95. — 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. 96. — Sont abrogées toutes 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 1^{er} 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 sur les accidents et collision en mer ;
Le décret-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 avril 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 marines, 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.

CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL

Loi de Finances 52-401 du 14 avril 1952.

AFR, 70, par. I. — Les codes et les lois en vigueur au jour de la promulgation de la présente loi fixant ou visant les amendes pénales, sont modifiées en ce sens que le taux de ces amendes est porté au double. Cette modification intéressera les articles 45, 49, 57, 63, 64, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 82.

Fait à Paris, le 17 décembre 1926.

GASTON DOUMERGUE.

ÉDITIONS MARITIMES ET COLONIALES

17, rue Jacob, PARIS (6^e)

SPÉCIALITÉ D'OUVRAGES

SUR LA

M A R I N E

GUERRE - COMMERCE - PÊCHE - PLAISANCE

Ouvrages pour la préparation
aux brevets de la Marine Marchande
Pont - Machine - Radio

CONSTRUCTIONS NAVALES - MACHINES
MANŒUVRE ET NAVIGATION - TABLES NAUTIQUES
DROIT MARITIME - REGISTRES DE BORD

Cartes marines et documents
du Service Hydrographique de la Marine

Catalogue spécial envoyé gratuitement sur demande