

Loi

Générale

colonial

Loi n° 4-400-1930 Loi portant code du travail maritime

n° 4-400-1930

Ministère
ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Date de publication
13 décembre 1926

Numéro JO
n° 400 du 31/03/1930

Date du numéro
31 mars 1930

INTRODUCTION

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUÉ LA LOI DONT LA TENUE SUIT :

VISAS

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté, Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TEXTE INTÉGRAL

TITRE 1er. Dispositions générales. Art. 1er — Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est un contrat d'engagement régi par les dispositions de la présente loi. Art. 2. — Est considéré comme armateur, pour l'application de la présente loi, tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé. Art. 3. — Est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, toute personne, de l'un ou de l'autre sexe, qui s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire. Le personnel du navire est placé sous l'autorité du capitaine. Il se divise en trois catégories : le personnel du pont, le personnel des machines et le personnel des agents du service général. Art. 4. — Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions du Code du travail. Toutefois, ce contrat n'est valable que s'il est constaté par écrit, et il est soumis aux règles édictées dans les articles 7 et 8 ci-après. Art. 5. — La présente loi est applicable aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire français. Elle n'est pas applicable aux marins engagés en France pour servir sur un navire étranger. TITRE II. De la formation et de la constatation du contrat d'engagement. Art. 6. Le placement des travailleurs se proposant de contracter un engagement maritime a lieu : 1° Par embauchage direct ; 2° Par l'entremise des bureaux paritaires de placement maritime organisés par décret ; 3° Par l'entremise des offices de renseignements pour les offres et les demandes de travail, créés par les syndicats professionnels. Aucune opération de placement ne peut donner lieu au paiement d'une rémunération quelconque de la part du marin. Toute infraction à cette disposition sera punie des peines portées à l'article 162 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 18 ci-après, concernant les mineurs et les femmes mariées. Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime, s'il n'est libre de tout autre engagement maritime. Art. 8. — L'inscription du marin au rôle d'équipage d'un navire de plus de 25 tonneaux de jauge brute, faisant habituellement des sorties en mer d'une durée supérieure à soixante-douze heures, est subordonnée à une visite médicale passée, aux frais de l'armateur, par le médecin du navire ou, à défaut de médecin à bord, par un médecin désigné ou agréé par l'autorité maritime et établissant que l'embarquement du marin ne

présente aucun danger pour sa santé ou pour celle du reste de l'équipage. Dans les cas d'urgence, où dans les circonstances exceptionnelles dont l'autorité maritime est juge, le marin peut être inscrit au rôle d'équipage sans avoir été soumis à la visite médicale prévue au paragraphe précédent, mais à la condition que cette visite soit passée au premier port, français ou étranger, où le bâtiment touchera ultérieurement. Art. 9. — Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement doivent, à peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage. Art. 10. Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives. Il doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée, ou pour un voyage. Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir d'indication de cette durée. Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée ou indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties et ne pas être inférieur à vingt-quatre heures. Si l'engagement est conclu au voyage, le contrat doit désigner nominativement, par une indication suffisante, le port où le voyage prendra fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port le voyage sera réputé accompli. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port de débarquement 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 la base de détermination des profits. Le lieu et la date de l'embarquement du marin doivent être mentionnés au rôle d'équipage. Art. 12. Les conditions générales d'engagement doivent être tenues, par l'armateur, à la disposition des marins, et lecture doit en être donnée, par l'autorité maritime, au moment de l'inscription du marin au rôle d'équipage. Art. 13. — Le contrat d'engagement est visé par l'autorité maritime. L'autorité maritime ne peut régler les conditions de l'engagement. Toutefois, elle a le droit de refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public inscrites dans la présente loi. Art. 14. — L'engagement maritime est mentionné sur un livret qui est délivré gratuitement au marin par l'autorité maritime et qui reste en sa possession. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus. Art. 15. Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord, pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande. Les conditions générales d'engagement doivent être affichées dans les locaux d'équipage. TITRE III Des obligations du marin envers l'armateur et de la réglementation du travail à bord des navires. Art. 16. Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine. Art. 17. — Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat et par les lois, règlements et usages en vigueur. Art. 18. — Sauf dans les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé. Art. 19. Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre. Art. 20. Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire, et d'avoir soin du navire et de la cargaison. Il doit être sobre, respectueux envers ses supérieurs et s'abstenir de toutes paroles grossières à l'égard de toute personne à bord. Art. 21. — Le marin est tenu d'accomplir, en dehors des heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage et des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire. Art. 22. Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison. Art. 23. En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur ou de son représentant. En cas d'infraction aux dispositions du paragraphe précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce que celles qui ont été indûment chargées sur le navire, sans préjudice des dommages-intérêts. En outre, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions, soit aux lois douanières, soit aux lois ou aux règlements sanitaires. Art. 24. — La durée du travail effectif des marins ne peut excéder, quelle que soit la catégorie du personnel à laquelle ils appartiennent, soit huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine, soit une durée d'une équivalence équivalente, établie sur une période de temps autre que la semaine. Des règlements d'administration publique, pris, soit d'office, soit à la demande des organisations professionnelles d'armateurs et de marins intéressés, après consultation de ces organisations, déterminent, par genre de navigation ou par catégorie de personnel, en se référant, s'il y a lieu, aux accords intervenus entre les organisations patronales et ouvrières intéressées, les conditions d'application du paragraphe précédent. Ces règlements doivent obligatoirement être révisés lorsque les conditions qui y sont

prévues ne sont pas conformes aux stipulations des conventions internationales sur la matière, Art. 25. — Les règlements d'administration publique prévus à l'article 24 précédent déterminent notamment : 1° La répartition des heures de travail dans la semaine de quarante-huit heures, afin de permettre le repos de l'après-midi du samedi dans le port, où toute autre modalité équivalente : 2° La répartition des heures de travail dans une période de temps autre que la semaine : 3° Les dérogations permanentes qu'il y a lieu d'admettre pour les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent être nécessairement exécutés en dehors de la limite assignée au travail général à bord du navire, ou par certaines catégories de marins dont le travail est essentiellement intermittent : 1° Les dérogations temporaires qu'il y a lieu d'établir pour permettre aux capitaines de faire face à des surcroûts de travail extraordinaire, à des nécessités d'ordre national ou à des accidents survenus ou imminents : 5° Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif, ainsi que la procédure suivant laquelle les dérogations sont accordées ou utilisées, Art. 26. Hors les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, toute heure de travail commandée au-delà des limites fixées en exécution de l'article 24 ci-dessus donne lieu à une allocation supplémentaire dont le montant est réglé par les contrats et usage. 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 conclusion 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 chanferie, et, S'il y a lieu, les éléments prévus au règlement d'administration publique ci-dessus mentionné et servant de base au calcul de l'effectif, Le chauffeur, pendant son quart, ne doit pas être distrait du service de la chauffe, si ce n'est pour les besoins urgents de la machine. A chaque quart, le personnel des machines, de concert avec celui du pont, assure l'enlèvement des escarbilles. Art. 28. — Sauf les exceptions et dérogations prévues à l'article 30 ci-après, un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours. Sauf décision contraire du capitaine, le dimanche est le jour consacré au repos hebdomadaire. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux engagements à la pêche, Art. 29, — Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale où le marin intéressé devait prendre son travail journalier. Tout travail effectué le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas de force majeure 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 Ier, Des salaires fixes, profits éventuels et autres rémunérations. Section T. — 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 profits, de pêche et de fret et les primes et allocations de toute nature stipulées dans le contrat sont, pour l'application de la présente loi, considérées comme salaires, Art. 33. — Tout contrat d'engagement aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou en partie, en une part sur le profit ou sur le fret, doit déterminer les dépenses et charges à déduire du produit brut, pour former le produit net, Aucune déduction, autres que celles stipulées, ne peut être admise au détriment du marin. Lors du règlement, le décompte des dépenses et charges communes et le décompte des produits des bénéfices sont remis par l'armateur, sous sa signature, avec leurs justifications et pièces comptables originales, à l'autorité maritime chargée de la liquidation des comptes individuels de salaires, Art. 34. — Des règlements d'administration publique détermineront les stipulations que devront contenir les contrats d'engagement pour la navigation de grande pêche en ce qui concerne : soit le calcul du prix moyen de pêche, lorsque le salaire du marin doit être calculé sur ce prix; soit sur la fixation de la valeur du produit de pêche, à partager entre l'armateur et le marin, lorsque l'armateur veut s'attribuer tout ou partie de la pêche d'un de ses navires, ou vendre, à un tiers, tout ou partie de la pêche d'un de ses navires avant l'arrivée du bâtiment au port. Ces règlements homologueront les accords intervenus, à cet effet, entre les organisations professionnelles d'armateurs et de marins intéressés. Art. 35. Le marin payé au mois est rétribué en proportion de la durée effective de ses services, Art. 36. — Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de ses salaires, au cas de prolongation de voyage, et à une indemnité, au cas de retardement, à moins que cette prolongation et ce retardement ne proviennent d'un cas de force majeure. Il ne subit aucune réduction de salaires en cas d'abréviation du voyage, quelle qu'en soit la cause. Art. 37. — Le marin rémunéré au profit ou au fret a droit, en sus de sa part, à une indemnité au cas de retardement, prolongation ou abréviation

de voyage provenant du fait de l'armateur ou du capitaine lorsqu'il en a subi un dommage. | Si ces événements sont le fait d'un char-geur 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 27 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. À 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 paré au voyage l'intégralité des salaires stipulés au contrat. Art. 40. En cas de rupture du voyage par le fait de l'armateur ou de son représentant, soit avant le départ, soit après le voyage commencé, le marin rémunéré au profit ou au fret a droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par les tribunaux. Si la rupture du voyage est le fait des chargeurs, le marin participe aux indemnités qui sont adjugées au navire dans la proportion où il aurait participé au fret. Art. 41. — Lorsque, par suite d'interdiction de commerce, d'arrêt du navire, ou de tout autre cas de force majeure, le voyage ne peut être commencé, la rupture du voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit du marin. Toutefois, le marin payé au mois ou au voyage est rémunéré des journées passées par lui au service du navire. Art. 42. — Lorsque, par suite des circonstances visées à l'article 41 ci-dessus, la continuation du voyage commencé devient impossible, le marin payé au mois reçoit les salaires dus pour le temps qu'il a servi; le marin payé au voyage reçoit la totalité des salaires stipulés au contrat, et le marin rémunéré au profit ou au fret reçoit la part lui revenant, en vertu du contrat, sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage effectué. Toutefois, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, le marin payé au mois ou au voyage ne reçoit ses salaires que jusqu'au jour de la cessation de ses services. Quel que soit son mode d'engagement, le marin est payé des journées employées par lui à sauver les débris du navire, les effets naufragés et la cargaison. Art. 43. — Lorsque le voyage du navire a été rompu par suite des circonstances visées à l'article 41 ci-dessus, le marin qui n'a pas reçu la totalité des salaires auxquels il aurait droit, pour la durée présumée du voyage en exécution des dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 42, participe aux indemnités qui peuvent être allouées au navire. Il en est de même, dans les contrats de durée indéterminée, lorsque la résiliation du contrat par l'armateur est 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 moins, sont dus jusqu'au jour de son décès. Si le marin est engagé pour la durée «du voyage, et s'il est payé soit à forfait, soit au profit ou au fret, et pour un voyage d'aller seulement, la totalité de ses salaires où de sa part est due, s'il meurt après le voyage commencé. Si l'engagement avait pour objet un voyage d'aller et retour, la moitié de ses salaires ou de sa part est due si le marin meurt en cours du voyage d'aller où 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 paré 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 à prêté assistance, à l'exception des équipages des bâtiments affectés aux entreprises de sauvetage, ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant, dans les conditions fixées par l'article G de la loi du 2 avril 1916. Art. 47. — Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien, a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie. Section II. De la suspension et de la rétention des salaires. Art. 48. Le marin qui étant de service s'absente sans autorisation ou qui se trouve absent, sans autorisation, au moment où il doit prendre son service, perd le droit aux salaires afférents au temps de son absence. L'armateur peut, s'il y a lieu, réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice qu'aura pu lui causer le marin qui, étant de service, s'absente du bord sans autorisation, où 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'

Le marin perd son salaire à partir du moment où il a été privé de sa liberté comme inculpé, en raison d'une infraction à la loi pénale. Art. 49. Dans le cas où le contrat d'engagement a été rompu par suite de congédiement du marin pour absence irrégulière, les salaires qui lui sont dus sont versés à la caisse des gens de mer. La moitié des salaires est tenue à la disposition du marin ou de ses ayants droit. L'autre moitié est retenue pour sûreté des sommes auxquelles le marin pourrait être condamné à titre de dommages-intérêts envers l'armateur. Elle est payée au marin si, dans le délai de trois mois à compter de la fin du voyage, aucune action en dommages-intérêts n'a été intentée contre lui par l'armateur. Art. 50. L'inexécution des obligations qui incombent au marin, soit en vertu des lois, décrets et usages en vigueur, soit en vertu du contrat d'engagement et des règlements particuliers auxquels le contrat se réfère, ne peut donner lieu à aucune amende ou suspension partielle de salaires autres que les amendes ou suspension résultant de l'application des lois pénales. Cette disposition ne s'applique ni aux débits stipulés dans les contrats d'engagements pour le cas de rupture de contrat avant le terme fixé, ni aux amendes prévues, en vertu d'usages en vigueur, dans les contrats d'engagement à la part ou au profit pour la pêche, Section III. — Des lieux et époques de la liquidation et du paiement des salaires. Art. 51 La liquidation des salaires est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage. En outre, les salaires sont liquidés : 1° Pour les navires armés au long cours ou au cabotage international, dont la durée du voyage est supérieure à un an : annuellement, au premier port touché par le bâtiment ; 2° Pour les navires armés au cabotage national dont la durée du voyage est supérieure à un mois : mensuellement, au premier port touché par le bâtiment. Les conventions des parties peuvent déroger aux dispositions portées ci-dessus, à condition qu'elles ne fassent pas obstacle à la liquidation des salaires lors de la clôture du rôle d'équipage et qu'elles ne prolongent pas au delà de trois mois la période comprise entre deux liquidations faites en France, lorsque le navire revient dans un port de France à des intervalles plus rapprochés, Pour tout marin débarqué isolément en France ou à l'étranger avant l'expiration du voyage, la liquidation des salaires a lieu au moment du débarquement. Art. 52, — Si la liquidation des salaires a lieu dans un port de France, le 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 francs 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, 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. 96. 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 acomptes, Des délégations sur salaires De la restitution des avances des délégations. Art. 58 Aucune avance de salaires ne peut être faite au marin qu'en présence et sous le contrôle de l'autorité maritime Les avances, quel qu'en soit le montant, ne sont imputables sur les salaires et parts à échoir au marin que jusqu'à concurrence de : trois mois de salaires pour les voiliers effectuant une navigation au long cours dépassant le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance : deux mois pour les voiliers de long cours ne dépassant pas les caps, et un mois pour toutes les autres navigations, Les règlements prévus à l'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 desdits salaires et profits, Le montant des délégations, le nom des bénéficiaires et les épreuves 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 usé, lors de leur embarquement, de la faculté de déléguer, Leur demande est remise au capitaine: elle est transmise, sans délai, par le capitaine à l'armateur. Mention en est faite au rôle d'équipage par l'autorité maritime. Art. 63. L'armateur est tenu de verser, à l'échéance, le montant des délégations, soit au bénéficiaire de la délégation, soit à la Caisse des gens de mer pour la faire parvenir à l'intéressé. Art. 64 — Les avances et les délégations ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des armateurs. Il en est de même en cas de rupture du contrat d'engagement par force majeure, à moins de convention contraire, En cas de rupture de contrat d'engagement par le fait du marin, les avances et délégations sont toujours sujettes à restitution, même si elles constituent des primes d'engagement ou avances perdues. Art. 65. Il y a lieu à restitution des avances et acomptes perçus qui excèdent, au moment du décompte, le montant des salaires ou parts dus effectivement au marin. Section V. Des dettes des marins. Des saisies et cessions de salaires, Article 66, Les salaires et profits des marins sont insaisissables et incessibles, si ce n'est pour les causes et dans les limites déterminées par les articles 67 et 68 ci-après. Art. 67. — Les salaires et profits des marins peuvent être saisis et cédés, mais seulement jusqu'à concurrence du quart, soit en cas de dette envers l'Etat ou envers l'établissement des invalides, soit en cas de dette pour nourriture 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 indu ou dommages-intérêts. Art. 68, — Les mêmes salaires et profits peuvent être saisis, jusqu'à concurrence d'un second quart, pour pension alimentaire due en vertu des articles 203, 205 et 214 du Code civil ou par application

de l'article. 7 de la loi du 15 juillet 1907, relative à la contribution des époux aux charges du ménage. Art. 69. Les dispositions des articles 67 et GS ci-dessus s'appliquent aux salaires qui sont accordés aux marins, en cas de maladie ou de blessure, par application des articles 79, 83 et 84 de la présente loi. Art. 70. En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables, soit par l'article 592 du Code de procédure civile, soit par les lois qui régissent les pensions et allocations sur la Caisse des invalides et sur la Caisse de prévoyance, soit par toutes autres lois, sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit : 1° Les vêtements, sans exception, des marins ; 2° Les instruments et autres objets appartenant aux marins et servant à l'exercice de leur profession ; 3° Les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement ou conduite. Art. 71. L'autorité maritime peut, lors de la liquidation des salaires, sur la demande du créancier ou du cessionnaire, retenir la partie saisissable des salaires ou profits du marin. La procédure prévue par la loi du 12 janvier 1895 est applicable à la saisie-arrêt des salaires des marins,

CHAPITRE IT 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 15 ans. Ni l'équipage comprend plus de vingt hommes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi pour être affecté à un autre service du bord, Art. 74. — Les aliments fournis aux marins doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris, La composition de la ration distribuée doit être au moins équivalente à celle prévue pour les marins de la flotte. Un tableau d'équivalence est établi par arrêté ministériel: il est, de même que la composition des rations, distribuées, affiché d'une manière permanente, dans les postes d'équipage. Le personnel du pont, celui des machines et celui du service général désignent, chacun à tour de rôle, un de leurs membres pour vérifier, à chaque distribution, les quantités et, s'il y a lieu, la qualité des aliments distribués, Tout retranchement opéré sur les distributions donne lieu au profit du marin, sauf le cas de force majeure, à une indemnité représentative du retranchement opéré, Les circonstances de force majeure sont constatées par un procès-verbal qui est inscrit au livre de bord et signé du capitaine, du médecin du bord, s'il y en a un, et d'un délégué de chacun des personnels : pont, machines et service général, Aucune réclamation ne peut ultérieurement être admise au sujet des circonstances ainsi constatées. Art. 75. — Il est interdit à tout armateur de charger à forfait le capitaine ou un membre quelconque de l'état-major de la nourriture de l'équipage. Art. 76. Nul ne peut introduire de boissons alcooliques à bord sans l'autorisation du capitaine, Il est interdit d'embarquer, pour la consommation de l'équipage, officiers compris, une quantité de boissons alcooliques supérieure à une quantité réglementaire qui est déterminée, pour chaque genre de navigation, par un arrêté ministériel. Toute boisson alcoolique introduite contrairement aux dispositions du paragraphe 1° 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 économe où il vende directement ou indirectement, aux marins par lui employés, ou à leurs familles, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit : 2° D'imposer auxdits marins l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans les magasins indianés par lui Art. 78. — Sur les navires armés au long cours, les objets de couchage sont fournis par l'armateur, dans les conditions déterminées par les dispositions des règlements d'administration publique relatifs à l'hygiène à bord des navires et placés sous la responsabilité des marins, Des dommages-intérêts sont dus en cas de détérioration anormale ou de perte desdits objets imputables à la faute des marins. Il en est de même sur les navires, à moins de convention contraire.

CHAPITRE III. Des maladies et blessures des marins. Art. 79. — Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade, pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué. Les dispositions du paragraphe précédent sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire, En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge du navire, Art. 80. — Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri, ou lorsque la blessure est consolidée, ou lorsque la maladie est devenue incurable, Art. 81. Le marin est laissé à terre et est hospitalisé quand le médecin du bord, S'il y en a un, ou tout autre médecin désigné par l'autorité maritime, déclare que l'état du marin exige son débarquement, ou lorsque le navire revient au port d'armement et que le marin, ayant dû cesser son travail, a été ou doit être remplacé dans son service à bord. Art. 82. En cas de débarquement en France, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix. L'armateur peut, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin. Le marin qui est soigné chez lui, dans les conditions du paragraphe précédent, reçoit une allocation journalière égale au montant de la journée d'hôpital du port de débarquement Art.83. Les salaires du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins, Si le marin a été débarqué hors de France et rapatrié guéri ou en état de consolidation ou d'incurabilité, il a droit à ses salaires jusqu'au jour de son retour en France, Dans aucun cas, la période durant laquelle les salaires du marin lui sont alloués ne peut dépasser quatre mois, à dater du jour où il a été laissé à terre

. Art. 84. Lorsque la rémunération du marin ne consisté pas en un salaire fixe, le salaire à allouer au marin, en vertu de l'article S3 ci-dessus, est calculé d'après le salaire journalier moyen attribué, dans le port d'embarquement, aux hommes des mêmes catégorie et grade que l'intéressé, et est déterminé par l'autorité maritime du port de débarquement sauf recours devant les tribunaux. Art. 85. — L'armateur peut se libérer de tous soins et, si le marin a été débarqué hors de France, des frais de rapatriement prévus aux articles 85 et suivants ci-après, en versant entre les mains de l'autorité maritime, au moment où le marin a été laissé à terre, une somme forfaitaire déterminée d'après un tarif qui sera arrêté par un règlement d'administration publique, lequel devra être révisé tous les cinq ans. Art. 86, — Les dispositions des articles 79 à 85 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin. Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce que le marin soit mis à terre et confié aux mains d'une autorité française. En outre, s'il n'existe pas d'autorité française dans le lieu où le marin a été mis à terre, le capitaine doit prendre au compte de l'armateur, et sauf recours ultérieur contre le marin, les mesures utiles pour assurer le traitement et le rapatriement du marin. Depuis le jour où il a dû cesser son travail, le marin qui se trouve dans les conditions du paragraphe 1° du présent article cesse d'avoir droit à salaire. Il a droit à la nourriture du bord jusqu'à son débarquement.

CHAPITRE IV. Du rapatriement et de la conduite. Art. 87. — Sauf les exceptions prévues à l'article 89 ci-après, le marin débarqué, ou délaissé en fin de contrat, hors d'un port métropolitain, doit être rapatrié aux frais du navire. France, Art. 88. Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié. Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois, le capitaine doit, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables. Art. 89, — Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement, par volonté commune des parties, sont réglés par les conventions des parties. Sont à la charge du marin les frais de rapatriement du marin débarqué, soit pour raison disciplinaire, soit à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions de l'article 86 ci-dessus. Sont à la charge de l'Etat les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement ou pour subir une peine. Art. 90. Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à son port français d'embarquement, a droit à la conduite jusqu'à ce port.

CHAPITRE V. Des créances et privilèges des marins. Art. 91. — La disposition de l'article 226 du Code de commerce accordant à l'armateur la faculté de s'exonérer par l'abandon du navire et du fret des engagements contractés par le capitaine n'est pas applicable aux créances des marins résultant du contrat d'engagement. Art. 92, — Les créances des marins résultant du contrat d'engagement sont privilégiées sur le navire et sur le fret dans les cas et suivant les formes déterminées par le Code de commerce. TITRE V De la fin du contrat d'engagement et des indemnités auxquelles peut donner lieu la rupture du contrat d'engagement, Art. 93. Le contrat d'engagement conclu pour un temps déterminé prend normalement fin par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu. Le contrat d'engagement conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et par la rupture volontaire ou forcée du voyage. Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement prend fin : 1° Par le décès du marin; 2° Par le débarquement régulier du marin résultant notamment du consentement mutuel des parties, de la résiliation ou de la rupture du contrat dans les conditions et circonstances prévues aux articles 94 à 109 ci-après, de résolution prononcée par jugement en vertu des dispositions de l'article 1184 du Code civil, de la mise à terre du marin nécessitée par une maladie ou blessure, de la prise, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire. Art. 94. Lorsque le contrat d'engagement a été conclu pour une durée déterminée et que le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée du navire au premier port d'escale où le bâtiment effectue une opération commerciale. Toutefois, l'engagement est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans un port de France, si le bâtiment doit faire retour en France dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat d'engagement. Art. 95. Dans les ports métropolitains, le capitaine a le droit de congédier le marin. Hors des ports métropolitains, le capitaine ne peut congédier le marin qu'avec l'autorisation de l'autorité maritime. Dans tous les cas, la cause du congédiement du marin doit être portée au rôle d'équipage. Art. 96, — Le marin congédié pour motif légitime n'a droit à aucune indemnité: il peut être condamné à dommages-intérêts au cas où la rupture du contrat a causé un préjudice à l'armateur. Art. 97. — Lorsque le congédiement du marin a lieu sans motif légitime, il donne droit à une indemnité au profit du marin. L'indemnité due au marin est fixée en tenant compte de la nature des services, de la durée du contrat et de l'étendue du préjudice causé. Elle peut également être déterminée à forfait par le contrat d'engagement: toutefois, la stipulation inscrite au contrat n'est valable que si elle ne constitue pas une renonciation déguisée aux droits du marin. Art. 98. Le marin a le droit de demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur. Dans les ports métropolitains, l'autorité maritime peut autoriser, pour motifs graves, le débarquement immédiat du marin. Art. 99. Dans les ports métropolitains, la résiliation du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée ou

indéterminée a lieu par la volonté d'un seul des contractants dès l'expiration du délai de préavis fixé au contrat, conformément à l'

article 10

Cette résiliation peut donner lieu à indemnité, soit en cas d'inobservation du délai de préavis, soit si l'une des parties a abusé de son droit de résiliation. Pour la fixation de l'indemnité à allouer, le cas échéant, il est tenu compte des usages, de la nature des services engagés, du temps écoulé et, en général, de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé. Art. 100. — Pour l'application de l'article précédent au marin embarqué sur un navire armé en Algérie, dans une colonie française, dans un pays de protectorat, ou dans un pays de mandat français, sous le régime de la loi métropolitaine, les ports de l'Algérie, de la colonie, du pays de protectorat ou du pays de mandat français sont, respectivement considérés comme ports métropolitains. Art. 101. — En aucun cas, le droit du marin à résiliation du contrat d'engagement ne peut produire d'effet. 1° Lorsque le terme du délai de préavis vient à tomber après le moment fixé, par le capitaine du navire en partance, pour le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage, Toutefois, la faute de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage. 2° Lorsque le terme du délai de préavis vient à tomber avant le moment fixé, par le capitaine du navire arrivant dans le port, pour la cessation du service par quarts, Toutefois, la faute de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures avant l'arrivée du navire à son poste d'amarrage. Art. 102. La dénonciation faisant courir le délai de préavis a lieu par une déclaration écrite ou verbale qui est notifiée par la partie qui résilie le contrat à l'autre partie. Cette déclaration est mentionnée au journal du bord, Elle peut, le cas échéant, être formulée en présence de deux témoins ou donner lieu à la délivrance d'un récépissé, TITRE VI. Dispositions spéciales applicables 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 relatifs à la réglementation du travail, ne sont pas applicables au capitaine. Art. 105. Les dispositions des articles 35, 36, 37 ci-dessus, concernant le règlement 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 359 ci-dessus, relatif aux acomptes, n'est pas applicable au capitaine. Art. 107. La solde fixe d'un capitaine n'est saisissable que pour les causes et dans les limites fixées à l'article 67 ci-dessus. Les rémunérations du capitaine, autres que sa solde fixe, peuvent être retenues en totalité pour somme par lui due 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 affrêteurs. Art. 109. L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sans 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 I Dispositions spéciales applicables aux marins âgés de moins de 21 ans et aux femmes marines. Art. 110. — L'autorisation donnée au premier embarquement du mineur par la personne chargée de la protection légale du mineur, ou, à défaut, par le juge de paix, confère à ce mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à ses engagements, notamment pour toucher ses salaires, Le retrait de l'autorisation ne peut être opposé aux tiers s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la formation du contrat. L'autorisation ne peut être retirée quand le mineur a atteint l'âge de 18 ans. Art. 111. — Est considéré comme mousse, tout mineur âgé de moins de 16 ans qui est embarqué pour le service du pont. Est considéré comme novice, tout mineur âgé de plus de 16 ans et de moins de 18 ans, qui est embarqué pour le service du pont. Art. 112. — Est considéré comme pilotin tout mineur, même âgé de plus de 18 ans, qui est embarqué en vue de se préparer aux fonctions d'élève officier du pont ou des machines. Les pilotins sont embarqués, dans tous les cas, en sus du nombre des marins nécessaires pour l'observation des dispositions légales et réglementaires sur le travail à bord. Art. 113. — Le nombre réglementaire des "mousses et novices" à embarquer sur les navires de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute est déterminé, d'après l'effectif du personnel du pont, à raison d'un mousse ou novice pour quinze hommes ou fraction de quinze hommes, et d'un mousse ou novice par chaque dizaine d'hommes en sus; les officiers du pont, mais non les mousses ou novices déjà embarqués, entrent en compte pour le calcul de l'effectif du personnel, Toutefois, le nombre total des mousses et novices à embarquer réglementairement sur un navire n'est, en aucun cas, supérieur à cinq. Si, par suite de décès, débarquement ou autre cause, le nombre des mousses et novices embarqués sur un navire devient, en cours de voyage,

inférieur au nombre réglementaire prévu par les dispositions ci-dessus, le capitaine n'est tenu d'embarquer un ou plusieurs mousses où 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 Art. 114. — Sur les navires de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute, il est interdit de faire aux mousses le service des quarts de nuit, de 5 heures du soir à 4 heures du matin, et les mousses et novices ne peuvent être employés au travail des chaufferies et des soutes. Art. 115. — L'embarquement à titre professionnel est interdit pour les enfants âgés de moins de 13 ans révolus, Toutefois, est autorisé l'embarquement des enfants âgés de 12 ans au moins qui sont titulaires du certificat d'études primaires L'embarquement est subordonné à la présentation d'un certificat d'aptitude physique, délivré, à titre gratuit, par un médecin désigné par l'autorité maritime: si ce certificat ne constate l'aptitude de l'enfant que pour un genre de navigation, celui-là seul est permis. Art. 116, L'embarquement des mousses n'ayant pas 15 ans révolus au moment du départ du navire est interdit, sauf autorisation administrative spéciale subordonnée à la présence à bord d'un parent : père, frère ou tuteur du mousse, sur tout bâtiment armé pour les grandes pêches de Terre-Neuve et Islande. Art. 117. — Un règlement d'administration publique déterminera dans quelles conditions les prescriptions des articles 113 et 114 ci-dessus sont applicables sur les navires de commerce de jauge brute égale ou inférieure à 209 tonneaux et sur les navires de pêche. Art. 118. — La femme mariée non séparée de corps ne peut être embarquée sur un navire sans le consentement de son mari où, à défaut, du tribunal, L'autorisation donnée au premier embarquement est valable, sauf révocation ultérieure, pour les embarquements suivants. CHAPITRE III. Dispositions spéciales applicables aux marins étrangers. Art. 119, — Les dispositions de la présente loi sont applicables aux marins étrangers engagés pour servir sur un navire français, sauf en ce qui concerne les obligations de paiement des salaires de maladie et de rapatriement prévues par les articles 79, 83, 84, 87 ci-dessus. Le marin étranger débarqué d'un navire français doit être ramené à son port d'embarquement, sauf convention contraire, TITRE VII. Des litiges entre armateurs et marins. Art. 120. — Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement régis par la présente loi entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, sont portés devant le juge de paix, après tentative préalable de conciliation devant l'administration de l'inscription maritime. Cette tentative de conciliation est substituée à celle qui devrait avoir lieu devant le juge de paix, conformément au droit commun. Il en est de même des actions en responsabilité pour fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement Art. 121. — Le juge de paix connaît, en premier et dernier ressort, des litiges visés à l'article précédent jusqu'à la valeur de 1.500 francs, et des mêmes litiges, à charge d'appel devant le tribunal civil, à quelque valeur que la demande puisse s'élever, Art. 122. — Quand le litige naît en France ou en Algérie, soit au port d'embarquement, soit dans un port d'escale, soit au port de débarquement, l'administrateur de l'inscription maritime et le juge de paix compétents sont ceux de ce port. Dans tous autres cas, et aussi lorsque, par suite du départ du navire, l'instance ne peut être suivie devant les autorités désignées au paragraphe précédent, l'administrateur de l'inscription maritime et le juge de paix compétents sont ceux du port où le marin est domicilié ou résidant, ou ceux du port où le marin se trouve momentanément, si la contestation est soulevée par l'armateur, et si la contestation est soulevée par le marin, ceux du port où l'armateur a son principal établissement maritime ou une agence, et, à défaut, ceux du port d'attache du navire, Art. 123. — Dans les ports où existent plusieurs tribunaux de paix, un décret, contre-signé par le ministre de la justice et par le ministre chargé de la marine marchande, désigne celui qui doit connaître des litiges relatifs aux engagements maritimes. Art. 124 — Si, pour la tentative de conciliation, les parties ne se présentent pas spontanément l'une et l'autre devant l'administrateur de l'inscription maritime, celui-ci les convoque par voie administrative, En cas de conciliation, l'administrateur de l'inscription maritime dresse un procès-verbal des conditions de l'arrangement. Le procès-verbal constitue, en ce qui concerne les points auxquels il s'applique, un nouveau contrat régissant les rapports des parties. En cas d'échec de la tentative de conciliation, l'administrateur de l'inscription maritime dresse un procès-verbal dont il est remis au demandeur une copie contenant permission de citer devant le juge de paix compétent. Dans le cas où l'instance ne peut être suivie devant le juge de paix du port d'embarquement, du port d'escale ou du port de débarquement, et doit être renouvelée devant l'administrateur de l'inscription maritime du lieu où réside le juge de paix visé au paragraphe 2 de l'article 122 ci-dessus, le demandeur peut citer devant le juge de paix compétent en produisant le procès-verbal d'échec de la première tentative de conciliation, dans quelque endroit qu'elle ait eu lieu. Art. 125. — Les citations en justice de paix, dans les litiges relatifs au contrat d'engagement, sont délivrées par le greffier de la justice de paix; elles peuvent être données de jour à jour ou d'heure à heure, Le juge de paix statue d'urgence. Art. 126. Est valable, toute citation donnée, à bord, à une personne inscrite au rôle de l'équipage. Art. 127. — Les parties n'ayant ni domicile, ni résidence, ni établissement, ni agence dans le lieu où se trouve le tribunal, et, en ce qui concerne l'armateur, lorsque les significations ne peuvent être délivrées au capitaine à bord du navire, sont réputées de plein droit avoir fait élection de domicile au bureau de l'administrateur de l'inscription maritime, même pour la signification du jugement définitif, à moins d'élection de domicile

faite dans la même ville, Les significations sont délivrées aux parties, par l'administrateur de l'inscription maritime, par la voie administrative. Art. 128, Tout jugement est transmis dans le délai de trois jours par le greffier de la justice de paix, par lettre recommandée, aux parties, à leur domicile élu, et à l'administrateur de l'inscription maritime. l'opposition n'est recevable que si le litige ne peut donner lieu à appel. Art. 129. Le délai d'appel commence à courir du lendemain du jour de la réception du jugement par la partie intéressée, Il est calculé conformément à l'article 13, paragraphe 1er, de la loi du 25 mai 1838 Art. 130, — Toutes actions ayant trait au contrat d'engagement sont prescrites un an après le voyage terminé. Art. 131. — Les litiges survenus entre les armateurs et les capitaines sont soumis à la juridiction commerciale. TITRE VIII. Dispositions diverses. Art. 132. — Pour l'application de la présente loi, l'expression autorité maritime » désigne le fonctionnaire chargé, dans la France métropolitaine et en Algérie, du service de l'inscription maritime ; dans les colonies françaises et pays de protectorat, le fonctionnaire chargé de la police de la navigation: — dans les rades et ports Etrangers, l'autorité consulaire française. à l'exclusion des agents consulaires. Art. 135. — 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: 194 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 1554 et juillet 1720, de l'article 18 de l'ordonnance de 1681, du règlement du 5 mars 1722, de la déclaration du roi du 15 décembre 1728, de l'arrêt du Conseil du 19 janvier 1744, de l'ordonnance du 1er novembre 1745, du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 174: L'article 20 de l'arrêté du 7 vendémiaire an VIII: Les articles 218, 238, 250 à 272 inclus, 319 du Code de commerce : L'article 37 (paragraphe 1er) du règlement du 17 juillet 1816: L'article 3 (paragraphe 3) de l'ordonnance du 9 octobre 1837; Le décret-loi du 4 mars 1852: Les articles 21 à 31 de la loi du 17 avril 1907, dans celles de leurs dispositions maintenues en vigueur par la loi du 2 août 1919: Et, d'une manière générale, toutes autres dispositions législatives ou réglementaires contraires aux prescriptions de la présente loi La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Gasron DOUMERGUE. Par le Président de la République : **Le Ministre des travaux publics, André TARDIEU. Le Garde des sceaux, Ministre de la justice, Louis BARTHOU, Le Ministre du travail. de l'hygiène. de l'assistance et de la prévoyance sociales. André FALLIÈRES.**