

JOURNAL OFFICIEL

DES

ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie

PARAISANT LE 1^{er} ET LE 16 DE CHAQUE MOISMATAHITI 76.
N^o 17.

TE VEA A TE HAU NO TE MAU HAAPAO RAA FARANI I OTEANIA

MAHANA 1
NO TETEPA 1927.

ABONNEMENTS				ABONNEMENTS ET ANNONCES		ANNONCES ET AVIS	
	UN AN	SIX MOIS	3 MOIS	Les demandes d'abonnement et d'annonces devront être adressées au Chef de l'imprimerie, à Papeete.		Annonces judiciaires : la ligne..... 0 75	
Etablissements français de l'Océanie.	20 fr.	11 fr.	6 fr.	PRIX DU NUMÉRO : VOIR AUX ANNONCES		Les mêmes, renouvelées : la ligne... 0 35	
France Colonies et Union postale. ...	26 fr.	14 fr.	8 fr.	Les abonnements et les annonces sont payables d'avance.		Annonces commerciales et avis divers : la ligne..... 1 50	
						Les mêmes, renouvelés : la ligne..... 0 75	

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

1927		Pages
ACTES DU POUVOIR CENTRAL		
8 août.....	Arrêté promulguant dans la Colonie : 1 ^o la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, 2 ^o la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la Marine marchande.....	309
23 août.....	Arrêté promulguant dans la Colonie le décret du 21 juillet 1927, portant modification au décret du 30 décembre 1912, sur le régime financier des colonies.....	328
23 août.....	Arrêté promulguant dans la Colonie le décret du 5 juillet 1927, modifiant l'organisation instituée par le décret du 23 janvier 1884, des Eglises protestantes dans les Etablissements français de l'Océanie.....	329
23 août.....	Arrêté promulguant dans la Colonie le décret du 5 juillet 1927, modifiant le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies.....	330
23 août.....	Arrêté promulguant dans la Colonie le décret du 18 juin 1927, rendant applicable aux colonies; pays de protectorat et territoires à mandat dépendant du Ministère des colonies, sauf les Antilles et la Réunion, la loi du 27 mars 1927 modifiant l'article 317 du code pénal (sur l'avortement).....	330
ACTES DU GOUVERNEMENT LOCAL		
17 août.....	Arrêté fixant les indemnités annuelles allouées aux Juges des Tribunaux indigènes des Iles-Sous-le-Vent.....	331
23 août.....	Arrêté autorisant la Caisse Agricole à donner sa garantie à la Banque de l'Indo-Chine pour la somme de 825.000 francs.....	331
23 août.....	Arrêté reconnaissant d'utilité publique les travaux d'élargissement des rues de la Ville de Papeete, la création des pans coupés et l'ouverture de nouvelles voies à Mamao.....	332
23 août.....	Arrêté portant prélèvement sur la Caisse de réserve d'une somme de sept cent mille francs (700.000 francs).....	332
Extraits.....		332
Erratum au J. O. de la Colonie du 16 août 1927.....		334
AVIS OFFICIELS		
Liste des élèves admis aux examens et concours de l'enseignement primaire dans la Colonie.....		334
Service des Travaux Publics. — Avis.....		335
Service des Postes et des Télégraphes. — Avis.....		335
Contributions directes. — Avis.....		335
Enquête de commodo et incommodo.....		335

PARTIE NON OFFICIELLE

NÉCROLOGIE

Docteur Chassaniol.....	336
-------------------------	-----

NOUVELLES ET INFORMATIONS

Centenaire de Marcelin Berthelot. — Souscription internationale en faveur de la "Maison de la Chimie".....	336
--	-----

STATISTIQUES

Mouvements du Port de Papeete, pendant le mois de juillet 1927.....	337
Statistique sanitaire de la Commune de Papeete, pour le 3 ^o trimestre 1927.....	341
Observations météorologiques du mois de juin 1927.....	342

DIVERS

Annonces judiciaires.....	338
— commerciales et avis divers.....	339

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

ARRÊTÉ promulguant dans la Colonie : 1^o la loi du 13 décembre 1926, portant code du travail maritime ; 2^o la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la Marine marchande.

(Du 8 août 1927.)

LE GOUVERNEUR P. I. DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie ;

Vu la circulaire ministérielle, n^o 906, du 17 juillet 1920 ;
Vu les dépêches ministérielles, n^{os} 144 et 714, de la Marine marchande des 1^{er} février et 30 mai 1927,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Sont promulguées dans les Etablissements français de l'Océanie, pour y être exécutées selon leur forme et teneur :

1^o la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime ;
2^o la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la Marine marchande.

Art. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 8 août 1927.

SOLARI.

LOI portant code du travail maritime.

(Du 13 décembre 1926.)

LE SÉNAT ET LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS ONT ADOPTÉ,
LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUÉ la loi dont la loi suit :

TITRE I^{er}.

Dispositions générales.

Article 1^{er}. — Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions de la présente loi.

Art. 2. — Est considéré comme armateur, pour l'application de la présente loi, tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé.

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^o Par embauchage direct ;

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

3^o 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 102 du livre I^{er} du code du travail.

Art. 7. — En matière d'engagement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun, sous réserve

de l'application des dispositions des articles 110 et 118 ci-après, concernant les mineurs et les femmes mariées.

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

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

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

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

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

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

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

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée ou indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne pas être inférieur à vingt-quatre heures.

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

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

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

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

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

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

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

Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus.

Art. 15. — Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord, pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande.

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

TITRE III

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

Art. 16. — Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service, au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

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

Art. 18. — Sauf dans les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

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

Art. 20. — Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire, et d'avoir soin du navire et de la cargaison.

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

Art. 21. — Le marin est tenu d'accomplir, en dehors des heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage et des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire.

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

Art. 23. — En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

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

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

Des règlements d'administration publique, pris, soit d'office, soit à la demande des organisations professionnelles d'armateurs

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

Art. 25. — Les règlements d'administration publique prévus à l'article 24 précédent déterminent notamment :

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

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

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

4° Les dérogations temporaires qu'il y a lieu d'établir pour permettre aux capitaines de faire face à des 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 usages.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 29. — Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale où le marin intéressé devait prendre son travail journalier.

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

Art. 30. — Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire, et sont obligatoires sans aucune compensation de la part de l'armateur, tous travaux nécessités par les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, ou par les opérations d'assistance.

TITRE IV

Des obligations de l'armateur envers le marin.

CHAPITRE 1^{er}

Des salaires fixes, profits éventuels et autres rémunérations.

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

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

Art. 32. — Les parts de profit, de pêche et de fret et les primes et allocations de toute nature stipulées dans le contrat sont, pour l'application de la présente loi, considérées comme salaires.

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

Lors du règlement, le décompte des dépenses et charges communes et le décompte des produits des bénéfices sont 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 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. — 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 a été motivée par suite d'interdiction de commerce, d'arrêt du navire ou de toute autre circonstance similaire.

Art. 44. — En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, s'il est payé au mois, sont dus jusqu'au jour de son décès.

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

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

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

Art. 45. — En cas de perte sans nouvelles, il est dû aux ayants droit du marin, outre les salaires échus jusqu'aux dernières nouvelles, un mois en sus, si le marin était payé au mois, la moitié des salaires afférents à la traversée d'aller ou de retour au cours de laquelle le sinistre a eu lieu, si le marin était payé au voyage.

Art. 46. — Les marins d'un navire qui a prêté assistance, à l'exception des équipages des bâtiments affectés aux entreprises de sauvetage, ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant, dans les conditions fixées par l'article 6 de la loi du 29 avril 1916.

Art. 47. — Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

Section II. — De la suspension et de la rétention des salaires.

Art. 48. — Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation ou qui se trouve absent, sans autorisation, au moment où il doit prendre son service, perd le droit aux salaires afférents au temps de son absence.

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

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

Art. 49. — Dans le cas où le contrat d'engagement a été rompu par suite de congédiement du marin pour absence irrégulière, les salaires qui lui sont dus sont versés à la caisse des gens de mer.

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

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

Art. 50. — L'inexécution des obligations qui incombent au marin, soit en vertu des lois, décrets et usages en vigueur, soit en vertu du contrat d'engagement et des règlements particuliers

auxquels le contrat se réfère, ne peut donner lieu à aucune amende ou suspension partielle de salaires autres que les amendes ou suspension résultant de l'application des lois pénales.

Cette disposition ne s'applique ni aux 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'engagements 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 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 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 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 accordés aux marins. La partie de l'avance dépassant les sommes ainsi fixées reste acquise au marin à titre de prime d'engagement ou avance perdue.

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

Art. 59. — Aucun acompte ne peut, en cours de route, être versé au marin que s'il est préalablement mentionné sur le livre du bord sous la signature du marin ou, à défaut, sous celle de deux des principaux de l'équipage.

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

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

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

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

Art. 62. — Des délégations peuvent être consenties, en cours de voyage, dans les conditions et limites indiquées à l'article 61 ci-dessus, par les marins qui n'ont pas usé, lors de leur embarquement, de la faculté de déléguer. Leur demande est remise au capitaine ; elle est transmise, sans délai, par le capitaine à l'armateur. Mention en est faite au rôle d'équipage par l'autorité maritime.

Art. 63. — L'armateur est tenu de verser, à l'échéance, le montant des délégations soit au bénéficiaire de la délégation, soit à la caisse des gens de mer pour la faire parvenir à l'intéressé.

Art. 64. — Les avances et les délégations ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des affréteurs. Il en est, de même, en cas de rupture du contrat d'engagement par force majeure, à moins de convention contraire.

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

Art. 65. — Il y a lieu à restitution des avances et acomptes perçus qui excèdent, au moment du décompte, le montant des salaires ou parts dus effectivement au marin.

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

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

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

Art. 68. — Les mêmes salaires et profits peuvent être saisis, jusqu'à concurrence d'un second quart, pour pension alimentaire due en vertu des articles 203, 205 et 214 du code civil ou par application de l'article 7 de la loi du 13 juillet 1907, relative à la contribution des époux aux charges du ménage.

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

Art. 70. — En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables, soit par l'article 592 du code de procédure civile, soit par les lois qui régissent les pensions et allocations sur la caisse des invalides et sur la caisse de prévoyance, soit par toutes autres lois, sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit :

- 1° Les vêtements, sans exception, des marins ;
- 2° Les instruments et autres objets appartenant aux marins et servant à l'exercice de leur profession ;
- 3° Les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement ou conduite.

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

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

CHAPITRE II

De la nourriture et du couchage.

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

Art. 73. — Sur tout bâtiment où les marins sont nourris par l'armateur, il doit y avoir un cuisinier apte à cet emploi, âgé de plus de dix-huit ans. Si l'équipage comprend plus de vingt hommes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi pour être affecté à un autre service du bord.

Art. 74. — Les aliments fournis aux marins doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris.

La composition de la ration distribuée doit être au moins équivalente à celle prévue pour les marins de la flotte. Un tableau d'équivalence est établi par arrêté ministériel ; il est, de même que la composition des rations distribuées, affiché d'une manière permanente, dans les postes d'équipage. Le personnel du pont, celui des machines et celui du service général désignent, chacun à tour de rôle, un de leurs membres pour vérifier, à chaque distribution, les quantités et, s'il y a lieu, la qualité des aliments distribués.

Tout retranchement opéré sur les distributions donne lieu au

profit du marin, sauf le cas de force majeure, à une indemnité représentative du retranchement opéré.

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

Art. 75. — Il est interdit à tout armateur de charger à forfait le capitaine ou un membre quelconque de l'état-major de la nourriture de l'équipage.

Art. 76. — Nul ne peut introduire de boissons alcooliques à bord sans l'autorisation du capitaine.

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

Toute boisson alcoolique introduite contrairement aux dispositions du paragraphe 1^{er} 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^o D'exploiter à terre un économat où il vende directement ou indirectement, aux marins par lui employés, ou à leurs familles, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit ;

2^o D'imposer auxdits marins l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans les magasins indiqués par lui.

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

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

CHAPITRE III

Des maladies et blessures des marins.

Art. 79. — Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade, pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué.

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

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

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

Art. 81. — Le marin est laissé à terre et est hospitalisé quand

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

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

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

Art. 83. — Les salaires du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins.

Si le marin a été débarqué hors de France et rapatrié guéri ou en état de consolidation ou d'incurabilité, il a droit à ses salaires jusqu'au jour de son retour en France.

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

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

Art. 85. — L'armateur peut se libérer de tous soins et, si le marin a été débarqué hors de France, des frais de rapatriement prévus aux articles 86 et 88 ci-après, en versant entre les mains de l'autorité maritime, au moment où le marin a été laissé à terre, une somme forfaitaire déterminée d'après un tarif qui sera arrêté par un règlement d'administration publique, lequel devra être 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^{er} du présent article cesse d'avoir droit à salaire. Il a droit à la nourriture du bord jusqu'à son débarquement.

CHAPITRE IV

Du rapatriement et de la conduite.

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

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

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

Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois, le

capitaine doit, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables.

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

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

Sont à la charge de l'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 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^o Par le décès du marin ;

2^o Par le débarquement régulier du marin résultant notamment du consentement mutuel des parties, de la résiliation ou de la rupture du contrat dans les conditions et circonstances prévues aux articles 94 à 100 ci-après, de la résolution prononcée par jugement en vertu des dispositions de l'article 1184 du code civil, de la mise à terre du marin nécessitée par une maladie ou blessure, de la prise, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire.

Art. 94. — Lorsque le contrat d'engagement a été conclu pour une durée déterminée et que le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée du navire au premier port d'escale où le bâtiment effectue une opération commerciale. Toutefois, l'engagement est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans un port de France, si le bâtiment doit faire retour en France dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat d'engagement.

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

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

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

Art. 96. — Le marin congédié pour motif légitime n'a droit à aucune indemnité ; il peut être condamné à dommages-intérêts dans le 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^o Lorsque le terme du délai de préavis vient à tomber après le moment fixé, par le capitaine du navire en partance, pour le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage. Toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage ;

2^o Lorsque le terme du délai de préavis vient à tomber avant le moment fixé, par le capitaine du navire arrivant dans le port, pour la cessation du service par quarts. Toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures avant l'arrivée du navire à son poste d'amarrage.

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

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

TITRE VI

Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins.

CHAPITRE 1^{er}

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 59 ci-inclus, relatif aux acomptes, n'est pas applicable au capitaine.

Art. 107. — La solde fixe du capitaine n'est saisissable que pour les causes et dans les limites fixées à l'article 67 ci-dessus.

Les rémunérations du capitaine, autres que la 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 affrèteurs.

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 âgés de moins de vingt et un ans et aux femmes mariées.

Art. 110. — L'autorisation donnée au premier embarquement du mineur par la personne chargée de la protection légale du mineur ou, à défaut, par le juge de paix, confère à ce mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à ses engagements, notamment pour toucher ses salaires.

Le retrait de l'autorisation ne peut être opposé aux tiers s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la formation du contrat.

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

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

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

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

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

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

Si, par suite de décès, débarquement ou autre cause, le nom-

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

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

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

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

Art. 116. — L'embarquement des mousses d'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 200 tonneaux et sur les navires de pêche.

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

CHAPITRE III

Dispositions spéciales applicables aux marins étrangers.

Art. 119. — Les dispositions de la présente loi sont applicables aux marins étrangers engagés pour servir sur un navire français, sauf en ce qui concerne les obligations de 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'administrateur de l'inscription maritime. Cette tentative de conciliation est substituée à celle qui devrait avoir lieu devant le juge de paix, conformément au droit commun.

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

Art. 121. — Le juge de paix connaît, en premier et dernier res-

sort, des litiges visés à l'article précédent jusqu'à la valeur de 1.500 fr. et des mêmes litiges, à charge d'appel devant le tribunal civil, à quelque valeur que la demande puisse s'élever.

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

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

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

Art. 124. — Si, pour la tentative de conciliation, les parties ne se présentent pas spontanément l'une et l'autre devant l'administrateur de l'inscription maritime, celui-ci les convoque par voie administrative. En cas de conciliation, l'administrateur de l'inscription maritime dresse un procès-verbal des conditions de l'arrangement. Le procès-verbal constitue, en ce qui concerne les points auxquels il s'applique, un nouveau contrat registrant 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 ; elle 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 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 du 8 mars 1722, de la déclaration du roi du 18 décembre 1728, de l'arrêt du Conseil du 19 janvier 1734, de l'ordonnance du 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 (paragraphe 1^{er}) 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 maintenus en vigueur par la loi du 2 août 1919.

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

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

Fait à Paris, le 13 décembre 1926.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

ANDRÉ TARDIEU.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

LOUIS BARTHOU.

Le Ministre du travail, de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales,

ANDRÉ FALLIÈRES.

LOI portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

(Du 17 décembre 1926.)

LE SÉNAT ET LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS ONT ADOPTÉ,
LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE la loi dont la teneur suit :

TITRE 1^{er}**Dispositions générales.**

Article 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, jusques 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'alinéa 1^{er} ci-dessus, soit comme passagers proprement dits, soit en vue d'effectuer le voyage, pendant tout le temps de leur présence sur le bâtiment.

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

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

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

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

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

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

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

L'expression d' « homme d'équipage » désigne toutes les autres personnes de l'équipage, quel que soit leur sexe, qui sont ins-

crites 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^o et 2^o du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} ;

L'expression « d'administrateur de l'inscription maritime » désigne : en France et en Algérie, le fonctionnaire chargé du service de l'inscription maritime ; dans les colonies françaises et dans les pays de protectorat, le fonctionnaire chargé de l'inscription maritime ou de la police de la navigation maritime ; et, dans les rades et ports étrangers, l'autorité consulaire française, à l'exclusion des agents consulaires ;

L'expression de « bord » désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communications fixes avec la terre.

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

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

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

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

Art. 5. — Les dispositions de l'article 463 du code pénal sont applicables aux crimes et délits prévus par la présente loi.

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

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

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

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

TITRE II

Des fautes contre la discipline.CHAPITRE 1^{er}*Dispositions générales.*

Art. 8. — Le capitaine a dans l'intérêt commun, sur toutes les

personnes présentés à bord, pour quelque cause que ce soit, et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

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

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

Art. 9. — Un livre spécial, dit « livre de discipline », est remis au capitaine lors de l'armement du navire, par l'administrateur de l'inscription maritime du port d'armement.

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

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

Le livre de discipline est remis, lors du désarmement du navire, par le capitaine, à l'administrateur de l'inscription maritime du port de désarmement.

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

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

CHAPITRE II

Des fautes légères contre la discipline.

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

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

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

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

4° Les querelles et disputes sans voies de fait ;

5° Et généralement, toute faute non spécifiée à l'article 14.

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

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

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

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

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

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

1° La réprimande ;

2° Le blâme ;

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

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

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

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

Les passagers, autres que les passagers de chambre, punis d'arrêts, sont privés de la faculté de monter sur le pont, sauf pendant deux heures par jour.

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

CHAPITRE III.

Des fautes graves contre la discipline.

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

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

2° Le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre concernant le

service, après sommation formelle faite par un supérieur, hors les cas prévus à l'article 59 ;

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

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

5° La négligence dans un service de quart ou de garde, notamment le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, ou au bossoir, de service dans les machines, ou de garde dans les aménagements ;

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

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

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

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

10° Les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas, aux yeux du capitaine ou de l'administrateur de l'inscription maritime, le dépôt d'une plainte pour vol ;

11° La dégradation volontaire de matériel, hors les cas prévus à l'article 52 ;

12° L'abandon, non justifié, de sa chambre ou du poste de discipline, par un officier, un maître, un homme d'équipage ou un passager de chambre, puni d'arrêts ou le refus, par un passager autre qu'un passager de chambre, puni d'arrêts, de se soumettre à la privation de monter sur le pont plus de deux heures par jour.

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

A. — Pour les officiers

1° Les arrêts de trois jours à dix jours, subis comme il est dit à l'article 13 ;

2° L'amende de 20 fr. à 200 fr. ;

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

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

B. — Pour les maîtres et les hommes d'équipages.

1° Les arrêts de trois jours à dix jours, subis comme il est dit à l'article 13 ;

2° L'amende de 5 fr. à 50 fr. ;

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

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

C. — Pour les passagers.

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

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

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

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

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

En France, en Algérie, aux colonies et dans les pays de protectorat, à l'administrateur de l'inscription maritime ;

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

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

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

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

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

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

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

Art. 20. — Le capitaine adresse sa plainte, le procès-verbal et les pièces de l'enquête, à l'administrateur de l'inscription maritime du premier port où le bâtiment fait escale, ou, si c'est un port étranger, au commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux, ou, à défaut, à l'autorité consulaire, comme il est indiqué à l'article 17 ci-dessus.

Art. 21. — Lorsque l'autorité qualifiée pour en connaître est saisie, par le capitaine, d'une plainte concernant une faute grave contre la discipline, elle convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge et à décharge.

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

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

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

Si l'autorité saisie juge que l'infraction qui lui est déférée par le capitaine rentre dans la catégorie des fautes légères contre la

discipline, visées à l'article 10, elle inflige à l'intéressé l'une des punitions prévues à l'article 12.

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

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

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

Les décisions du Ministre chargé de la marine marchande et des directeurs de l'inscription maritime sont susceptibles de recours au conseil d'Etat pour excès de pouvoir.

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

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

En cas de condamnation devenue définitive pour un délit prévu par la présente loi ou par la loi du 17 avril 1907, le Ministre chargé de la marine marchande décide s'il y a lieu de renvoyer le condamné devant un conseil d'enquête pour qu'il lui soit infligé une punition disciplinaire, indépendamment de la peine déjà prononcée contre lui par les juridictions de droit commun.

Le conseil d'enquête comprend :

Un administrateur général ou un administrateur en chef de l'inscription maritime, président ;

Un officier supérieur du corps des administrateurs de l'inscription maritime ;

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

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

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

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

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

dans la possession partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire.

Art. 24. — Le Ministre chargé de la marine marchande peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, interdire à toute personne, soit définitivement, soit, temporairement, l'exercice de toute fonction de bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé.

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

TITRE III.

Des délits et des crimes maritimes.

CHAPITRE I^{er}.

Compétence et procédure.

Art. 25. — La connaissance des crimes et délits commis à bord des navires français visés à l'article 1^{er} appartient aux juridictions de droit commun.

En ce qui concerne les individus faisant partie de l'équipage des navires visés à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, 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 marinières commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat ; les inspecteurs de la navigation maritime, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches maritimes et les gendarmes maritimes, et, en outre, s'il s'agit des délits prévus à l'article 78, par les agents de l'administration des douanes ;

3^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 énumérés à l'alinéa 2 de l'article 26 ci-dessus, font foi jusqu'à preuve contraire ; ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

Les procès-verbaux établis par les officiers et les officiers marinières commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat sont transmis à l'administrateur de l'inscription maritime dans la circonscription duquel ils se trouvent et, en cas d'empêchement, au premier administrateur de l'inscription maritime avec lequel ils peuvent entrer en contact.

Les procès-verbaux établis par les inspecteurs de la navigation maritime, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches, les gendarmes maritimes et les agents de l'administration des douanes sont transmis, dans la forme hiérarchique, à l'administrateur de l'inscription maritime du quartier dans lequel ils sont en service.

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

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

Art. 29. — Le capitaine adresse sa plainte et les pièces de l'enquête préliminaire à l'administrateur de l'inscription maritime du premier port où le bâtiment fait escale.

Art. 30. — Hors de France, d'Algérie, des colonies françaises, des pays de protectorat, l'administrateur de l'inscription maritime, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés au paragraphe 1^{er}, alinéa 2^o, de l'article 26 ci-dessus, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine en exécution de l'article 28 ou procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire, conformément aux articles 32, 33, 35 à 39, 43 et 44 du code d'instruction criminelle, puis il statue dans les conditions indiquées ci-après.

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

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

Si le prévenu est en fuite ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port français, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'administrateur de l'inscription maritime se borne à adresser le dossier de l'affaire au ministre chargé de la marine marchande, qui saisit l'autorité judiciaire visée au paragraphe 2 de l'article 37.

Enfin, si l'administrateur de l'inscription maritime reconnaît que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, il inflige au prévenu une peine disciplinaire.

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

ou délit et de lui procurer le passage et la nourriture pendant le voyage.

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

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

Art. 33. — En France, en Algérie, aux colonies et dans les pays de protectorat, l'administrateur de l'inscription maritime, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés au paragraphe 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 ne constituent qu'une faute de discipline, l'administrateur de l'inscription maritime inflige au prévenu une peine disciplinaire.

Dans le cas contraire, l'administrateur de l'inscription maritime saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu du quartier.

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

Art. 35. — Lorsque le crime ou délit prévu à l'article 34 a été commis hors de France, d'Algérie ou des colonies françaises, l'administrateur de l'inscription maritime ou, à défaut, le commandant du bâtiment de guerre, adresse le dossier de l'affaire, sous pli fermé et scellé, au Ministre chargé de la marine marchande, qui saisit l'autorité judiciaire visée au paragraphe 2 de l'article 37.

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

Lorsque le crime ou délit prévu à l'article 34 a été commis en France, en Algérie ou dans les colonies françaises, l'administrateur de l'inscription maritime saisit le Procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu du quartier.

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

Dans le cas de délits prévus par les articles 39 à 43, 45, 46, 51 (§ 1^{er}), 52, 54 à 57, 59, 62 à 67, 69 à 72, 74 (§§ 1^{er} et 3), 75 à 78, 80 à 85 et 87 de la présente loi, le ministère public ne peut engager les poursuites que sur l'avis conforme de l'administrateur de l'inscription maritime.

Pour tous les autres délits, le ministère public ne peut engager

les poursuites qu'au vu des conclusions de l'administrateur de l'inscription maritime, ou à l'expiration du délai de huit jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

L'administrateur de l'inscription maritime doit, s'il le demande, être entendu par le tribunal.

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

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

Art. 38. — En cas d'urgence, lorsqu'il s'agit des faits prévus par les articles 63 (§ 1^{er}) et 80 à 83 de la présente loi et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, l'administrateur de l'inscription maritime peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt, à la caisse des gens de mer, d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations et dont il fixe le montant. En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis à la caisse des invalides de la marine, déduction faite des frais et des réparations civiles.

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

CHAPITRE II.

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

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

L'administrateur de l'inscription maritime, en formulant l'avis prévu à l'article 36 (§ 2) ci-dessus, doit indiquer les motifs pour lesquels le poste auquel était affecté le marin constituait un poste de garde ou de sécurité.

Lorsque le contrat d'engagement a été conclu à durée déterminée ou indéterminée et que le délai de préavis est expiré, le marin doit être relevé du poste qu'il occupe de manière à pouvoir quitter librement le bord. Le capitaine qui aura négligé de le relever est puni des peines prévues par le paragraphe 1^{er} 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, paragraphe 2, du code du travail maritime.

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

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

Art. 41. — Est puni d'une amende de 100 à 1.000 fr., tout ce-

pitaine qui ne se tient pas en personne dans son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

CHAPITRE III.

Crimes et délits touchant la police intérieure du navire.

Art. 42. — Tout capitaine, officier ou maître, qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 50 à 500 fr. 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 2, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions des articles 186 et 198 du code pénal.

Dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents, la peine peut être doublée s'il s'agit d'un novice ou d'un mousse.

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

1^o De faire les constatations requises en cas de crime ou de délit commis à bord ;

2^o De rédiger, soit les actes de l'état civil, les procès-verbaux de disparition et les testaments, dans les cas prévus par les articles, 59, 62, 86, 87, 988 et 989 du code civil ; soit les actes de procuration, de consentement et d'autorisation prévus par la loi du 8 juin 1893, soit les rapports de maladies, blessures, ou décès des participants à la caisse nationale de prévoyance des marins français ;

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

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

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

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

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

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

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

Art. 48. — Est puni de la peine prévue à l'article 47 tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable d'un des faits visés à l'article 236 du code de commerce, ou qui vend, hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le navire

dont il a le commandement, ou qui opère des déchargements en contravention à l'article 248 dudit code.

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

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

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

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

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

Art. 53. — Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du code pénal.

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

Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à l'application de l'article 14 (§ 10) de la présente loi.

Art. 54. — Tout marin qui, après avoir reçu devant l'administrateur de l'inscription maritime des avances sur salaires ou parts, s'abstient, sans motif légitime, de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser les avances qui lui ont été accordées est puni des peines prévues à l'article 406 du code pénal relatif à l'abus de confiance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 60. — Les personnes embarquées qui collectivement, et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l'autorité du capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre, sont punies : les officiers ou maîtres, des travaux forcés à temps, et les autres personnes embarquées de la réclusion. Toutefois, les personnes embarquées qui ne remplissent pas à bord un emploi salarié sont punies comme les officiers ou maîtres, si elles ont été les instigatrices de la résistance.

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

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

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

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

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

CHAPITRE IV.

Délits concernant la police de la navigation.

Art. 63. — Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire français ou étranger, qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant des autorités maritimes et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police

de la navigation maritime, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et d'une amende de 50 fr. à 500 fr. ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

Art. 64. — Tout capitaine requis par l'autorité compétente, comme il est dit aux articles 30 et 31, qui sans motif légitime, refuse de se charger du dossier de l'enquête ou des pièces à conviction ou d'assurer le transport d'un prévenu dans les conditions prévues à l'article 31, ou qui ne livre pas le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'autorité maritime désignée pour les recevoir, est puni d'une amende de 100 fr. à 2.000 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, en cas d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées et au prévenu des dispositions des articles 237 à 243 du code pénal.

Art. 65. — Est puni de la peine prévue à l'article 64 tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la 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 50 fr. à 1.000 fr. et d'un emprisonnement de six jours à deux mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

Art. 68. — Tout armateur qui exploite ou fait exploiter à terre un économat, en violation des dispositions de l'article 77 du code du travail maritime, ou impose aux marins, en violation dudit article, l'obligation de dépenser tout ou partie de leurs salaires dans des magasins indiqués par lui, est puni d'une amende de 50 fr. à 2.000 francs, qui peut être portée à 5.000 fr. en cas de récidive.

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

Est puni de la même peine, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 23, tout capitaine qui commet personnellement, ou d'accord avec l'armateur ou propriétaire du navire, les infractions prévues par le paragraphe précédent. Toutefois, la peine prononcée contre le capitaine peut être réduite au quart de celle prononcée contre l'armateur ou propriétaire, s'il

est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire.

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

Art. 70. — Toute personne qui, sur un navire français, exerce, sans l'autorisation de l'administrateur de l'inscription maritime et hors le cas de force majeure, soit le commandement du bâtiment, soit toute autre fonction du bord, sans satisfaire aux conditions exigées par les lois et règlements maritimes, est punie d'un emprisonnement de six jours à un an et d'une amende de 100 fr. à 1.000 fr. ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

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

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

Art. 73. — Toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime, en produisant sciemment de fausses pièces d'identité, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois. La peine est doublée en cas de récidive.

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

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

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

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

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

En cas de récidive, l'amende sera de 3.000 fr. à 10.000 fr. et l'emprisonnement de six à deux ans. La peine sera du double du

maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

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

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

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

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

CHAPITRE V

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

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

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

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

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

Art. 81. — Si l'une des infractions prévues à l'article 80 ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote, a occasionné, pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, le coupable est puni de six jours à trois mois d'emprisonnement, ou d'une amende de 16 fr. à 500 fr., 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 entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de trois mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 50 fr. à 600 fr., ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 86. — En ce qui concerne les délits prévus par les articles 80 à 85, l'administrateur de l'inscription maritime ne peut saisir le Procureur de la République qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins dans les conditions qui seront déterminées par un décret.

Art. 87. — Les dispositions des articles 80 à 83 sont appli-

cables aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises.

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

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

TITRE IV

Dispositions diverses.

Art. 88. — Le montant des sommes provenant des amendes prononcées en vertu de la présente loi est versé à la caisse des invalides de la marine.

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

Le décret-loi du 19 mars 1852 concernant le rôle d'équipage et les indications des bâtiments et embarcations exerçant une navigation maritime, sauf les articles 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 1891 sur les accidents et collisions en mer ;

L'article 36 de la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation maritime et la réglementation du travail à bord des navires de commerce ;

Le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 17 juillet 1908 organisant l'enseignement préparatoire aux brevets de mécanicien de la marine marchande dans les écoles nationales de navigation maritime ;

L'article 11 de la loi du 29 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 effectué, dans les eaux maritimes, l'une des navigations non professionnelles prévues au paragraphe précédent, doivent être munis, au lieu de rôle d'équipage, d'un permis de circulation annuel. »

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

Fait à Paris, le 17 décembre 1926.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du conseil,
Ministre des finances,
RAYMOND POINCARÉ.

Le Ministre des Travaux publics,
ANDRÉ TARDIEU.

Le Gardes des sceaux, Ministre
de la justice,
LOUIS BARTHOU.

Le Ministre des affaires étrangères,
ARISTIDE BRIAND.

Le Ministre de la marine,
GEORGES LEYGUES.

Le Ministre de la guerre,
PAUL PAINLEVÉ.

Le Ministre des colonies,
LÉON PERRIER.

ARRÊTÉ promulguant dans la Colonie le décret du 21 juillet 1927, portant modification au décret du 30 décembre 1912, sur le régime financier des colonies.

(Du 23 août 1927.)

LE GOUVERNEUR P. I. DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie ;

Vu la circulaire ministérielle n° 906, du 17 juillet 1920 ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Vu le décret du 21 juillet 1927 portant modification au décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Est promulgué dans les Etablissements français de l'Océanie, pour y être exécuté, selon ses forme et teneur, le décret susvisé du 21 juillet 1927, portant modification au décret du 30 décembre 1912, sur le régime financier des colonies.

Art. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 23 août 1927.

SOLARI.

DÉCRET

(Du 21 juillet 1927.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du Ministre des colonies et du Président du Conseil, Ministre des finances ;

Vu les lois, ordonnances et décrets organiques des colonies ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies et les actes modificatifs subséquents ;

Vu le décret du 16 avril 1924 fixant le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo et au Cameroun ;

Vu les décrets du 22 mai 1924 fixant la législation applicable au Togo et au Cameroun,

DÉCRÈTE :

Article 1^{er}. — L'article 8 du décret du 30 décembre 1912, susvisé, est complété ainsi qu'il suit :

« En cas de sous-délégation de crédits dans les conditions prévues aux articles 7 et 8 du présent décret, le Gouverneur doit, sur la proposition du Trésorier-payeur et par arrêté délibéré en conseil, charger l'agent du Trésor en service soit dans la localité même où réside le sous-ordonnateur, soit dans la localité la plus proche, du paiement des mandats émis directement sur sa caisse par le sous-ordonnateur.

« Les crédits sous-délegués sont notifiés par le Trésorier-payeur au comptable ainsi désigné. »

Art. 2. — L'article 105 du décret du 30 décembre 1912 est complété ainsi qu'il suit :

« Les crédits sous-délegués sont notifiés par le Trésorier-payeur au comptable ainsi désigné. »

Art. 3. — L'article 227 du décret du 30 décembre 1912 est complété ainsi qu'il suit :

« Les prescriptions du présent article sont applicables aux

sous-ordonnateurs des budgets locaux et aux payeurs ou préposés du Trésor placés auprès d'eux; toutefois et sauf pour le cas d'insuffisance de crédits délégués pour acquitter la solde et les accessoires de la solde, les salaires d'ouvriers, les indemnités de route et de séjour, s'il se produisait des réquisitions qui eussent pour effet soit de faire acquitter une dépense sans qu'il y eut disponibilité de crédit chez le payeur ou justification de service fait, soit de faire effectuer un paiement suspendu pour des motifs touchant à la validité de la quittance, le comptable, avant d'y obtempérer, devrait en référer au Trésorier-payeur qui se concerterait immédiatement avec le Gouverneur pour la solution à intervenir. »

Art. 4. — Le présent décret est applicable aux territoires du Togo et du Cameroun placés sous le mandat français.

Art. 5. — Le Ministre des colonies et le Président du conseil, Ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 juillet 1927.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République:

*Le Président du conseil,
Ministre des finances,*

RAYMOND POINCARÉ.

*Le Ministre des colonies,
LÉON FERRIER.*

ARRÊTÉ promulguant dans la Colonie le décret du 5 juillet 1927, modifiant l'organisation instituée par le décret du 23 janvier 1884, des Eglises protestantes dans les Etablissements français de l'Océanie.

(Du 23 août 1927.)

LE GOUVERNEUR P. I. DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie;

Vu la circulaire ministérielle n° 906, du 17 juillet 1920;

Vu le décret du 23 janvier 1884 organisant les Eglises protestantes dans les Etablissements français de l'Océanie;

Vu le décret du 5 juillet 1927, modifiant l'organisation instituée par le décret du 23 janvier 1884, des Eglises protestantes dans les Etablissements français de l'Océanie,

ARRÊTE:

Article 1^{er}. — Est promulgué dans les Etablissements français de l'Océanie pour y être exécuté selon ses forme et teneur, le décret susvisé du 5 juillet 1927 modifiant l'organisation instituée par le décret du 23 janvier 1884, des Eglises protestantes dans les Etablissements français de l'Océanie.

Art. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 23 août 1927.

SOLARI.

DÉCRET

(Du 5 juillet 1927.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
Sur le rapport du Ministre des colonies,

Vu le sénatus-consulte du 3 mai 1854;

Vu les accords des 9 septembre 1842 et 1843 établissant le protectorat français sur les îles de la Société;

Vu la loi d'annexion à la France des îles de la Société et dépendances en date du 30 décembre 1880;

Vu le décret du 23 janvier 1884 organisant les églises tahitiennes protestantes dans les Etablissements français de l'Océanie,

DÉCRÈTE:

Article 1^{er}. — Dans les Etablissements français de l'Océanie, chaque église protestante rattachée à la Société des Missions de Paris constitue une paroisse administrée par un conseil de paroisse.

Art. 2. — Les paroisses d'une même région sont groupées en arrondissement dirigé par un conseil d'arrondissement.

Les paroisses actuelles sont réparties en six arrondissements:

1^o Arrondissement de Tahiti-Nord et Makatea, 11 paroisses;

2^o Arrondissement de Tahiti-Sud, 8 paroisses;

3^o Arrondissement de Moorea et Maïao, 5 paroisses;

4^o Arrondissement des Îles-Sous-le-Vent, 13 paroisses;

5^o Arrondissement des îles Australes, Rapa et Gambiër, 11 paroisses;

6^o Arrondissement des îles Marquises, 3 paroisses.

Si le nombre des membres de l'église ou les difficultés de communication l'exigent, de nouvelles paroisses pourront être créées.

Art. 3. — Un conseil supérieur exerce la direction générale de toutes les églises protestantes des Etablissements français de l'Océanie et est leur représentant auprès du Gouvernement local.

Il comprend:

1^o Les pasteurs accrédités par la Société des Missions de Paris;

2^o Les instituteurs et institutrices de cette société, chargés d'une direction d'école;

3^o Les délégués de chacun des conseils d'arrondissement, à raison de cinq par arrondissement.

Art. 4. — Le conseil supérieur, prévu à l'article précédent, fixe par un règlement intérieur:

1^o Les conditions d'organisation et de fonctionnement des conseils de paroisse et des conseils d'arrondissement, ainsi que les attributions respectives de ces conseils;

2^o Les règles relatives à l'électorat et à l'éligibilité aux fonctions de pasteur et de diacre.

Art. 5. — Nul ne peut être nommé pasteur s'il occupe une fonction publique ou s'il exerce un commerce.

Art. 6. — Le conseil supérieur comme d'ailleurs, les conseils d'arrondissement et de paroisse, ne doit traiter dans ses délibérations ou décisions d'aucune matière politique, ni d'aucune matière administrative étrangères aux questions religieuses ou ecclésiastiques.

Le procès-verbal des séances du conseil supérieur, contenant la copie des décisions prises, est établi en double exemplaires, dont l'un est communiqué au Gouvernement local.

Toute décision qui contreviendrait à l'interdiction édictée par le paragraphe 1^{er} du présent article sera annulée par le gouverneur; mention de cette annulation sera faite en marge du registre des délibérations.

Art. 7. — A partir de la publication du présent décret, aucune somme ne pourra être inscrite en dépense au budget des Etablissements français de l'Océanie pour allocation, soit de subventions aux églises protestantes desdits établissements, soit de traitements ou d'indemnités à leurs pasteurs ou à leurs diacres.

Pourront, toutefois, être inscrites audit budget les dépenses

relatives à des services d'aumônerie et destinées à assurer le libre exercice du culte dans les établissements publics.

Art. 8. — Le décret du 23 janvier 1884 est abrogé dans celles de ses dispositions qui sont contraires au présent décret.

Art. 9. — Le Ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et au *Journal officiel* des Établissements français de l'Océanie et inséré au *Bulletin officiel* du Ministère des colonies.

Fait à Paris, le 5 juillet 1927.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des colonies,

LÉON PERRIER.

ARRÊTÉ promulguant dans la Colonie le décret du 5 juillet 1927 modifiant le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies.

(Du 23 août 1927.)

LE GOUVERNEUR P. I. DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie,

Vu la circulaire ministérielle, n° 906, du 17 juillet 1920 ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies.

Vu le décret du 5 juillet 1927 modifiant le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Est promulgué dans les Établissements français de l'Océanie pour y être exécuté selon ses forme et teneur le décret susvisé du 5 juillet 1927 modifiant le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies.

Art. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 23 août 1927.

SOLARI.

DÉCRET

(Du 5 juillet 1927.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du Ministre des colonies et du Président du Conseil, Ministre des finances,

Vu les lois, ordonnances et décrets organiques des colonies ;

Vu la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Vu les décrets du 16 avril 1924 fixant le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo et au Cameroun ;

Vu les décrets du 22 mai 1924 fixant la législation applicable au Togo et au Cameroun,

DÉCRÈTE :

Article 1^{er}. — Les articles 114, 342 et 393 du décret du 30 décembre 1912 sont modifiés ainsi qu'il suit :

Art. 114. — Les Trésoriers-payeurs sont dépositaires des titres, créances et valeurs appartenant aux colonies et ils en prennent charge dans leur comptabilité. Ils sont également dépositaires des fonds libres des communes et établissements publics dont la gestion financière est confiée aux percepteurs, préposés du Trésor et receveurs spéciaux, toutes les fois que ces fonds dépassent les besoins du service courant.

Art. 342. — Les recettes et les dépenses communales s'effectuent par un receveur municipal chargé, seul et sous sa responsabilité, sous le contrôle et la surveillance du comptable supérieur de l'arrondissement, de poursuivre la rentrée de tous les revenus de la commune et de toutes les sommes qui lui sont dues ainsi que d'acquitter les dépenses mandatées par le maire jusqu'à concurrence des crédits régulièrement accordés.

Toutefois, les droits d'octroi de mer sont perçus dans les ports de débarquement par le trésorier-payeur pour être répartis ultérieurement entre les diverses communes par les soins du gouverneur.

Art. 393. — Le Trésorier-payeur est tenu de vérifier inopinément, aussi souvent que possible et au moins une fois par an, soit par lui-même, soit par un de ses délégués, les caisses et les écritures des trésoriers particuliers, des préposés du Trésor, des percepteurs et des receveurs spéciaux des communes ou établissements publics de la colonie. Les procès-verbaux de ces vérifications sont transmis par le gouverneur au Ministre des finances, avec les observations auxquelles la vérification a donné lieu.

Art. 2. — Le présent décret est applicable aux territoires du Togo et du Cameroun placés sous le mandat français.

Art. 3. — Le Ministre des colonies et le Président du Conseil, Ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 5 juillet 1927.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du conseil,

Ministre des finances,

RAYMOND POINCARÉ.

Le Ministre des colonies,

LÉON PERRIER.

ARRÊTÉ promulguant dans la Colonie le décret du 18 juin 1927, rendant applicable aux colonies, pays de protectorat et territoires à mandat dépendant du Ministère des colonies, sauf les Antilles et la Réunion, la loi du 27 mars 1923 modifiant l'article 317 du code pénal.

(Du 23 août 1927.)

LE GOUVERNEUR P. I. DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie ;

Vu la circulaire ministérielle n° 906, du 17 juillet 1920 ;

Vu la loi du 27 mars 1923 modifiant l'article 317 du code pénal ;

Vu le décret du 18 juin 1927 rendant applicable aux colonies, pays de protectorat et territoires à mandat dépendant du Ministère des colonies, sauf les Antilles et la Réunion, la loi du 27 mars 1923 modifiant l'article 317 du code pénal,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Est promulgué dans les Établissements français

de l'Océanie pour y être exécuté selon ses forme et teneur le décret susvisé du 18 juin 1927 rendant applicable aux colonies, pays de protectorat et territoires à mandat dépendant du Ministère des colonies, sauf les Antilles et la Réunion, la loi du 27 mars 1923 modifiant l'article 317 du code pénal.

Art. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 28 août 1927.

SOLARI.

DÉCRET

(Du 18 juin 1927.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Sur le rapport du Ministre des colonies et du Garde des sceaux, Ministre de la Justice;

Vu l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854;

Vu l'article 4 du décret du 1^{er} décembre 1858;

Vu le mandat sur le Cameroun et le Togo, confirmé à la France par le conseil de la Société des nations en exécution des articles 22 et 119 du Traité de Versailles en date du 28 juin 1919;

Vu le décret du 17 août 1897 portant règlement d'administration publique pour l'application aux colonies de la loi du 30 novembre 1892 sur l'exercice de la médecine;

Vu la loi du 27 mars 1923 modifiant l'article 317 du code pénal sur l'avortement,

DÉCRÈTE :

Article 1^{er}. — La loi susvisée du 27 mars 1923 est rendue applicable dans les colonies, pays de protectorat et territoires à mandat dépendant du Ministère des colonies, sauf les Antilles et la Réunion.

Art. 2. — Le Ministre des colonies et le Garde des sceaux, Ministre de la Justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 18 juin 1927.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des colonies,

LÉON FERRIER.

*Le Gardé des sceaux,
Ministre de la Justice,*

LOUIS BARTHOU.

ACTES DU GOUVERNEMENT LOCAL

ARRÊTÉ fixant les indemnités annuelles allouées aux Juges des Tribunaux indigènes des Iles-Sous-le-Vent.

(Du 17 août 1927.)

LE GOUVERNEUR P. I. DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie;

Vu l'arrêté du 9 septembre 1919, fixant le taux des indemnités annuelles allouées aux Juges des Tribunaux indigènes des Iles-Sous-le-Vent;

Considérant qu'il est indispensable de faire bénéficier ce personnel d'une nouvelle majoration d'allocation pour assurer un recrutement convenable;

Sur la proposition de l'Administrateur des Iles-Sous-le-Vent,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Les indemnités annuelles allouées aux Juges des Tribunaux indigènes des Iles-Sous-le-Vent sont portées au taux ci-dessous indiqué :

Juges de 1^{re} classe 1.200 frs.

Juges de 2^{me} classe 960 frs.

Art. 2. — L'indemnité annuelle allouée au Président des Toohitu (Juges d'appel) de Raiatea-Tahaa est fixé à 1.500 frs.

Art. 3. — L'indemnité allouée aux Présidents des Toohitu de Huahine et Borabora et aux Juges Toohitu des Iles-Sous-le-Vent est portée à 20 francs par jour d'audience.

Art. 4. — Le Secrétaire Général du Gouvernement et l'Administrateur des Iles-Sous-le-Vent sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué, publié partout où besoin sera et portera effet à compter du 1^{er} septembre 1927.

Papeete, le 17 août 1927.

SOLARI.

Par le Gouverneur :

Le Secrétaire Général p. i.,

H. GENTIL.

*L'Administrateur des
Iles-Sous-le-Vent,*

BOULARD.

ARRÊTÉ autorisant la Caisse Agricole à donner sa garantie à la Banque de l'Indo-Chine pour la somme de 825.000 francs.

(Du 23 août 1927.)

LE GOUVERNEUR P. I. DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie;

Vu l'arrêté du 24 octobre 1924 réorganisant la Caisse Agricole;

Vu la lettre du 16 juin 1927, de M. Emile Martin au Comité Directeur de la Caisse Agricole pour solliciter la signature de cet établissement en garantie d'avances jusqu'à concurrence d'un million de francs que lui consent la Banque de l'Indo-Chine pour la construction de sa nouvelle usine électrique et l'achat du matériel nécessaire à cette installation;

Vu la lettre du 9 août 1927 de M. Emile Martin au Gouverneur faisant connaître que la garantie qu'il sollicite ne pourrait porter que sur une somme de 825.000 francs au lieu d'un million, la différence devant être assurée par ses propres moyens;

Vu l'expertise à laquelle il a été procédé le 23 juin dernier et de laquelle il résulte que les garanties offertes par cet industriel sont estimées à environ 3.000.000 de francs d'après des évaluations reconnues comme étant très en dessous de la réalité;

Vu la lettre du Président de la Chambre de Commerce en date du 30 juillet 1927 transmettant au Chef de la Colonie un vœu de cette Compagnie tendant à ce que l'Administration locale soutienne dans toute la mesure du possible l'entreprise d'éclairage électrique qui est reconnue d'intérêt public, en lui accordant sa garantie sous la forme qu'elle jugera utile;

Vu les délibérations du Comité Directeur à ses séances des 20 juin, 23 juillet et 6 août 1927;

Vu notamment la délibération du 6 août au cours de laquelle l'usine d'électricité de Papeete a été reconnue d'intérêt public 2^e.

qu'aucune mesure n'a été reconnue possible pour donner à l'affaire une solution autre que celle résultant de la requête de M. Martin ;
Sur la proposition du Secrétaire Général du Gouvernement ;
Le Conseil d'Administration entendu,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — La Caisse Agricole est autorisée, à titre exceptionnel et pour les raisons exposées par le Secrétaire Général du Gouvernement dans son rapport en Conseil d'Administration, à donner sa garantie à la Banque de l'Indo-Chine pour la somme de 825.000 francs permettant à cet établissement de crédit de faire les avances nécessaires à l'Usine d'éclairage électrique de Papeete pour maintenir le fonctionnement de cette entreprise reconnue d'intérêt public.

Art. 2. — L'Administration se réserve le droit de contrôler l'emploi des fonds destinés à l'usage susindiqué.

Art. 3. — Le Secrétaire Général du Gouvernement est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 23 août 1927.

SOLARI.

Par le Gouverneur :

Le Secrétaire Général p. i.,

H. GENTIL.

ARRÊTÉ reconnaissant d'utilité publique les travaux d'élargissement des rues de la Ville de Papeete, la création des pans coupés et l'ouverture de nouvelles voies à Mamao.

(Du 23 août 1927.)

LE GOUVERNEUR P. I. DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie ;

Vu les décrets des 18 août 1890 et 19 mai 1921, sur l'expropriation publique ;

Vu la lettre de M. le Maire de la Ville de Papeete, n° 12, en date du 28 juillet 1927 ;

Sur la proposition du Secrétaire Général du Gouvernement,
Le Conseil d'Administration entendu,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Sont reconnus d'utilité publique les travaux d'élargissement des rues de la Ville de Papeete, la création de pans coupés et l'ouverture de nouvelles voies au quartier de Mamao (Commune de Papeete).

Art. 2. — Le Secrétaire Général du Gouvernement et le Maire de la Ville de Papeete, sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 23 août 1927.

SOLARI.

Par le Gouverneur :

Le Secrétaire Général p. i.,
GENTIL.*Le Maire de Papeete,*
CASSIAU.

ARRÊTÉ portant prélèvement sur la Caisse de réserve d'une somme de sept cent mille francs (700.000 francs).

(Du 23 août 1927.)

LE GOUVERNEUR P. I. DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie ;

Vu les articles 85, 86, 89, 260 et 264 du décret du 30 décembre 1912, sur le régime financier des Colonies ;

Vu l'arrêté interministériel, en date du 10 juillet 1923, fixant à 300.000 francs la dotation minimum de la Caisse de réserve du Service local ;

Considérant que l'avoir de cette Caisse s'élève à ce jour à la somme de 2.578.450 frs. 80, auquel il convient d'ajouter l'excédent de recettes de l'Exercice 1926 de 3.041.069 frs. 72 dont le versement à la Caisse de réserve aura lieu dès l'approbation du Compte définitif de l'exercice 1926, soit : 5.622.520 frs. 52 ;

Vu l'insuffisance du crédit de 3.225.260 frs. inscrit au Budget local de 1927, Chap. 18, Art. 1, à affecter au paiement des travaux extraordinaires à entreprendre au cours de l'exercice 1927 ;

Vu le rapport en date du 9 juin 1927 de l'Ingénieur, Chef du Service des Travaux publics ;

Vu l'intérêt qui s'attache à ne pas interrompre des travaux qui, de toute façon, doivent être exécutés sur les disponibilités de la Caisse de réserve largement suffisantes pour supporter cet effort ;

Sur le rapport du Secrétaire Général du Gouvernement ;

Le Conseil d'Administration entendu ;

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Un prélèvement exceptionnel de *Sept cent mille francs (700.000 frs.)* sera opéré sur la Caisse de réserve du Service local en vue de ne pas interrompre les travaux extraordinaires entrepris au cours de l'Exercice 1927 et qui ne peuvent être achevés sans l'aide de ce crédit.

Art. 2. — La dite somme de *Sept cent mille francs* sera portée en recettes au Chap. 9, Art. 1, parag. 1, "Prélèvements exceptionnels sur la Caisse de réserve" du Budget de l'Exercice 1927 et en dépenses au Chap. 18, Art. 1, parag. 2. "Travaux d'intérêt général, Dépenses diverses".

Art. 3. — Le Secrétaire Général du Gouvernement est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, et communiqué partout où besoin sera et publié au *Journal officiel* de la Colonie.

Papeete, le 23 août 1927.

SOLARI.

Par le Gouverneur :

Le Secrétaire Général p. i.,

H. GENTIL.

EXTRAITS

Actes du Pouvoir central.

Par arrêté du Ministre des colonies en date du 16 juillet 1927, M. Boulard (Marcel), rédacteur principal de 1^{re} classe à l'Administration centrale du Ministère des colonies, en service détaché, a été promu sous-chef de bureau de 3^e classe à ladite adminis-

tration, en remplacement numérique de M. Ginestou, promu chef de bureau.

M. Boulard est maintenu dans la position de service détaché et laissé à la disposition du Gouverneur des Etablissements français de l'Océanie.

Actes du Gouvernement local.

Par décision du Gouverneur, n° 450, en date du 17 août 1927, le sieur Tunui a Teamo, est nommé président des Toohitu de Raiatea-Tahaa, en remplacement du sieur Tane a Tavere, décédé.

Par décision du Gouverneur, n° 453, en date du 22 août 1927, M. le Médecin-major des Troupes coloniales Michaud, chargé du Service médical des Iles-Sous-le-Vent, est désigné comme chargé du Service médical du groupe Sud des Iles Marquises.

M. le Médecin-major Bravard chargé du Service médical du groupe Sud des Marquises, est désigné pour remplacer M. le Médecin-major Michaud, aux Iles-Sous-le-Vent.

Par décision du Gouverneur, n° 454, en date du 23 août 1927, le sieur Hiti a Rereao, est révoqué de son emploi d'agent de police, à Makatea, pour fautes graves commises dans son service.

Par décision du Gouverneur, n° 455, en date du 23 août 1927, une bourse d'internat de trois ans, à compter du 1^{er} septembre 1927, est accordée à chacun des élèves dont les noms suivent :

Garçons : Ahitiitara a Toromona, Faaitoa Faatupuaitera ;
Filles : Kock Germaine, Teura Teriitepo, Tehei Tetuanui.

Une bourse d'externat (ou demi-bourse) de trois ans, à compter du 1^{er} septembre 1927, est accordée à chacun des élèves dont les noms suivent :

Garçons : Lévy Alfred, Pea Temarii, Leverd Maurice, Teairiki John, Teriieroo Victor ;
Filles : Mahuta Faretua, Salvanayagam Gabrielle,

Une bourse d'internat est accordée au jeune Outu a Pua, pour compter du 1^{er} septembre 1927, en remplacement de la bourse d'externat dont il était titulaire depuis 1926.

Une bourse d'internat d'un an, renouvelable, est accordée aux élèves des Archipels dont les noms suivent :

Iles-Sous-le-Vent.

Garçons : Colombani Benjamin, Moua Jean ;
Filles : Teraraina a Raanui, Teaviu a Teupoohuituaite-toarai,

Marquises.

Garçon : Doom Eugène,

Tubuai.

Garçons : Doom Mémoire, Fareviriamu a Viriamu,

Une prolongation de bourse d'un an, à compter du 16 août 1927, est accordée aux boursiers dont les noms suivent :

Iles-Sous-le-Vent.

Garçon : Ariioehau Tutapu ;
Filles : Fare Peta, Teritamau Temma, Teihotua Taerea,

Marquises.

Garçons : Raioha Etienne, Lichtlé Joseph ;
Filles : Bonno Anna, Fournier Léa,

Tuamotu.

Garçon : Naea David ;
Fille : Raiarii Teua,

Rurutu.

Garçon : Anaitu Mori,

Gambier.

Garçon : Puputauki Armand,

Une bourse d'externat (ou demi-bourse) de trois ans, à compter du 1^{er} septembre 1927, est accordée au jeune Allain Julien, dont la famille habite maintenant Papeete, en remplacement de la bourse dont il jouissait comme boursier des Tuamotu.

Une prolongation de bourse d'un an, à compter du 16 août 1927, est accordée aux élèves de Tahiti et Moorea dont les noms suivent :

Garçons : Faarii Fatino, Teamotutau Eugène ;
Fille : Robson Alice (pupille de la nation),

Sont titulaires de bourses au Cours normal de l'Ecole Centrale des élèves dont les noms suivent :

Garçons : Doom Léon, Manate Pierre, Mollon Louis ;
Filles : Lichtlé Lucie, Mateata Marurai,

Les bourses des deux élèves des archipels désignés ci-après ne seront pas renouvelées. Elles seront prolongées le cas échéant, jusqu'au départ des goëlettes pouvant les ramener dans leurs localités respectives, savoir :

Tuamotu : Richmond Louis,
Rimatara : Tehio Nati.

Par décision du Gouverneur, n° 456, en date du 23 août 1927, M^{lle} Tematua Rose, Institutrice stagiaire du 16 février 1926, ancienne élève du Cours normal de l'Ecole Centrale, pourvue depuis 1923 du Certificat d'aptitude pédagogique local, est nommée Institutrice de 5^{me} classe du cadre local, pour compter du 1^{er} janvier 1927 pour l'ancienneté, et du 1^{er} septembre 1927 pour la solde.

Par décision du Gouverneur, n° 457, en date du 23 août 1927, M. Coulom Firmin, Directeur intérimaire de l'Ecole Centrale, placé par décision du 18 mars 1927, dans la 5^{me} classe du cadre local avec une ancienneté de 4 ans, 2 mois, 15 jours, est promu à la 4^{me} classe, pour compter du 1^{er} janvier 1927 pour l'ancienneté et du 1^{er} septembre 1927 pour la solde.

Par décision du Gouverneur, n° 458, en date du 23 août 1927, une bourse de vacances du 12 juillet inclus au 31 août inclus, est accordée aux 4 boursiers des Archipels dont les noms suivent, qui n'ont pas pu rentrer dans leurs familles :

Lichtlé Lucie, Lichtlé Joseph, Bonno Anna, Tutapuku Armand.

Par décision du Gouverneur, n° 459, en date du 23 août 1927, M^{me} Tematua Rosina (née Bourne), Institutrice démissionnaire au 1^{er} juillet 1925, est réintégrée dans ses fonctions d'Institutrice stagiaire et affectée à ce titre en qualité d'adjointe à l'école mixte de Papeari, pour compter du 1^{er} septembre 1927, en remplacement de M^{me} Taharia Fatuma, monitrice, licenciée de son emploi.

Par décision du Gouverneur, n° 460, en date du 23 août 1927, M^{lle} Rere Jeanne, Institutrice de 5^{me} classe, chargée provisoirement de la direction de l'école de Papeari, est nommée Directrice de l'école de Papetoai.

M^{me} Pittmann, Institutrice stagiaire, chargée provisoirement de la direction de l'école de Papetoai, est nommée Institutrice adjointe à ladite école.

M^{lle} Tematua, Institutrice stagiaire, faisant fonction d'institutrice-adjointe à l'école de Pirae, est nommée à titre provisoire Directrice de l'école de Papeari.

M^{lle} Coppenrath Augusta, pourvue du Brevet local d'enseignement, est nommée Institutrice suppléante à l'école de Pirae.

M^{me} Taharia Fatuma, Monitrice à l'école de Papeari, est licenciée par suppression d'emploi.

Les nominations et mutations, énumérées ci-dessus compteront du 1^{er} septembre 1927.

Par décision du Gouverneur, n° 461, en date du 23 août 1927, M^{lle} Mollon Odette, pourvue du Brevet local d'enseignement, est nommée Institutrice stagiaire, pour compter du 1^{er} septembre 1927 et affectée à ce titre en qualité d'adjointe à l'école de Mahina.

Par arrêté du Gouverneur, n° 464, en date du 23 août 1927, dispense de la production de son acte de naissance, est accordée au sieur Tehinu Teanau a Tauotahi, demeurant à Paea, né à Huahine, Fare, (Iles-Sous-le-Vent), le 24 août 1878, fils de Tauotahi a Tehinu et de Mani a Pihahio, à l'effet de contracter mariage avec la dame Teharetua a Paerai, demeurant également à Paea.

Par arrêté du Gouverneur, n° 465, en date du 23 août 1927, dispense de la production de leur acte de naissance, est accordée au sieur Cin-A-Youn, n° 2789, et à la demoiselle Madeleine Lai Shai, n° 5834, à l'effet de contracter mariage entre eux.

Par décision du Gouverneur, n° 466, en date du 23 août 1927, une permission d'absence de quinze jours, est accordée à l'agent de police Hui a Taura, pour compter du 24 août courant au 7 septembre inclus.

Archipels.

Par décision du Gouverneur, n° 59, en date du 15 juin 1927, le sieur Moehau Ruka Grégoire, agent de police, gardien de résidence à Rikitea et gardien de prison, est révoqué de ses fonctions pour compter du 14 juin 1927.

Par décision du Gouverneur, n° 60, en date du 21 juin 1927, le sieur Moiume Bernardino, est nommé gardien de résidence aux Gambier en remplacement du sieur Moehau Ruka précédemment révoqué.

Par décision du Gouverneur, n° 61, en date du 21 juin 1927, le sieur Moiume Bernardino, est nommé agent de police à Rikitea, en remplacement du sieur Moehau Ruka précédemment révoqué.

Par décision du Gouverneur, n° 62, en date du 21 juin 1927, le sieur Moiume Bernardino, est nommé gardien de prison aux Gambier, en remplacement du sieur Moehau Ruka précédemment révoqué.

ERRATUM

A l'arrêté n° 439, du 11 août 1927 concernant M. Lavallette (René) et inséré au J. O. du 16 août 1927, page 301, au lieu de :

« Quand il était Agent spécial à Makatea. »

Lire :

« Quand il était Commissaire de police à Makatea. »

AVIS OFFICIELS

LISTE des élèves admis aux examens et concours de l'enseignement primaire dans la Colonie en 1927.

Brevet local d'enseignement.

Liste par ordre de mérite.

GARÇONS.	FILLES.
1. Mollon, Gérard.	1. Lichtlé, Lucie.
2. Manate, Pierre.	2. Marurai, Mateata.
3. Passard, René.	3. Bernière, Abeille.
4. Helme, Emile.	4. Ferrand, Rose.
5. Bernière, Ange.	4. Hugon, Marie.
5. Sanford, Francis.	6. Fromentin, Edith.
7. Doom, Léon.	7. Mollon, Odette.
8. Raihauti, Teuira.	8. Tumahai, Rani.
9. Villierme, Guy.	9. Raoulx, Louise.
10. Tumahai, Jean.	10. Oliver, Marie.
11. Aunoa, Terahitiarii.	

Certificat d'études métropolitain.

Liste par ordre alphabétique.

Mention Assez bien : A. B. — Mention Bien : B.

GARÇONS.	FILLES.
Ah-Fat (A. B.)	Anahoa Caroline (A. B.)
Aubry, Eugène (A. B.)	Barrier, Maud (B.)
Bambridge, Baldwin (A. B.)	Bérard, Suzanne (B.)
Cadousteau, Joseph (A. B.)	Bunkley, Irène (A. B.)
Davio, Henri (A. B.)	Etey, Gabrielle (A. B.)
Hart, Edouard (A. B.)	Garbutt, Joséphine (A. B.)
Héroult, Raymond (A. B.)	Grand, Martha (A. B.)
Keane, Marcel (A. B.)	Labbey, Jeanne (A. B.)
Nappée, Henri (A. B.)	Lagarde, Irène (A. B.)
Pua Outu.	Mai, Cécile (B.)
Punua Tu (A. B.)	Mira Vahine.
Tabanou, Ernest (B.)	Moua, Pauline (B.)
Vernier, Albert (B.)	Parker, Aimée.
Tuhiya, Pierre.	Passard, Angèle.
Bourne, Tihoti (A. B.)	Picard, Catherine (A. B.)
	Rey, Pauline (A. B.)
	Spitz, Vilna.
	Tahurai Vanaa (A. B.)
	Tehai Averii (A. B.)
	Terii Tetua.
	Vonnegut, Jeanne (B.)

Certificat d'études local.

Liste par ordre alphabétique.

Mention assez bien : A. B. — Mention bien : B.

GARÇONS.	FILLES.
Ah-Ri, Henri (A. B.)	Aubry, Emilie.
Brander, Jim (A. B.)	Aubry, Joséphine
Bunkley, Hamilton (A. B.)	Bambridge, Antonina (A. B.)
Faremiro, William.	Bernardino, Elisabeth (A. B.)
Holozet, Alexandre (A. B.)	Brémond, Jeanne.
Leverd, Maurice.	Dahl, Eugénie.
Mahaa Tino.	Dexter, Pauline.
Matai Teena (A. B.)	Frogier, Sophie.
Matorai Mataoa (B.)	Fuller, Bellonah.
Nordman Axel (A. B.)	Kock, Germaine (B.)
Pea, Temarii.	Lequerré, Madeleine (A. B.)

Richmond, Louis (A. B.)
Sanné, Clinton (A. B.)
Taufavau, Jean.
Teriieroo, Victor.
Tiaore, Daniel,
Vaitape Turutua (A. B.)
Faatupuaitera Faaitoa.

Mai, Pauline (A. B.)
Miller, Nina (B.)
Parker, Thelma.
Perry, Annie (A. B.)
Perry, Irma.
Pittmann, Louise (A. B.)
Salvanayagam, Gabrielle (A. B.)
Shilson, Mary (B.)
Teariki, Pauline.
Tehei Tetuanui.
Tetaahi, Blanche.
Tetupaia Ahumata.
Uravini Tetua (B.)
Vernaudon, Albertine (A. B.)
Viénot, Jeanne (A. B.)
Ly Kong Soi, Clara (A. B.)

Moorca.**GARÇONS.****FILLES.**

Ahitiitara a Toromona (B.)
Manutahi Namata.

Faau Tuahu.
Raiaarii Arapari (A. B.)
Tetuaiteroi a Tiaihau (A. B.)
Tetuaura Tepea.
Teura Teriitepo.
Tevaite a Papai.

Raiatea.**GARÇON.****FILLE.**

Tiraue a Teriitovaaparauri (A. B.) Jordan, Amelia, Teura.

Bourses métropolitaines.

Liste par ordre alphabétique.

GARÇONS.**FILLES.**

Haereraaroa, Albert.
Vernier, Albert.

Viénot, Madeleine.

Bourses de l'École Centrale.

Liste par ordre alphabétique.

GARÇONS.**FILLES.**

Abiliitara a Toromona.
Faaitoa Faatupuaitera.
Loverd, Maurice.
Lévy, Alfred.
Pea Temarii.
Teariki, John.
Teriieroo, Victor.
Vaitape Turutua.

Kock, Germaine.
Mahuta Faretua.
Salvanayagam, Gabrielle.
Tehei Tetuanui.
Tetaahi, Blanche.
Tetuavira a Papai.
Teura Teriitepo.

AVIS

Le bail pour la location de la Cale de Halage de Papeete devant être renouvelé, les candidats devront faire parvenir leurs offres sous pli cacheté au Secrétaire Général de la Colonie avant le 16 septembre 1927 à 16 heures.

Ces offres devront indiquer les pourcentages sur les recettes que les candidats consentiront à verser à l'Administration.

Tous renseignements concernant les règlements de la Cale seront fournis aux personnes que la question pourrait intéresser par le Chef du Service des Travaux publics.

AVIS

Conformément aux dispositions de l'article 70, §§ 11 et 12 de la Convention télégraphique internationale (Revision de Paris 1925) et suivant avis de l'Administration des Postes et Télégraphes de la Nouvelle-Zélande, les télégrammes différés à partir de cet Office, déposés dans la Colonie, ne peuvent pas être admis.

En conséquence, la partie du tarif télégraphique publié le 8 septembre 1926 concernant ces messages est annulée.

Papeete, le 15 août 1927.

Le Chef du Service des Postes et Télégraphes,

BRAOUE.

CONTRIBUTIONS DIRECTES**AVIS**

Le Service des Douanes et Contributions rappelle à Messieurs les Capitaines ou subrécargues de navires armés au petit cabotage qu'aux termes de l'arrêté du 22 janvier 1921, seuls sont autorisés à exercer : « le commerce des liquides en gros dans les ports des « dépendances, sauf les prohibitions spéciales prévues par les articles « rétés en vigueur dans certaines localités ».

Ceux qui paient une patente suivant le taux ci-dessous :

Par tonneau de jauge.....	30 francs.
Minimum de la patente.....	240 —
Maximum de la patente.....	850 —

Tout contrevenant est prévenu qu'il sera passible du double de la patente fixe du commerce auquel il s'est livré.

*L'Inspecteur, Chef du Service des
Douanes et Contributions,*

LARQUÈRE.

Enquête de commodo et incommodo.

Conformément aux dispositions de l'article 6 du décret du 10 mai 1882, une enquête de *commodo et incommodo* est ouverte au Secrétariat Général, pendant un mois consécutivement, à compter du 5 septembre 1927, sur une demande formulée par le Directeur de la Brasserie de Tahiti, demeurant à Papeete, en vue d'obtenir l'autorisation de construire dans la cour située derrière les bâtiments un caveau souterrain devant contenir de la gazoline renfermée dans un récipient de 1^{me} 600 environ.

L'enquête dont il s'agit sera close le 5 octobre 1927, à 17 heures. M. Blouin, Agent auxiliaire au Secrétariat Général est désigné comme Commissaire-enquêteur.

Papeete, le 30 août 1927.

Le Secrétaire Général p. i.,

H. GENTIL.

PARTIE NON OFFICIELLE

NÉCROLOGIE

Le 25 août 1927 à 9 heures, ont eu lieu au milieu d'un concours de nombreux amis, les obsèques du Docteur Chassaniol, Médecin Principal de la Marine, en retraite, Chevalier de la Légion d'Honneur. Le Gouverneur absent du Chef-lieu n'a pu à son vif regret dire sur la tombe de ce bon français et de ce sincère ami de notre belle Colonie où il vécut la plus grande partie de son existence, les paroles d'adieu qu'il entendait exprimer et apporter à la famille en deuil, le réconfort du représentant de la France. Il s'associe pleinement aux termes de l'allocution qui a été prononcée en cette douloureuse circonstance par M. le Médecin Principal Guérard, Chef du Service de Santé et qu'il se fait un devoir de faire insérer au *Journal officiel* de la Colonie.

Mesdames, Messieurs,

C'est pour moi un pieux devoir, en qualité de médecin et d'ami, de rendre ici un suprême hommage au Médecin Principal CHASSANIOL, qui, pendant 11 ans, remplit à Tahiti avec une rare distinction, les fonctions de Chef du Service de Santé.

Il m'a été donné, lors d'un précédent séjour parmi vous, d'apprécier les grandes qualités de cet homme, dont toute la vie fut dominée par les sentiments de l'honneur et du devoir professionnels; ses contemporains d'âge m'ont dit quel tribut de reconnaissance était dû à ce praticien d'autrefois, dont les connaissances et l'habileté étaient aussi bien médicales que chirurgicales.

Le vieux Tahiti dont il était hélas! une des dernières belles figures, a conservé le souvenir ému, de ses belles cures, de son dévouement inlassable et de sa bonté que rien ne décourageait.

Il avait acquis, au cours d'un demi-siècle de pratique médicale, et au contact d'innombrables misères humaines, une saine et souriante philosophie; il savait que l'ingratitude humaine est grande, et que la récompense, la plus précieuse du sage, il la trouve en lui-même dans la satisfaction du devoir accompli.

Je connus Chassaniol, alors qu'il était déjà à la retraite, après une longue carrière toute de labeur et d'activité, en possession de toute sa vigueur et de sa lucidité d'esprit, il continuait sa belle œuvre.

Médecin dans l'âme, il le fut presque jusqu'au bout, et resta pour beaucoup le conseiller précieux auprès duquel, dans les circonstances graves, il convenait d'aller s'éclairer.

Mon cher Chassaniol, tous ceux-là qui vous doivent tant, ceux du moins que la mort a épargnés, sont près de vous pour un adieu suprême et moi-même, je vous apporte le dernier hommage du Service de Santé qui s'honore d'avoir compté dans ses rangs un homme tel que vous.

Mon cher Chassaniol — Adieu.

CENTENAIRE DE MARCELIN BERTHELOT

*Souscription internationale en faveur de la
"Maison de la Chimie".*

En vue de célébrer le centenaire de la naissance du grand savant français Marcelin BERTHELOT (octobre 1927), un comité d'initiative s'est constitué à Paris sous le Haut Patronage de Monsieur le Président de la République; il comprend les membres du Gouvernement, du corps diplomatique, et les représentants les plus éminents des établissements scientifiques et industriels.

Il a pensé qu'au lieu de perpétuer la mémoire de Marcelin Berthelot en élevant un nouveau monument exclusivement plastique, il valait mieux édifier sous le nom de "Maison de la Chimie", un Institut international qui centralisera les recherches des savants du monde entier et leur fournira, avec une abondante bibliothèque, de vastes salles de travail et de réunions. A cette occasion, il a fait appel aux concours français et étrangers, et déjà, de tous les points du monde, des sommes importantes lui ont été adressées.

Un comité local a été organisé à Papeete par arrêté du 22 mars 1927, en vue de seconder, dans la colonie, l'œuvre du Comité central. Il est persuadé que la population tout entière de l'Océanie française comprendra l'extrême utilité de la création de la "Maison de la Chimie". Il suffira d'indiquer ici qu'il y sera recherché, étudié, notamment les moyens d'augmenter la production agricole, de combattre les maladies des végétaux, de déterminer les remèdes pharmaceutiques les plus efficaces pour guérir les maux si nombreux affligeant l'humanité. Il n'est personne dans la colonie qui ne bénéficiera réellement des découvertes et des études de la "Maison de la chimie".

C'est pourquoi le Comité fait appel à tous: agriculteurs, commerçants, industriels, fonctionnaires de tout ordre pour qu'ils apportent leur contribution à l'œuvre ainsi entreprise. Afin que tous puissent souscrire, aucun minimum de souscription n'est fixé.

Les souscriptions peuvent être adressées directement à M. Alexandre Drollet, Secrétaire-Trésorier du Comité Marcelin Berthelot à Papeete, ou remises à MM. les Administrateurs, Agents spéciaux, Chefs de districts, qui les lui feront parvenir.

TE HANERERAA O TE MATAHITI NO TE FANAURAA O MARCELIN BERTHELOT

*E au fauraa moni na te mau Patireia atoa no te faatiaraa i te
"Maison de la Chimie".*

Teie nei ohipa o tei opuahia no te haamauraa i roto i te aau o te mau taata atoa i te hanereraa o te matahiti no te fanauraa o te taata farani paari hau e ra o Marcelin BERTHELOT (i roto ia Atopa 1927), e ere ia e o te faatia-noa-

raa i te hoê menema ofai tarai ei haamanaoraa ia'na mai tei mataro hia ra. E ohipa hau roa aè tei opuahia. I roto i te oire rahi ra i Paris, ua maitihia ia te hoê tomite rahi i raro aè i te tauturu hanahana rahi a te Peretiteni o te Hau Repupirita, e o tei tairuru mai i te mau taata rarahi atoa ra o te hau, e te mau auvaha rarahi a te mau hau no te mau fenua eê ra e oia atoa te pupu o te mau taata paari atoa, tae noa atu i te feia faatere i te mau ohipa hamaniraa taoa e rau huru ra.

Manao ihora taua tomite rahi ra e, no te haamanaoraa ia Marcellin Berthelot, e hau roa aè ia te faatia i te hoê fare rahi ohiparaa o te parauhia e "Maison de la Chimie", no te tahoe-maite-raa i te vahi hoê, i te mau imiraa a te mau taata paari rahi no te mau Patireia atoa i te ao nei. E riro taua fare ra ei puhapa ohiparaa na ratou, ei tairururaa e ei haaputuraa hoi i te mau buka paari atoa o te ao nei.

No te faatupuraa i te ohipa rahi i opuahia e ratou ra ei maitai no to te ao taatoa nei, faatae atura te Tomite rahi i ta'na ra aniraa i to Farani e oia atoa i to te mau fenua eê atoa ra, ia tauturuhia taua ohipa maitai rahi ra. E inaha, ua faatae oioi atu to te ao taatoa nei, mai te popou te aau, i ta ratou ra mau moni tauturu e ua hau atu i te hitu milioni farane na moni i tae atu i teienei i roto i te rima o te Tomite rahi ra.

Na roto i te hoê faataaraa no te 22 no Mati 1927, faatia ihora to tatou Tavana Rahi i te hoê Tomite iti i Papeete nei no te tauturu atu i te ohipa a te Tomite rahi i roto i to tatou nei àià fenua i Oteania nei. E te manao papû atu nei teie nei Tomite e, e ore roa te hoê aè i roto i te mau fenua farani i Oteania nei e hio-mata noa mai, mai te tuu ore mai i ta'na ra maa tauturu iti. Ia ite mai oe, o te taio i teienei parau pororaa, i te faufaa rahi o teie nei fare ohiparaa, oia te "Maison de la Chimie". Ei reira e imihia i te mau ravea paari atoa, mai te haamaitai i te repo fenua o te mau faaapu, te mau ravea e au no te arai atu i te mau ma'i e te mau manu rii iino o ta tatou e ite nei i nia iho i te mau mâa e te mau raau tanu, mai te haari e te vanilla, tae noa atu i te mau huru raau atoa, mai te mau raau rapaau ma'i e te mau raau e rau huru o te haahia no te mau huru ohipa atoa, mai te mau peni faaunauna ahu, te mau peni parai fare e te pahî e e rau atu à, eita e hope ia tatau atu. E ore roa te hoê ô tatou nei, mai to te ao atoa nei ra, e ere i te mau maitai rahi e noaa mai i roto i taua fare ohiparaa ra, oia te "Maison de la Chimie".

O te tumu ia i tiaoro atu ai teie nei Tomite ia outou atoa'na : te feia faaapu, te feia rave ohipa, te feia fenua, te feia toroa e tae noa atu i te taata rii, ia tauturu paatoa mai outou i teie nei ohipa maitai rahi. E inaha, ia ore te hoê aè ia taupupû i roto i ta'na ra tauturu, aore roa te Tomite i faataa i te iti o te moni e au ia aufau : tei te taata iho te feruri i te vahi e maraa ia'na ra. Te mau tamarii, te mau vahine e te huiraatira taatoa, eiaha roa te hoê ia parauhia e aore to'na ioa i puta i roto i te Veia a te Hau o te fenua nei.

E tia noa i te feia tauturu ia faatae hua mai i ta ratou moni i Papeete nei, i roto i te rima o Alexandre Drollet, oia Tahea, te papai parau haaputu moni a te Tomite Marcellin

Berthelot, e aore ra, ia aufau atu i roto i te rima o te mau Tavana hau, te mau haapao afata na te hau e te mau Tavana mataeinaa, e na ratou e faatae mai i roto i te rima o te papai parau haaputu moni i Papeete nei.

Ia ora Farani, ia ora te "Maison de la Chimie".

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETE

Mois de juillet 1927.

ENTRÉES

1. Quatre-mâts français à moteur *Bretagne*, de 822 tonneaux.
1. Vapeur anglais *Makura*, de 4.952 tonneaux.
1. Côtre français à voiles *Temarohi*, de 20 tonneaux.
1. Goëlette française à moteur *Manaura*, de 22 tonneaux.
2. Goëlette française à moteur *Vaihiria*, de 30 tonneaux.
3. Goëlette française à moteur *Tamata*, de 65 tonneaux.
8. Goëlette française à moteur *Tamata*, de 65 tonneaux.
8. Goëlette française à moteur *Tiare Apetahi*, de 24 tonneaux.
9. Goëlette française à moteur *Vaihiria*, de 30 tonneaux.
10. Goëlette française à moteur *Moruroa*, de 62 tonneaux.
11. Goëlette française à moteur *Moana*, de 140 tonneaux.
13. Goëlette française à moteur *Tiare Vareau*, de 26 tonneaux.
15. Goëlette française à moteur *Pro-Patria*, de 98 tonneaux.
15. Vapeur français *Océanien*, de 192 tonneaux.
17. Goëlette française à voile *Monette*, de 13 tonneaux.
17. Goëlette française à moteur *Suzanne*, de 24 tonneaux.
17. Vapeur français *Ville de Verdun*, de 4.401 tonneaux.
20. Croiseur anglais *Dunedin*, de 6.000 tonneaux.
20. Canonnière anglaise *Veronica*, de 1.200 tonneaux.
20. Goëlette française à moteur *Tiare Faniu*, de 25 tonneaux.
21. Cotre français à voiles *Haupeaterai*, de 16 tonneaux.
23. Vapeur français *Océanien*, de 192 tonneaux.
24. Goëlette française à moteur *Vaihiria*, de 50 tonneaux.
24. Vapeur guatémalien *La Colondrina*, de 865 tonneaux.
24. Vapeur anglais *Makura*, de 4.952 tonneaux.
25. Vapeur anglais *Tahiti*, de 4.155 tonneaux.
27. Vapeur français *Louqsor*, de 4.446 tonneaux.

SORTIES

2. Vapeur anglais *Makura* de 4.952 tonneaux.
2. Croiseur anglais *Dionède*, de 6.000 tonneaux.
5. Cotre français à moteur *Temarohi*, de 20 tonneaux.
5. Goëlette française à moteur *Vaihiria*, de 30 tonneaux.
6. Goëlette française à moteur *Tamata*, de 65 tonneaux.
6. Quatre-mâts français à moteur *Bretagne*, de 822 tonneaux.
11. Goëlette française à moteur *Rovine*, de 13 tonneaux.
11. Vapeur anglais *Nucula*, de 4.614 tonneaux.
11. Goëlette française à moteur *Vaihiria*, de 50 tonneaux.
11. Goëlette française à moteur *Manaura*, de 22 tonneaux.
13. Goëlette française à moteur *Tamata*, de 65 tonneaux.
18. Vapeur français *Océanien*, de 192 tonneaux.
20. Goëlette française à moteur *Vaihiria*, de 30 tonneaux.
20. Vapeur français *Ville de Verdun*, de 4.401 tonneaux.
20. Goëlette française à moteur *Mouette*, de 56 tonneaux.
23. Goëlette française à moteur *Moruroa*, de 62 tonneaux.
25. Vapeur anglais *Makura*, de 4.925 tonneaux.
25. Goëlette française à moteur *P. S. Parks*, de 127 tonneaux.
25. Trois-mâts américain à moteur *Fisherman*, de 351 tonneaux.
26. Vapeur anglais *Tahiti*, de 4.155 tonneaux.
26. Vapeur français *Océanien*, de 192 tonneaux.
27. Goëlette française à moteur *Vaihiria*, de 30 tonneaux.
27. Croiseur anglais *Dunedin*, de 6.000 tonneaux.

27. Goëlette française à moteur *Manaura*, de 22 tonneaux.
27. Goëlette française à moteur *Tiare Vareau*, de 26 tonneaux.
27. Goëlette française à moteur *Rovine*, de 13 tonneaux.
28. Canonnière anglaise *Veronica*, de 1.200 tonneaux.
31. Goëlette française à moteur *Suzanne*, de 24 tonneaux.

ANNONCES JUDICIAIRES

Etude de M^e MARIUS BERTRAND, Défenseur à Papeete.

D'un jugement rendu contradictoirement entre les parties y dénommées par le Tribunal Civil de Première instance de Papeete, en date du cinq juillet mil neuf cent vingt-sept, enregistré,

Entre Madame ADELE LEHARTEL, épouse de Monsieur TETUANUI a TEHAAMATAI, demeurant et autorisée à résider de fait à Papeete.

Ayant M^e Marius BERTRAND, pour Défenseur;

D'une part;

Et Monsieur Tetuanui a Tehaamatai, demeurant à Papara;

Ayant M^e Léonce BRAULT, pour Défenseur;

D'autre part;

Il appert que le divorce a été prononcé d'entre les époux Lehartel-Tetuanui Tehaamatai, à la requête de la femme et au profit des deux époux.

Papeete, le 29 août 1927.

Pour extrait conforme :

MARIUS BERTRAND.

Etude de M^e LÉONCE BRAULT, Défenseur à Papeete.

A VENDRE PAR LICITATION

Le **Mardi 27 septembre 1927**, à 8 heures du matin, au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'audience des criées du Tribunal Civil de Première Instance de Papeete, les biens immeubles ci-après désignés :

Aux requête, poursuite et diligence de :

1^o M^{me} Henriette Hoppenstedt, épouse de M. Charles Morton Palmer;

2^o M. Charles Morton Palmer, négociant et armateur demeurant avec son épouse susnommée, à Taunua, district de Pare;

Pour lesquels domicile est élu à Papeete, rue du Commandant Destremau, en l'Etude de M^e Léonce BRAULT, Défenseur;

Contre :

1^o M^{me} Elisa Hoppenstedt, épouse de M. Albert Leboucher;

2^o M. Albert Leboucher, négociant, demeurant à Papeete avec son épouse susnommée;

Ayant domicile élu en l'Etude de M^e Hoppenstedt;

3^o M. Henri Hoppenstedt, Défenseur près les Tribunaux, pris en son nom personnel;

En exécution :

1^o D'un jugement du Tribunal civil de Première instance de Papeete, en date du 6 avril 1926, ayant ordonné la vente par licitation du domaine, sis à Paea, indivis entre les consorts Hoppenstedt; 2^o D'un arrêt du Tribunal Supérieur de Papeete, en date du 16 juin 1927, ayant confirmé la décision susvisée.

Désignation des biens à vendre.

LOT UNIQUE :

Un domaine, sis à Paea, à la hauteur du vingtième kilomètre, d'une superficie totale de seize hectares quatre-vingt-seize ares huit centiares, borné :

1^o Au nord, par les terres Temeho et Mauarivaru, sur une longueur de trois cent douze mètres (312^m.);

2^o Au Nord-Est, par la montagne, sur une longueur de trois cent trente-cinq mètres (335^m.);

3^o Au Sud, par la propriété de M. L. Brault, sur une longueur de quatre cent quinze mètres (415^m.);

4^o Au Sud-Ouest, par la mer, sur une longueur de deux cent cinquante-neuf mètres vingt centimètres (259^m. 20);

5^o A l'Ouest, par les terres Patea, Teorue, Temataiho, sur une longueur de deux cent quatre-vingt-treize mètres cinquante centimètres (293^m. 50), par la terre Temuhu sur une longueur de soixante-quatre mètres soixante-dix (64^m. 70); par la terre Tepihaa, sur une longueur de cent quarante-deux mètres quatre-vingts centimètres (142^m. 80); par la terre Tomiromiro, sur une longueur de cent soixante-dix-sept mètres soixante-dix centimètres (177^m. 70); par la terre Tevarivari, sur une longueur de soixante mètres soixante centimètres (60^m. 60); soit au total en ligne brisée, sept cent trente-neuf mètres environ (739^m.);

Ce domaine est entièrement planté de cocotiers en plein rapport, âgés de douze à quinze ans; et il est traversé dans toute sa largeur, par la route de ceinture et par une rivière ne tarissant jamais. Il s'y trouve édifié : 1^o Une vaste maison d'habitation, ayant seize mètres soixante-cinq centimètres sur douze mètres, divisée en sept pièces, avec diverses dépendances; 2^o Un séchoir à coprah, avec hangar et une laiterie.

L'ensemble de ce domaine forme une exploitation agricole d'un bon revenu annuel.

Le Cahier des charges pour parvenir à cette vente a été déposé au Greffe des Tribunaux, le 16 août 1927, conformément à la loi.

Mise à prix :

La mise à prix a été fixée par le jugement précité du 6 avril 1926, comme suit :

LOT UNIQUE : Cent vingt-cinq mille francs. . . 125.000 fr.

Fait et rédigé par M^e Léonce Brault, Défenseur poursuivant, à Papeete, le 16 août 1927.

LÉONCE BRAULT, Défenseur.

Etude de M^e L. SIGOGNE, Défenseur à Papeete.

A VENDRE PAR LICITATION

Le **Mardi 27 septembre 1927**, à huit heures du matin, à l'audience des criées du Tribunal Civil de Première instance de Papeete, séant au Palais de Justice de ladite ville, au plus offrant et dernier enchérisseur, les immeubles ci-après désignés :

Aux requête, poursuite et diligence de M. Rahitarii a Teriiautua, propriétaire, demeurant à Afareaitu, Moorea, pour lequel domicile est élu à Papeete, rue de Rivoli, en l'Etude de M^e L. Sigogne, Défenseur.

Contre :

1^o M. Teriitua a Tetuanui dit Tane, cultivateur, demeurant à Teavaro, île Moorea;

2^o M. Area a Tetuanui, cultivateur, demeurant à Afareaitu, île Moorea;

3^e M. Puhia a Tetuanni, propriétaire, demeurant à Afareaitu, île Moorea;

En exécution d'un jugement contradictoirement rendu par le Tribunal Civil de Papeete, le 14 février 1922 et complété par un jugement du 30 octobre 1923.

Désignation des immeubles à vendre :

Premier lot. — Terre "MAREAU", cette terre est située au village d'Afareaitu au droit de l'Agence spéciale et à cent cinquante mètres environ de la route de ceinture. Elle est bornée du côté du Nord par une terre dont le nom est inconnu des propriétaires limitrophes et des gens du village d'Afareaitu, sur une longueur de soixante-dix-sept mètres en ligne droite; à l'Est, par la terre Utuahie sur une longueur de cent vingt-trois mètres; au Sud, par la terre Terupaua, sur une longueur de quatre-vingt dix mètres et à l'Ouest, par la terre Tamatoa sur une longueur de cent-trente neuf mètres.

La superficie est de un hectare quatre ares quatre-vingts centiares environ.

Cette terre est plantée en cocotiers sur toute sa surface dont cent trente cocotiers en rapport et trente cocotiers âgés de quatre ans environ.

Terrain argileux, bon pour la culture du cocotier.

La propriété est entourée d'une barrière en fil de fer barbelé, sauf sur une longueur de trente mètres, on y accède par un chemin carrossable qui traverse la propriété de l'Est à l'Ouest.

Deuxième lot. — Terre "TEMAIRE", cette terre est située au fond de la vallée d'Afareaitu au pied de la montagne Taivoa, à quatre kilomètres du village d'Afareaitu.

Elle est bornée au Nord, par la montagne, au Sud par la terre Tomana, à l'Est, par la terre Teatiati, au Sud, par la terre Taputepohe.

La superficie en montagne est de deux hectares environ, terrain rocailleux bon pour la culture du fei.

Troisième lot. — Droits indivis d'un tiers sur la terre "TEPOROU", située au village d'Afareaitu. Elle est traversée par la route de ceinture.

Cette parcelle de terre est bornée au Nord, par la terre Motao, sur une longueur de quarante mètres, à l'Est, par la mer sur une longueur de soixante-neuf mètres, au Sud, par la terre Taumataura sur une longueur de quatre-vingt-six mètres, et à l'Ouest, par la terre Maramoa, sur une longueur de cent seize mètres.

Sa superficie est de cinquante-quatre ares environ.

Cette terre est plantée de seize cocotiers en rapport, de sept jeunes cocotiers âgés de trois ans et de neuf maiore en rapport.

Sur cette parcelle de terre est édifiée une maison d'habitation qui est la propriété de MM. Terahitiani, a Teriiauatua et Ariioehau a Aromaiterai.

Propriété mal entretenue. Elle est desservie par une conduite d'eau.

Quatrième lot. — Droits indivis d'un tiers sur la terre "HUTUTEAMETUA", située à quatre cents mètres environ de la route de ceinture et du village d'Afareaitu, au droit de l'Agence spéciale.

Bornée au Nord, par les terres Hiamaraape et Viopaia sur une longueur de cent-neuf mètres, à l'Est, par la terre Tumaifenua, sur une longueur de deux cent quarante-cinq mètres, au Sud, par la terre Tepua sur une longueur de cent-trente mètres et à l'Ouest, par les terres Punou, Teate Atamavahine et Pufau sur une longueur de deux cent quarante-trois mètres. Sa surface est de deux hectares, quatre-vingt-dix ares, trente-six centiares environ.

L'étendue de cette terre forme un terrain un peu humide qui

ne convient pas à la culture du cocotier, quand ils arrivent à une certaine hauteur, les pieds pourrissent et ils tombent à l'époque des grands vents.

On trouve sur cette terre deux cent trente-cinq cocotiers, âgés de cinq à dix ans et une petite vanillière. Cette terre est plantée en cocotiers sur les deux tiers de sa surface, l'autre tiers est inulte et en brousse.

Bon terrain pour faire du pâturage. On y accède par un chemin carrossable qui longe la propriété de l'Est à l'Ouest.

Le Cahier des Charges dressé pour parvenir à cette vente a été déposé au Greffe des Tribunaux de Papeete, le 27 juillet 1927.

Mises à prix :

Les mises à prix ont été fixées par le jugement précité du 30 octobre 1923, comme suit :

1 ^{er} Lot.	— Mille cinq cents francs, ci...	1.500 »
2 ^{me} Lot.	— Trois cents francs, ci.....	300 »
3 ^{me} Lot.	— Deux mille francs, ci.....	2.000 »
4 ^{me} Lot.	— Trois mille francs, ci.....	3.000 »

Fait et rédigé par M^e L. SIGOGNE, Défenseur poursuivant, à Papeete, le 4 août 1927.

M^e L. SIGOGNE, Défenseur.

ANNONCES DIVERSES.

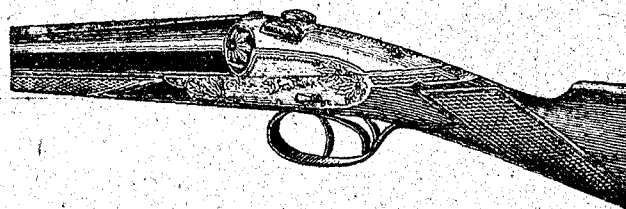
Monsieur ALFRED CHASSANIOL et sa famille, remercient bien sincèrement toutes les personnes qui ont bien voulu leur témoigner de la sympathie à l'occasion de leur récent deuil et prient celle qui par oubli n'auraient pas reçu de faire part, de bien vouloir les excuser.

FUSIL CHARLIN

à canon fixe et à éjecteurs.

(Breveté S. G. D. G. en France et à l'Étranger).

LE MEILLEUR DES FUSILS.



L'ARME IDÉALE AUX COLONIES.

Ses principaux avantages :

- La plus grande robustesse.
- Fermeture intégrale et inébranlable.
- Sécurité absolue.
- Rendements maxima au tir.
- Ejection assurée des douilles tirées dans tous les cas.
- Maniement doux, rapide, absolument silencieux.
- Élégance incomparable.

Notice franco : L. CHARLIN & C^o ARMES — St Etienne (Loire).

Conditions spéciales pour Messieurs les fonctionnaires.

A VENDRE

Superbe domaine, 123 hectares de superficie, sise à Arue, un cours d'eau traverse la propriété, au 6^{me} kilomètre. — Tout confort. — Prix modéré.

S'adresser à M. MILLER ou écrire directement à M. H. MALARDÉ à Mataiea.

Monsieur Fred. Rieder informe qu'il n'entretient de relations d'aucune sorte avec M. Michel Rebattet, résidant à Paris, 39 Boulevard Beaumarchais. M. Rebattet n'a donc pas qualité pour traiter, négocier, écrire, ou même se présenter au nom de M. Fred. Rieder, ni en Océanie, ni en France.

BUREAUX A LOUER

Meublés et agencés
Chambre forte

Au coin de la Rue de la Petite Pologne
et de Rue Colette

Ancien emplacement de la "Batavia Sea and Fire Assurance".

S'adresser: M. Marius BERTRAND.

ARTICLES DE PARIS EN GROS

Tout ce qui concerne le Bazar.

Expédition en tous pays

Comptoirs Généraux de Jouets

31, rue COLBERT, 31 — TOURS (Indre-et-Loire)

Catalogue Franco



SAVON CADUM

Vous trouverez, tous les jours, la documentation photographique la plus complète et la plus variée dans

EXCELSIOR

GRAND ILLUSTRÉ QUOTIDIEN à 30 centimes

Le plus moderne des journaux

Abonnements à EXCELSIOR
Trois mois six mois un an
Colonies 25 frs 45 frs 85 frs

LA PAGE DE MODES
LA PAGE DE T.S.F.
LA PAGE DES SPORTS

Tous les jours dans
EXCELSIOR

un minimum de 30 photographies sur les derniers événements du monde entier.

Spécimen franco sur demande. — En s'abonnant 20, rue d'Enghien, Paris, par mandat ou chèque postal (Compte n° 5970), demander la liste et les spécimens des Primes gratuites fort intéressantes.

Conditions de vente du "Journal officiel" au numéro.

Le prix de vente de chaque numéro du Journal officiel et de ses suppléments est fixé comme suit:

Jusqu'à 16 pages.....	1 fr
De 17 à 24 pages.....	1 50
De 25 à 32 pages.....	2 »
De 33 à 40 pages.....	2 50
De 41 à 48 pages.....	3 »

Il est fait exception pour les suppléments contenant des revendications de propriété, lesquels sont vendus 1 fr. par feuillet de 2 pages.

UN BERGER

MARSEILLE

C. BERGER et Cie

Successeurs de C. F. BERGER

Maison Fondée à COUVET en 1830.

STATISTIQUE SANITAIRE

(Nomenclature Internationale)

2^{me} trimestre 1927

COMMUNE DE PAPEETE

NAISSANCES (90)

	Sexe masculin			Sexe féminin			Totaux			Pendant le trimestre
	Avril	Mai	Juin	Avril	Mai	Juin	Avril	Mai	Juin	
	Colons français.....	»	»	»	»	»	»	»	»	
Indigènes.....	10	4	3	6	6	7	16	10	10	36
Métis.....	4	5	3	3	7	4	7	12	7	26
Indien.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etrangers.....	4	4	5	4	2	4	8	6	9	23
Annamites.....	1	2	»	1	1	»	2	3	»	5
Totaux.....	19	15	11	14	16	15	33	31	26	90

MARIAGES (5)

Avril.....	2
Mai.....	2
Juin.....	1
Total.....	5

DÉCÈS (36)

a) — Par groupes d'âges.	COLONS FRANÇAIS			MÉTIS			INDIGÈNES			ÉTRANGERS			TOTAUX						
	Sexe masculin			Sexe féminin			Sexe masculin			Sexe féminin			Sexe						
	Avril	Mai	Juin	Avril	Mai	Juin	Avril	Mai	Juin	Avril	Mai	Juin	Avril	Mai	Juin	masculin	féminin		
de 0 à 1 an.....	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	2	2	2	2	4	7	11
de 1 à 10 ans.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	2	2	4
de 10 à 25 ans.....	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	4	1	5
de 25 à 45 ans.....	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	2	1	»	7	2	9
de 45 à 65 ans.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	2	1	3
dé 65 à n ans.....	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	3	1	4
Totaux.....	2	»	»	»	»	»	1	2	»	»	»	13	11	6	1	»	22	14	36

b) — Par causes :

Tuberculose pulmonaire.....	3	Mal de Bright.....	1	Convulsions.....	1
Grippe pulmonaire.....	9	Cardiopathie.....	2	Congestion du foie.....	1
Tumeur maligne.....	2	Mort-nés.....	5	Aliénation mentale.....	1
Diarrhée infantile.....	2	Tétanos.....	1	Intoxication gravidique.....	1
		Congestion cérébrale.....	1	Myélite aiguë.....	1
		Sénilité.....	4	Spleno-pneumonie massive.....	1

Vu et transmis :
Le Chef du Service de Santé,
Dr GUÉRARD.

Le Chef du Service d'Hygiène,
Dr L. SASPORTAS.

(1) Dont 1 annamite.
(2) Martiniquais.

SERVICE DE SANTÉ

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DU MOIS JUIN 1927.

Station de Papeete (Hôpital).

Latitude : 17° 31' 39" Sud. — Longitude de Paris : 151° 54' 30" Ouest ; en temps : 10 h. 7' 38".

DATES	TEMPÉRATURE				HUMIDITÉ RELATIVE en 100		PRESSIONS CORRIGÉES A ZÉRO		VENT		ÉTAT DU CIEL, NUAGES		PLUIE en millimètres	OBSERVATIONS
	MINIMA	MAXIMA	8 HEURES	16 HEURES	8 HEURES	16 HEURES	8 HEURES	16 HEURES	8 HEURES	16 HEURES	8 HEURES	16 HEURES		
1	19.1	28.3	24.1	27.3	74	69	763.0	761.3	E	S	1	1	»	
2	20.0	29.2	23.5	27.5	81	80	762.0	760.9	E	E	1	6	»	
3	20.8	29.0	25.0	26.4	87	89	762.0	760.5	N-E	N-E	0	9	»	
4	22.4	28.2	26.0	27.1	78	78	762.1	761.5	N	N	1	9	7.0	
5	21.9	28.5	25.6	27.3	79	74	762.1	761.1	N-E	N-E	6	9	5.9	
6	20.3	28.3	24.0	27.2	78	70	762.2	761.0	E	N-E	1	2	»	
7	21.1	27.3	25.9	24.0	78	93	761.4	761.0	N	S-E	9	10	»	
8	22.3	27.5	23.8	27.0	93	77	762.1	761.3	N-E	N	9	1	0.2	Tonnerre dans l'après-midi, tonnerre et éclairs pendant la nuit.
9	21.5	27.5	24.9	26.8	85	81	763.5	761.9	N-E	N-E	10	8	17.1	
10	21.6	27.4	24.2	25.4	90	89	763.4	762.0	E	E	1	10	gouttes	
11	20.8	27.6	24.0	26.4	88	74	763.4	762.0	N-E	N-E	0	9	0.1	Rosée.
12	21.0	28.2	25.0	26.6	84	72	763.0	761.0	E	N-E	5	2	»	Rosée.
13	19.6	28.2	23.0	27.1	84	72	763.8	761.3	E	N	0	9	»	
14	20.0	28.0	23.2	27.0	81	71	763.7	762.5	N	N	0	1	»	
15	19.4	28.8	22.9	27.1	84	72	764.9	763.0	E	S-O	6	2	»	Eclipse presque totale de lune à 21 h.; Dur. 2 h.
16	19.0	28.2	23.8	27.7	86	73	764.6	763.2	E	N-O	0	1	»	
17	20.0	28.4	22.5	27.8	86	72	764.9	763.2	E	S-O	0	3	»	
18	21.4	28.0	24.0	27.0	83	77	764.7	763.1	E	S	0	9	»	
19	20.9	28.5	24.0	27.3	88	67	765.0	763.9	E	N	0	1	gouttes	
20	20.0	28.6	24.5	27.2	87	69	763.1	761.0	N-E	N-E	1	1	»	
21	20.0	28.2	24.0	27.0	82	77	762.1	760.9	E	N	0	1	»	
22	20.4	28.4	24.0	27.3	83	77	762.9	762.0	N-E	N	0	6	»	
23	19.9	28.3	23.6	27.9	86	72	764.0	762.9	N-E	S-O	0	4	»	
24	20.2	28.2	23.0	27.4	86	74	764.6	762.3	S-E	S	7	1	»	Rosée.
25	19.7	28.9	23.6	27.9	80	64	763.8	761.8	E	S-O	1	2	»	
26	20.1	28.9	23.2	27.8	83	63	763.4	761.6	E	S-O	0	1	»	
27	20.0	28.0	24.0	27.1	78	77	763.0	761.1	S-E	S-O	0	1	»	
28	20.3	28.9	23.8	27.0	82	69	762.0	760.9	S-E	N-E	0	1	»	
29	19.4	27.8	23.0	26.9	83	71	763.0	762.0	N-E	N-O	0	4	»	Rosée.
30	20.0	27.6	23.6	26.9	86	64	764.0	762.1	N-E	S	3	8	0.5	
Moyenne	20.4	28.2	23.9	27.0	83	79	763.2	761.8	Pluie totale		30 ^m /m8		Nombre de jours de pluie : 6.	

Le Pharmacien Major de 1^{re} classe,
LIOT.Vu :
Le Chef du Service de Santé,
D^r GUÉRARD.