HUITIÈME ANNÉE — N° 344 Le Numéro : 0,30 centimes 20 Mai 1919

EMPIRE CHÉRIFIEN

Protectorat de la République Française

AU MAROC

Bulletin Officiel.

ÉDITION FRANÇAISE

Hebdomadaire

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION :

Résidence Générale de France à Rabat (Maroc)

ABONNEMENTS :

	MAROC	FRANCE et Colonies	ÉTRANGER
3 MOIS. . . .	4.50	6 fr	7 »
6 MOIS. . . .	8 »	10 »	12 »
1 AN.	15 »	18 »	20 »

ON PEUT S'ABONNER :

A la Résidence de France, à Rabat,
à l'Office du Protectorat du Maroc à Paris
et dans tous les bureaux de poste.

Les abonnements partent du 1er de chaque mois.

Pour les abonnements et les annonces, s'adresser à la Direction du *Bulletin Officiel*.

Les mandats doivent être émis au nom de M. le *Trésorier Général du Protectorat*. Les paiements en timbres-poste ne sont pas acceptés.

PRIX DES ANNONCES :

Annonces judiciaires et légales et administratives : la ligne de 34 lettres, corps 8, sur 3 colonnes . . 1 fr.

Arrêtés Résidentiels du 26 janvier 1918 et 25 mars 1919 (B.O nos 276 et 336 des 4 février 1918 et 31 mars 1919).

Pour les annonces-réclames, s'adresser à l'agence Havas, boulevard de la Gare, à Casablanca.

Les annonces judiciaires et légales prescrites pour la publicité et la validité des actes, des procédures et des contrats pour toute la zone du Protectorat Français de l'Empire Chérifien doivent être obligatoirement insérées au " Bulletin Officiel " du Protectorat.

SOMMAIRE

PAGES

PARTIE OFFICIELLE

1. — Dahir du 26 Avril 1919 (26 Redjeb 1337) portant confiscation des biens de Djilali ben el Hadj el Maati Ferahmani dit « Marrache ». . 477
2. — Dahir du 31 mars 1919 (28 Djoumada 1337) portant approbation de trois textes relatifs au commerce, à la navigation et à la pêche maritimes en zone française de l'Empire Chérifien. — 3 annexes . 478
3. — Dahir du 3 mai 1919 (2 Chaabane 1337), modifiant le dahir du 31 août 1914 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire 513
4. — Dahir du 24 Mai 1919 (23 Chaabane 1337) portant modifications aux dahirs des 27 mai 1918 et 27 décembre 1917 relatifs à l'organisation du personnel des Services Civils 513
5. — Arrêté Viziriel du 7 Mai 1919 (6 Chaabane 1337) portant nomination des membres de la Commission municipale de Safi. 513
6. — Arrêté Viziriel du 14 mai 1919 (13 Chaabane 1337) portant autorisation de la constitution à Casablanca d'une Caisse centrale de Crédit Agricole Mutuel du Sud du Maroc 514
7. — Arrêté Viziriel du 19 mai 1919 (11 Chaabane 1337) fixant pour l'année 1919, les indemnités de logement et de cherté de vie des fonctionnaires en service à Kasba-Tadla et à Petitjean 514
8. — Arrêté du Directeur Général des Travaux Publics portant ouverture d'enquête sur des alignements de rues à Mazagan 514
9. — Arrêté du Directeur Général des Travaux Publics portant ouverture d'enquête sur les alignements de la route de Rabat à Tanger et de l'avenue dite « du Mellah » à Salé 515
10. — Arrêté du Directeur Général des Travaux Publics ordonnant l'ouverture d'une enquête au sujet de la réglementation et de l'utilisation des eaux de l'oued Bou Kherareb au lieudit « El Habib » 515
11. — Arrêté du Directeur de l'Office des P.T.T. ouvrant une cabine téléphonique publique à Bou Znika. 516
12. — Nominations 516

PARTIE NON OFFICIELLE

13. — Situation politique et militaire de la zone française du Maroc à la date du 20 mai 1919 516
14. — Avis aux colons et capitalistes désireux d'acheter des terres ou de placer des capitaux dans des entreprises agricoles 517
15. — Note au sujet de la perception des droits de douane sur le matériel agricole 517
16. — Note relative à la création d'un carnet de travail pour les ouvriers et employés indigènes 517
17. — Nouvelles et informations 518
18. — Avis d'examens 518
19. — Propriété foncière — Conservation de Casablanca : Extraits de réquisition nos 2087 à 2092 ; Extrait rectificatif concernant la réquisition n° 1600 ; Avis de clôtures de bornages nos 1377, 1425, 1491, 1503, 1511, 1591, 1606, 1727. — Conservation d'Oudjda : Extraits de réquisition nos 269 à 272 ; Nouveaux avis de clôtures de bornages concernant les réquisitions nos 41 et 43. 518
20. — Annonces et avis divers. 529

PARTIE OFFICIELLE

DAHIR DU 26 AVRIL 1919 (26 Redjeb 1337) portant confiscation des biens de Djilali ben el Hadj el Maati Errahmani dit « Marrache ».

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Moulay Youssef).

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de Notre Empire Fortuné, ainsi qu'à Nos sujets.

Que l'on sache par les présentes — puisse Dieu Très Haut en illustrer la teneur ! —

Que Notre Majesté Chérifienne,

Considérant que Notre serviteur DJILALI EL HADJ EL MAATI ERRAHMANI, dit « MARRACHE », de Casablanca, s'est mis en état de rebellion contre notre Makhzen Chérifien et n'a cessé depuis plusieurs années de pactiser avec nos ennemis ;

A DÉCRÉTÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER. — Tous les biens meubles et immeubles situés au Maroc et appartenant à Notre serviteur susnommé DJILALI EL HADJ EL MAATI ERRAHMANI dit « MARRACHE », de Casablanca (que ces biens lui appartiennent en propre ou en association avec des tiers), seront confisqués et incorporés aux biens domaniaux de Notre Empire. Toute-

fois, les parts appartenant à des tiers dans les biens ainsi confisqués, leur seront remises sur production de preuves légalement établies.

ART. 2. — Nous chargeons l'Amin El Ameläk de Casablanca et le Contrôleur des Domaines d'établir le recensement desdits biens et d'en prendre possession au nom du Makhzen Chérifien, sous le contrôle des autorités françaises locales.

Ce recensement et cette prise de possession devront avoir lieu avec l'aide de deux adouls désignés par le caïd.

Fait à Rabat, le 25 Rédjeb 1337,
(26 avril 1919.)

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 15 mai 1919.

Le Commissaire Résident Général,
LYAUTEY.

DAHIR DU 31 MARS 1919 (28 Djoumada II 1337)
portant approbation de trois textes relatifs au commerce, à la navigation et à la pêche maritimes en zone française de l'Empire Chérifien.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Moulay Youssef).

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de Notre Empire Fortuné, ainsi qu'à Nos sujets.

Que l'on sache par les présentes — puisse Dieu Très Haut en illustrer la teneur ! —

Que Notre Majesté Chérifienne,

A DÉCRÉTÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE UNIQUE. — Sont approuvés et recevront leur application dans la zone française de Notre Empire, à compter du 1er juin 1919, les trois textes publiés en annexes au présent dahir et intitulés comme suit :

1° Texte formant Code de Commerce maritime ;

2° Texte formant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande chérifienne ;

3° Texte formant Règlement sur la pêche maritime.

Fait à Rabat, le 28 Djoumada II 1337,
(31 mars 1919.)

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 14 avril 1919.

Le Commissaire Résident Général,
LYAUTEY.

* * *

ANNEXE N° 1.

CODE DE COMMERCE MARITIME

LIVRE PREMIER
Du Régime de la Navigation maritime.

Titre premier. — De la navigation maritime.

CHAPITRE I
Définitions

ARTICLE PREMIER. — La navigation est dite maritime lorsqu'elle s'exerce sur la mer, dans les ports et rades, sur les lacs, étangs, canaux et parties de rivières où les eaux sont salées et communiquent avec la mer.

ART. 2. — Le navire est le bâtiment qui pratique habituellement cette navigation.

ART. 3. — Sont réputés marocains, les bateaux (navires et embarcations) de tout tonnage construits dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien.

En ce qui concerne les bateaux construits hors de la zone française de l'Empire Chérifien, ils pourront être nationalisés marocains à la condition :

a) De payer au préalable au Service des Douanes un droit d'entrée fixé à 0,50 par tonneau de jauge nette.

Toutefois, pendant un délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent dahir, ces bateaux seront exonérés du droit d'entrée ci-dessus prévu ;

b) D'avoir leur port d'attache dans la zone française de l'Empire Chérifien ;

c) D'appartenir à des nationaux français ou marocains, ou à des sociétés formées pour les trois quarts soit d'associés, soit de capitaux français ou marocains.

Sont assimilés aux navires de construction marocaine (zone française) :

1° Les bateaux abandonnés en mer et recueillis par des navires battant pavillon chérifien ;

2° Ceux qui, naufragés sur le littoral de la zone française, sont devenus, par suite de vente, la propriété de sujets marocains ou de ressortissants français ;

3° Ceux qui seront confisqués pour infraction aux lois de douane ou de police de la zone française de l'Empire Chérifien.

CHAPITRE II
Des droits auxquels est subordonné l'armement

ART. 4. — Les bateaux (navires et embarcations de toutes sortes) indiqués à l'article précédent, ne pourront battre pavillon chérifien qu'après le paiement des droits ci-dessous désignés :

1° Pour les embarcations de plaisance jaugeant plus de deux tonneaux, et de pêche au-dessus de deux tonneaux, pour les embarcations à voiles au-dessous de cent tonneaux qui sont employées au cabotage : 0,10 par tonneau avec minimum de 1 fr. 20 ;

2° Pour les navires de cent à deux cents tonneaux, 20 francs par navire ;

3° Pour les autres navires, 20 francs par navire, plus, pour cent tonneaux ou fraction de cent tonneaux au-dessus de deux cents, 5 francs.

Toutefois, pendant un délai de trois ans à dater de la

promulgation du présent dahir, les bateaux visés aux trois paragraphes précédents seront exonérés des droits d'entrée ci-dessus prévus.

ART. 5. — Les droits fixés à l'article précédent comprennent le prix du parchemin et du timbre. Ils sont liquidés par le Service de la Navigation, perçus par la Douane et payables en une seule fois le jour de la remise de l'acte de nationalité.

ART. 6. — Sont exemptés des droits fixés à l'article 4 :

1° Les bateaux dispensés de l'obligation du congé dit de police, conformément à l'article 11 ci-après ;

2° Les bateaux appartenant aux administrations publiques ;

3° Les bateaux dragueurs et leurs annexes et ceux employés au service des ports et chenaux.

L'acte délivré aux bateaux dragueurs et leurs annexes devra spécifier la nature et la durée de leur mission.

CHAPITRE III

Du jaugeage des navires

ART. 7. — Avant de procéder aux actes relatifs à l'armement d'un bateau sous pavillon chérifien, son propriétaire est tenu de le faire jauger.

ART. 8. — Le jaugeage est la constatation officielle de la capacité utilisable du bateau.

Le jaugeage des bateaux, l'inventaire de leurs annexes et leur description sont exécutés par le Service de la Navigation, qui en dresse certificat aux frais du propriétaire, constructeur ou consignataire, lequel sera tenu de fournir les moyens d'effectuer les opérations.

Il ne sera perçu pour celles-ci aucun droit spécial en dehors des frais effectifs.

ART. 9. — Les règles applicables à toute époque, dans la zone française de l'Empire Chérifien pour le jaugeage des bateaux battant pavillon chérifien, seront celles en vigueur en France au même moment.

ART. 10. — Le chiffre de la jauge nette est gravé sur la face arrière du maître bau ou de l'hiloire avant du grand panneau, en chiffres arabes de huit centimètres de hauteur et deux centimètres de largeur de trait.

Afin de faciliter les vérifications du Service de la Navigation, des marques fixes pourront être apposées par ce Service aux points d'où ont été prises les dimensions ayant servi à calculer le tonnage.

CHAPITRE IV

Des papiers de bord

ART. 11. — Les bateaux de toute espèce doivent avoir à bord :

1° Un acte de nationalité ;

2° Un congé ;

3° Un registre de l'équipage ;

4° Une patente de santé, dans tous les cas où cette pièce est exigée par la législation sur la police sanitaire ;

5° Le permis de navigation ;

6° Et, dans les cas et conditions prévues à l'article 143 ci-après, un livre de bord et un journal de la machine.

Ces pièces constituent les papiers de bord et sont rigoureusement obligatoires.

Sont toutefois dispensés des papiers de bord les canots et chaloupes dépendant d'un navire marocain et figurant à son inventaire.

En outre, ne doivent avoir comme papier de bord qu'un congé dit de police, renouvelable annuellement :

a) Les embarcations qui naviguent dans l'intérieur d'une même rade ou d'une même rivière ;

b) Les embarcations de deux tonneaux et au-dessous employées à la pêche ;

c) Les bateaux de plaisance de dix tonneaux et au-dessous.

SECTION PREMIÈRE

De l'acte de nationalité

ART. 12. — L'acte de nationalité est la pièce qui constate le droit du bateau à battre pavillon chérifien et qui lui assure les avantages et la protection dus à la navigation marocaine.

Il est établi sur parchemin au nom de S. M. Chérifienne et porte la signature du Secrétaire Général du Protectorat ou de son délégué. Il est délivré par le Service de la Navigation du port d'attache.

L'acte de nationalité contient la description du bateau. Il affirme que le bateau a été jaugé, que l'attestation ou le serment a été reçu et que le cautionnement dans le cas où il est prévu, a été versé. Il énonce en outre le port d'attache du bateau, son nom, son espèce, son numéro matricule, son tonnage officiel, le ou les noms de son ou de ses propriétaires, le lieu et l'année de sa construction ou les circonstances qui ont motivé sa naturalisation.

ART. 13. — Le propriétaire doit, avant la délivrance de l'acte de nationalité, déclarer au Secrétariat du Tribunal de Paix de la circonscription de son domicile ou du lieu où il a fait élection de domicile, sa légitime propriété, quelle en est l'origine, sa nationalité, et, s'il y a lieu, fournir toutes indications relatives à ses copropriétaires ou à ceux possédant des droits réels sur le bateau, ou bien affirmer qu'il est seul et unique propriétaire.

Procès-verbal de cette déclaration, appuyée au besoin d'un serment, sera dressé par le Secrétaire-Greffier ; le procès-verbal sera déposé aux minutes du Secrétariat et copie en sera délivrée au déclarant, qui devra présenter le bateau au Service de la Navigation pour l'établissement du certificat de jauge.

ART. 14. — Outre le procès-verbal de la déclaration dont il vient d'être parlé, le propriétaire d'un bateau de 20 tonneaux et au-dessus est tenu de donner au bureau du port, par acte régulier, soumission et caution sur son propre bateau et autres propriétés :

1° De 20 francs par tonneau, pour les bateaux de 20 à 99 tonneaux ;

2° De 30 francs par tonneau, pour les bateaux de 100 tonneaux et au-dessus.

Le cautionnement n'est exigible par le Service de la Navigation que si le propriétaire contrevient aux prescriptions des articles 19, 27 et 44 du présent dahir.

Les propriétaires de bateaux jaugeant moins de 20 tonneaux sont dispensés de fournir caution.

ART. 15. — Le propriétaire est dans l'obligation de ne point vendre, donner ou prêter l'acte de nationalité du bateau ; il doit n'en faire usage que pour le bateau auquel cet acte est accordé et le rapporter au Service de la Navigation d'un des ports de la zone française de l'Empire Ché-

rifien pour être annulé, si le bateau est soit vendu, soit pris par l'ennemi, soit brûlé ou perdu de quelque autre manière.

Cette remise devra être faite dans le délai d'un mois, si la perte ou la vente a eu lieu dans les eaux ou dans les ports de la zone française de l'Empire Chérifien ; dans le délai de trois mois, si la vente ou la perte a eu lieu en dehors de la dite zone.

Outre les pénalités prévues pour toutes infractions aux prescriptions du présent article, les dites infractions pourront donner ouverture à la saisie du navire, laquelle aura lieu conformément aux règles prévues en matière d'hypothèque maritime et à la requête de l'autorité maritime.

ART. 16. — Si l'acte de nationalité d'un bateau est perdu, le propriétaire viendra en faire la déclaration au Secrétariat du Tribunal de Paix de son domicile réel ou élu ; il indiquera, à l'appui, les circonstances dans lesquelles la perte a eu lieu. Il sera dressé, de ces déclarations, procès-verbal dont le Secrétaire-Greffier délivrera expédition au dit propriétaire.

Le propriétaire pourra obtenir un nouvel acte de nationalité, à condition d'observer les mêmes formalités et de s'astreindre aux mêmes cautionnement, soumission, déclaration et paiement des droits que pour l'obtention de l'acte qui a été perdu.

Quand il s'agira de rendre le pavillon chérifien à un ancien bateau marocain vendu à l'étranger, le propriétaire devra suivre les mêmes formalités et se soumettre aux mêmes obligations que pour l'obtention d'un premier acte de nationalité.

ART. 17. — Si le renouvellement de l'acte de nationalité est demandé pour cause de vétusté ou parce qu'il n'offre plus la place suffisante pour y inscrire les mutations de propriété ou les hypothèques, il ne sera perçu que le prix du parchemin, fixé à deux francs.

ART. 18. — Si, après la délivrance de l'acte de nationalité, le bateau est changé dans sa forme, dans son tonnage ou de toute autre manière, le propriétaire est tenu d'obtenir un nouvel acte de nationalité, faute de quoi le bateau sera réputé étranger.

Il en est de même pour le bateau qui, par mesure exceptionnelle, est autorisé à changer de nom.

Dans les deux cas, le renouvellement de l'acte ne donne lieu qu'à la perception du prix du nouveau parchemin.

ART. 19. — On doit également justifier de l'impossibilité de ramener un bateau dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien par suite de force majeure, telle que capture, naufrage, échouement avec perte, condamnation par suite d'avaries, pour obtenir la radiation des soumissions souscrites lors de la délivrance de l'acte de nationalité.

Les pièces nécessaires à cette justification sont fournies par le propriétaire au Service de la Navigation du port, lequel service fait au besoin une enquête. Ces pièces sont les suivantes :

si le bateau a fait naufrage, le rapport circonstancié du capitaine ou, à défaut, celui des gens de l'équipage échappés au naufrage ;

si le bateau est perdu corps et biens, un acte de notoriété publique attestant sa perte ;

et, dans tous les cas, des pièces officielles authentiques relatant en détail la destinée du bateau.

ART. 20. — Lorsqu'un bateau marocain, par suite de son état de vétusté, doit être dépecé, le propriétaire en fait la déclaration au Service de la Navigation du port, qui s'assure que le bateau en question est bien celui porté sur l'acte de nationalité.

L'identité reconnue, le même service s'assure de la démolition effective et dresse procès-verbal dont il est remis copie au propriétaire, afin qu'il puisse faire annuler les soumissions relatives au bateau dépecé et faire rayer le nom de celui sur la matricule du Service du port où il était inscrit.

SECTION DEUXIÈME

Du congé

ART. 21. — Le congé est l'acte délivré par le Service de la Navigation du port d'attache pour établir que le bateau est toujours en droit de battre pavillon chérifien. Il affirme l'identité du bateau auquel il est délivré avec celui qui fait l'objet de l'acte de nationalité.

Les congés spéciaux délivrés par mesure de police pour certaines embarcations, conformément à l'article 11, sont établis dans la même forme que les autres, avec cette seule différence qu'ils portent en tête la mention « Congé de police ».

ART. 22. — Sauf les exceptions prévues à l'article 11 ci-dessus, aucun bateau, quelle que soit sa contenance, ne peut se livrer à la navigation maritime sans être muni d'un congé.

ART. 23. — Le congé est signé par le Directeur général des Travaux Publics ou son délégué.

ART. 24. — Le congé, en indiquant le numéro d'ordre de l'acte de nationalité, doit répéter toutes les indications de celui-ci relatives au bateau.

ART. 25. — Le congé est valable pour un an lorsque le bateau fait plusieurs voyages dans l'année, et pour toute la durée du voyage lorsque celui-ci est de plus d'un an.

ART. 26. — Le congé est assimilé à l'acte de nationalité pour la répression des fraudes auxquelles il pourrait donner lieu.

Les prescriptions de l'article 20 sont applicables en matière de congé.

Enfin, en cas de perte du congé, le propriétaire du bateau pourra en obtenir un nouveau en affirmant la sincérité de la perte par une attestation ou par un serment reçu et transmis comme il est dit à l'article 13.

ART. 27. — Les droits annuels à liquider par le Service de la Navigation et à percevoir par la douane pour la délivrance du congé, sont ainsi fixés par bateau :

1° Pour le congé dit de police défini à l'article 21 ci-dessus..... Fr. 0 50

2° Pour les barques de pêche au-dessus de 2 tonneaux, pour les bateaux de plaisance au-dessus de 10 tonneaux, pour les chalands, barcasses, balancelles, etc., au-dessous de 10 tonneaux. Fr 1 »

3° Pour les chalands et les bateaux de 10 à 29 tonneaux ..... Fr. 2 »

4° Pour les bateaux de 30 à 99 tonneaux. Fr. 5 »
5° Pour les bateaux de 100 tonneaux et au-dessus ..... Fr. 10 »

SECTION TROISIÈME

Du registre d'équipage

ART. 28. — Il sera délivré à chaque bateau admis à battre pavillon chérifien, un registre coté et paraphé qui servira de rôle d'équipage et sur lequel seront apposés les visas d'arrivée et de départ.

Sur la première page de ce registre seront énoncés le nom et l'espèce du bateau, son port d'attache, ses folio et numéro d'immatriculation, son tonnage légal, le lieu et l'époque de sa construction, de sa vente (s'il est de construction étrangère), les noms, prénoms, surnoms et qualités du ou des propriétaires, ceux du capitaine, le genre de navigation, cabotage ou pêche, qu'il doit effectuer, le nombre et l'espèce des embarcations annexes qu'il faut réellement embarquer à bord.

Le registre d'équipage renfermera la filiation de chaque homme d'équipage, avec les conditions de son engagement.

La délivrance du registre d'équipage sera effectuée gratuitement par le Service de la Navigation du port d'attache. Son renouvellement se fera au même bureau et comportera le dépôt du registre épuisé aux archives du bureau.

Lorsque le registre d'équipage est épuisé en cours de voyage, le capitaine devra se faire délivrer par le Service de la Navigation du port, si le bateau se trouve sur le littoral de la zone française de l'Empire Chérifien, ou par les autorités françaises s'il est dans un port de France et de l'étranger, un nouveau registre dans le premier cas et une feuille de rôle provisoire, dans les deux autres cas, qu'il aura dès son retour à présenter au bureau du port d'attache avec le registre épuisé.

ART. 29. — Les embarcations dispensées du registre d'équipage en vertu de l'article 11 ci-dessus devront être marquées à la poupe du nom du navire et de celui du port d'attache dont il dépend.

ART. 30. — Les agents du Service de la Navigation dans la zone française de l'Empire Chérifien, les fonctionnaires de l'Inscription maritime en France, les autorités consulaires françaises à l'étranger, inspecteront toutes les fois qu'ils le croiront utile, et au moins une fois par an en ce qui concerne les agents du Service de la Navigation de la zone française de l'Empire Chérifien, le registre d'équipage de tout bateau marocain présent dans le port, quel que soit d'ailleurs le quartier d'inscription de ce bateau.

Ils apposeront leur visa sur ces actes avec la date de l'inscription et les observations auxquelles aura pu donner lieu cette inspection.

ART. 31. — Tout capitaine est tenu d'exhiber son registre d'équipage, à toute réquisition des commandants de garde-côtes, des officiers de port, des agents des Douanes, des officiers de police judiciaire dans la zone française de l'Empire Chérifien, des fonctionnaires ou des agents de l'Inscription maritime en France ou des autorités consulaires françaises à l'étranger.

En cas d'absence du registre d'équipage, procès-verbal sera dressé contre le délinquant par le fonctionnaire ou agent qualifié qui n'aura pu obtenir communication du registre.

Les procès-verbaux établis feront foi jusqu'à preuve contraire.

A défaut de procès-verbaux ou en cas d'insuffisance de ces actes, les infractions pourront être prouvées par tous autres moyens de droit commun.

SECTION QUATRIÈME

De la patente de santé

ART. 32. — La patente de santé est établie conformément aux prescriptions du dahir du 5 janvier 1916 (28 Safar 1334), portant réorganisation de la police sanitaire maritime.

SECTION CINQUIÈME

Du permis de navigation

ART. 33. — Aucun navire portant pavillon chérifien, de plus de 25 tonneaux de jauge brute, ne peut être mis en service sans un permis de navigation délivré par le Service de la Navigation, après constatation par l'une des commissions prévues ci-après ou par le représentant, dûment autorisé par arrêté viziriel, d'une société de classement reconnue par le Ministère français de la Marine :

1° Que toutes les parties du navire sont dans de bonnes conditions de construction et de conservation de navigabilité et de fonctionnement, ou que le navire est coté à la première cote d'un des registres de classification désignés par arrêté du Ministre français de la Marine, après avis du Conseil Supérieur de la Navigation maritime, et s'il s'agit d'un bateau à vapeur ou qui comporte des appareils à vapeur, que les appareils sont en bon état et fonctionnent dans des conditions de sécurité satisfaisantes ;

2° Que le navire est pourvu d'instruments et documents nautiques, ainsi que des embarcations et engins de sauvetage et du matériel médical nécessaire ;

3° Que les prescriptions du règlement français relatives au calcul du tirant d'eau maximum et aux marques indiquant ce maximum sur la coque du navire ont été observées.

Le certificat de franc-bord délivré par une société de classification reconnue par le Ministre français de la Marine pourra tenir lieu de cette constatation.

ART. 34. — Aucun navire étranger ne pourra embarquer des passagers dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien s'il n'a fait constater, dans les formes prévues ci-après, qu'il satisfait aux conditions imposées aux navires battant pavillon chérifien par l'article précédent. Toutefois les navires suavisés seront dispensés de ces constatations, sur présentation par les capitaines de certificats de leurs Gouvernements, reconnus par le Gouvernement français comme équivalents au permis de navigation française.

ART. 35. — Après leur mise en service, les bateaux portant pavillon chérifien devront être visités lorsque douze mois se seront écoulés depuis la dernière visite qu'ils auront subie. Ils devront être visités, dans l'intervalle, toutes les fois qu'ils auront subi de graves avaries ou de notables changements dans leur construction ou dans leur aménagement et chaque fois que l'armateur en fait la demande. De plus, l'agent du Service de la Navigation du port pourra, quand il le jugera utile, visiter ou

faire visiter tout navire présent dans le port. Cette visite sera faite, au Maroc, par l'une des commissions désignées ci-après ou par le représentant, dûment autorisé par arrêté viziriel, d'une société de classification reconnue par le Ministre français de la Marine ; en France, par les soins de l'Inscription maritime, et à l'étranger par ceux de l'autorité consulaire.

L'agent du Service de Navigation du port aura le droit d'interdire ou d'ajourner jusqu'à l'exécution de ces prescriptions, le départ de tout navire qui, par son état de vétusté, son défaut de stabilité ou en raison des conditions de son chargement, ne lui semblera pas pouvoir prendre la mer sans péril pour l'équipage ou les passagers. Les navires étrangers seront soumis aux mêmes visites, sauf présentation par leurs capitaines de certificats de leurs Gouvernements, reconnus par le Ministre français de la Marine, équivalents aux certificats de visite français.

ART. 36. — Il est créé, dans chacun des ports de chefs-lieux de quartiers ou sous-quartiers maritimes établis à l'article 43 ci-après, une des commissions prévues aux articles précédents. Ces commissions seront composées de trois membres désignés par l'autorité de contrôle locale, parmi les personnes de la localité présentant les compétences techniques nécessaires.

Toute demande de permis de navigation est adressée par le propriétaire du navire au Service de la Navigation du port d'armement de ce navire. Dans sa demande, le propriétaire fait connaître :

1° Le nom du navire, son port d'attache ;

2° Ses principales dimensions, ses tirant d'eau, lège et maximum de charge et le déplacement qui ne doit pas être dépassé, exprimé en tonneaux de 1.000 kilos ;

3° Les hauteurs de la ligne de flottaison correspondant au déplacement maximum rapporté à des points de repère invariablement établis au-dessus de cette flottaison, à l'avant, à l'arrière et au milieu du navire ;

4° Le service auquel ce navire est destiné (passagers, marchandises, remorquage, etc.), et le genre de navigation qu'il est appelé à faire (long cours, cabotage, pêche, etc.) ;

5° Le nombre maximum des passagers qui pourront être reçus dans le navire ;

6° Des renseignements sur ses machines et appareils, si c'est un navire à propulsion mécanique.

ART. 37. — Toute visite devra être l'objet d'un procès-verbal où seront enregistrées les constatations faites. Ce procès-verbal, signé par celui ou ceux qui auront effectué la visite, sera transmis sans retard au Service de la Navigation, lequel, si le navire n'a été l'objet d'aucune observation ou réserve, délivrera, dans le plus bref délai possible et au plus tard dans les vingt-quatre heures, un permis de navigation qui sera valable jusqu'à la visite suivante. Le procès-verbal sera consigné sur le registre d'immatriculation des bateaux.

Au cas où la commission ou l'expert estime que les conditions de sécurité ne sont pas remplies, il en est fait mention détaillée au procès-verbal. S'il s'agit d'une visite éventuelle, le permis de navigation est suspendu par le Service de Navigation. Celui-ci ne lèvera la suspension ou, s'il s'agit d'une visite annuelle, ne délivrera le nouveau permis de navigation, que si la commission ou l'expert a spécifié dans un nouveau procès-verbal qu'il a été satisfait à toutes les observations ou réserves.

ART. 38. — Une indemnité de déplacement, fixée par l'autorité de contrôle entre un minimum de cinq francs et un maximum de quinze francs par vacation, sera allouée à chacun des membres de la commission de visite. Celle des experts, ainsi que leurs frais de route, seront fixés par l'arrêté viziriel qui les reconnaîtra dans cette qualité.

Cette indemnité, ainsi que les frais de transport du quai à bord et retour, sont à la charge du bateau.

SECTION SIXIÈME

De la remise des papiers de bord

ART. 39. — Dans les vingt-quatre heures qui suivent leur arrivée dans un port, les capitaines sont tenus de remettre leurs papiers de bord aux autorités suivantes :

a) s'il s'agit d'un port de la zone française de l'Empire Chérifien, au Service de la Navigation du dit port ;

b) s'il s'agit d'un port français, l'acte de nationalité et le congé sont déposés à la Douane, le registre d'équipage est remis entre les mains du fonctionnaire ou agent de l'Inscription maritime ;

c) s'il s'agit d'un port étranger, les dites pièces sont remises à l'autorité consulaire française.

Cette remise n'est pas exigée dans les cas prévus à l'article 40 ci-après.

Les autorités qui auront reçu les papiers de bord les remettront au départ, en apposant un visa d'arrivée et de départ sur le seul registre d'équipage et en indiquant le port de destination du bateau, ainsi que le nombre et le nom des passagers embarqués à chaque voyage, selon la déclaration des capitaines.

Les fonctionnaires ou agents indiqués plus haut pourront s'assurer, par une visite à bord, que les indications portées sur les actes déposés entre leurs mains sont exactes.

Les capitaines devront en outre, à toute réquisition, produire leurs papiers de bord aux agents des Douanes.

ART. 40. — Sont dispensés de remettre leurs papiers de bord et de faire viser leur registre d'équipage à l'arrivée et au départ :

1° les bateaux se livrant à la pêche sur les côtes de la zone française de l'Empire Chérifien quel que soit leur genre de pêche ;

2° les embarcations momentanément employées au transit des passagers et des marchandises entre la terre et la rade et vice-versa, ou affectés à l'exploitation de propriétés rurales, fabriques, usines, dans le cours inférieur des rivières ;

3° les bateaux exclusivement destinés à une navigation de plaisance ;

L'obligation de la remise des papiers et du visa reste entière pour les bateaux ci-dessus désignés qui se rendraient d'un port dans un autre ;

4° les bateaux en relâche, lorsque la relâche ne dépasse pas six heures ;

5° les bateaux appartenant aux administrations publiques.

Les capitaines ou patrons de ces divers bateaux n'en

devront pas moins produire, à toute réquisition, leurs papiers de bord aux agents du Service de la Santé, aux officiers de police judiciaire, aux agents des Douanes.

CHAPITRE V

Du pavillon chérifien

ART. 41. — Les bâtiments de mer inscrits dans la zone française de l'Empire Chérifien arborent en mer, s'ils rencontrent un bâtiment de l'Etat, ou dans les ports, s'ils en sont requis par les autorités compétentes, le pavillon chérifien de commerce.

Il se caractérise comme suit : un pavillon rouge avec sceau de Salomon vert et pavillon tricolore inscrit dans la partie supérieure de l'étamine du côté opposé à la drisse du pavillon.

ART. 42. — Nul bateau ne peut arborer le pavillon chérifien s'il ne possède un acte de nationalité marocaine et un congé de police.

Le pavillon chérifien se hisse à la partie arrière du bateau.

Les pavillons de compagnie ou d'armateur et les marques de reconnaissance autres que le pavillon chérifien ne pourront être arborés qu'après une déclaration faite au Service de la Navigation du port d'attache et mentionnée sur le registre d'équipage.

Ces pavillons ou marques seront hissés à la partie avant du bateau ou au besoin sur la même drisse que le pavillon chérifien, mais au-dessous de celui-ci.

Le pavillon chérifien sera obligatoirement arboré dans les ports le jour de l'arrivée et du départ du bateau, à toute réquisition des officiers du port résultant d'une mesure générale et dans les circonstances prévues par les usages de la mer et les règlements internationaux.

Les bateaux indiqués aux quatre premiers paragraphes de l'article 40 sont dispensés de l'obligation d'arborer le pavillon dans les ports le jour de l'arrivée et du départ.

Titre deuxième. — De l'immatriculation des navires

CHAPITRE I

Des quartiers maritimes

ART. 43. — Le littoral de la zone française de l'Empire Chérifien est divisé en six circonscriptions ou quartiers maritimes avec chefs-lieux et sous-quartiers, ainsi qu'il est indiqué ci-après :

1° *Quartier de Rabat*

Chef-lieu : Rabat.

Sous-quartiers : Kenitra et Mehédya.

s'étendant de la limite de la zone d'influence espagnole de l'Empire Chérifien jusqu'à l'embouchure de l'oued Nefifikh.

2° *Quartier de Casablanca*

Chef-lieu : Casablanca.

Sous-quartier : Fedhala.

s'étendant à l'embouchure de l'oued Nefifikh jusqu'à l'embouchure de l'oued Oum er Rebia.

3° *Quartier de Mazagan*

Chef-lieu : Mazagan.

s'étendant de l'embouchure de l'oued Oum er Rebia jusqu'à Oualidïa (inclus).

4° *Quartier de Safi*

Chef-lieu : Safi.

s'étendant de Oualidïa (exclus) jusqu'à l'embouchure de l'oued Tensift.

5° *Quartier de Mogador*

Chef-lieu : Mogador.

Sous-quartier : Agadir N'irir.

s'étendant de l'embouchure de l'oued Tensift jusqu'à l'embouchure de l'oued Draa (zone d'Ifni non comprise).

6° *Quartier de Saïdia (Maroc Oriental)*

Chef-lieu : Saïdia.

s'étendant de l'embouchure de l'oued Kiss jusqu'à l'embouchure de la Moulouïa.

ART. 44. — Les abréviations réglementaires des noms des ports d'attache sont ainsi fixées :

Rabat : RT ; Mehedya : MA ; Kenitra : KA ; Fedhala : FA ; Casablanca : CB ; Mazagan : MZ ; Safi : SI ; Mogador : MG ; Agadir N'rir : AR ; Saïdia : SA.

CHAPITRE II

Des immatriculations et du registre matricule. — Du port d'attache, du nom et des marques des navires

ART. 45. — Tout bateau admis à battre pavillon chérifien devra, pour obtenir un registre d'équipage, être immatriculé, au choix du propriétaire, au chef-lieu d'un quartier maritime ou sous-quartier maritime qui devient le port d'attache du navire.

ART. 46. — Le Service de la Navigation du port de chaque chef-lieu de quartier ou sous-quartier tient un registre matricule qui signale : le nom de chaque bateau pourvu d'un acte de nationalité, son caractère, ses jauges brute et nette, le nom de son propriétaire, ses lieu et date de construction, les mutations dont il est l'objet et enfin la cause de sa radiation, disparition, destruction ou vente notifiée par pièces régulières. Il tient également un registre spécial sur lequel sont inscrits, comme ci-dessus, les bateaux munis d'un simple congé de police en vertu des dispositions de l'article 11 ci-dessus. Des registres similaires sont tenus à la Direction Générale des Travaux Publics. Ils reproduisent les indications portées sur les registres matricules des quartiers et sous-quartiers.

ART. 47. — Le nom du bateau, le numéro d'immatriculation, le nom du port d'attache ou son indication abrégée établie comme il est dit à l'article 44, sont marqués en langue française et en langue arabe, au moyen de caractères ayant au moins les dimensions prescrites à l'article 10, aux endroits qui seront fixés par le Directeur Général des Travaux Publics.

Le propriétaire pourra, à sa convenance et dans le langage de son choix, ajouter à ces prescriptions réglementaires le nom de la localité où il réside.

Toutefois, le nom du bateau et le nom du port d'attache sont seuls exigibles pour les bateaux de plaisance

CHAPITRE III

Des mutations

ART. 48. — Le propriétaire peut obtenir le changement du port d'attache de son bateau, en le demandant au Directeur Général des Travaux Publics.

Si l'acte de nationalité et le congé du bateau sont en règle, le Directeur Général des Travaux Publics délivrera un certificat favorable et informera le Service de la Navigation du port intéressé.

Ce certificat sera envoyé en double expédition au Service de la Navigation du nouveau port, qui gardera une expédition et renverra l'autre au port ancien avec l'indication de la date et du numéro de la nouvelle immatriculation.

ART. 49. — Tout propriétaire désireux de changer le nom de son bateau adressera une demande détaillée au Directeur Général des Travaux Publics qui fera instruire la demande par le Service de la Navigation du port intéressé. Le Directeur Général des Travaux Publics décidera s'il convient d'accorder ou de refuser le changement demandé. Si le changement est autorisé, un nouvel acte de nationalité et un nouveau congé sont exigibles.

ART. 50. — Toute vente de bateau et de partie de bateau effectuée dans la zone française de l'Empire Chérifien sera faite par devant le Secrétaire-Greffier du lieu de l'opération.

En France, la vente se fera soit devant un officier ministériel, soit devant l'administration des Douanes.

Dans les pays étrangers, la vente aura lieu devant l'autorité consulaire française.

Elle doit, dans tous les cas, être inscrite :

1° sur le matricule du bateau à son port d'attache par les soins du Service de la Navigation du port ;

2° au dos de l'acte de nationalité par les soins de l'Administration devant qui la vente a eu lieu.

Elle n'est opposable aux tiers qu'après l'accomplissement de l'une de ces deux formalités.

La vente partielle ou totale faite à un français ou à un marocain, implique également le retrait des papiers de bord. Toutefois, de nouveaux papiers seront délivrés sans frais, autres que ceux du parchemin et du timbre, lorsque la déclaration prévue à l'article 13 et la soumission indiquée à l'article 14, auront été renouvelées par le ou les nouveaux propriétaires.

Les prescriptions du présent article sont également applicables en cas d'échange ou de mutation par décès.

ART. 51. — Si hors de la zone française de l'Empire Chérifien, un français ou un marocain devient acquéreur, pour la moitié au moins, d'un bateau étranger, il pourra, sur sa déclaration, lui être délivré, en France par l'Inscription maritime du port, et dans les autres pays par l'autorité consulaire française, une autorisation provisoire de naviguer sous pavillon chérifien, à la condition que le premier port de destination du bateau soit un port de la zone française de l'Empire Chérifien.

Dès son arrivée dans la zone française de l'Empire Chérifien, l'autorisation provisoire sera retirée et le propriétaire devra, pour l'obtention de ses papiers de bord, se soumettre à toutes les obligations prescrites au présent dahir.

Titre troisième. — De la conduite des navires

CHAPITRE I

Du long cours, des cabotages, du bornage et de la pêche

ART. 52. — La navigation commerciale exercée par tout bateau marocain comprend les catégories ci-après :

le long cours,
le grand cabotage,
le cabotage marocain,
le bornage,
la pêche.

Le grand cabotage comprend la navigation des ports du Maroc avec les ports d'Europe, les ports de la Méditerranée et les ports de la côte occidentale d'Afrique et des îles voisines.

Le cabotage marocain comprend la navigation exercée entre les ports situés entre la frontière algéro-marocaine et l'oued Draa. Les bâtiments armés au cabotage marocain pourront, en outre, si leur capitaine a reçu l'autorisation nécessaire, se rendre dans les ports de la côte d'Afrique et de la péninsule ibérique.

Le bornage comprend la navigation d'un port de la zone française de l'Empire Chérifien à un autre port de cette même zone, effectuée par une embarcation jaugeant au plus 25 tonneaux. Le chiffre du tonnage peut toutefois être plus élevé, mais seulement pour les chalands ou allèges naviguant le long de la côte.

La pêche comprend la navigation qui a pour but exclusif la pêche du poisson, des mollusques, crustacés et autres animaux marins, ainsi que celle du corail et des éponges.

CHAPITRE II

Des conditions requises pour commander

ART. 53. — Long cours. Brevet français de capitaine au long cours, pour les commandants de nationalité française ou marocaine.

Cabotage. Pour être admis à commander un bateau portant pavillon chérifien et faisant le cabotage, le capitaine doit être porteur du brevet français de capitaine de cabotage.

Cabotage marocain. Pour être admis à commander un bateau portant pavillon chérifien et faisant le cabotage marocain, le capitaine doit remplir les conditions suivantes :

1° être âgé de 24 ans au moins ;

2° réunir un minimum de quatre années de navigation ;

3° être porteur du brevet de maître au cabotage français ou marocain, pour les commandants de nationalité française ou marocaine, ou d'un titre donnant le droit de commander au cabotage dans leur pays d'origine, pour les commandants appartenant à une autre nationalité.

Bornage. Pour être admis à commander un bateau battant pavillon chérifien et faisant le bornage, le capitaine doit remplir les conditions suivantes :

1° être âgé de 24 ans ;

2° réunir quatre années de navigation ;

3° être porteur du brevet de patron borneur français ou marocain pour les patrons de nationalité française ou marocaine, ou d'un titre donnant droit de commander

au bornage dans leur pays d'origine pour les patrons appartenant à une autre nationalité.

Petite pêche. Pour être admis à commander une barque battant pavillon chérifien et faisant la petite pêche, le capitaine doit réunir les conditions suivantes :

1° avoir douze mois de navigation ;

2° être porteur d'une licence de patron pêcheur délivrée par le Service de la Navigation du port d'attache.

ART. 54. — Des examens pour l'obtention des brevets marocains de commandement auront lieu dans chacun des ports de Kénitra, Rabat, Casablanca, Mazagan, Safi et Mogador, à des époques qui seront fixées par un arrêté résidentiel rendu sur la proposition du Directeur Général des Travaux Publics, lequel arrêté désignera également la commission chargée de faire passer les examens.

Cette commission fera, sur chaque candidat, une enquête établissant qu'il satisfait aux conditions indiquées dans l'article précédent.

Elle s'assurera ensuite que les postulants possèdent les connaissances nautiques nécessaires pour exercer avec sécurité le genre de navigation à laquelle ils se destinent.

ART. 55. — Le registre d'équipage sera refusé ou retiré à tout bateau dont le capitaine ne posséderait point l'un des brevets exigés par les deux articles qui précèdent.

ART. 56. — L'interdiction de commander peut être prononcée à titre temporaire ou définitif par arrêté viziriel, rendu sur la proposition du Directeur Général des Travaux Publics, à l'encontre de tout capitaine de bateau marocain reconnu responsable, par une commission d'enquête, du sinistre arrivé à son bateau.

Cette commission est nommée par arrêté viziriel rendu également sur la proposition du Directeur Général des Travaux Publics. Elle est chargée de rechercher les causes de tout sinistre, naufrage, échouement, etc... et d'examiner, par tous les moyens en son pouvoir, si le sinistre peut être attribué à une intention coupable, à la négligence ou à l'imperitie.

Le dossier de l'enquête est transmis, avec l'avis motivé de la commission et du Directeur Général des Travaux Publics, au Commissaire Résident Général qui décide s'il y a lieu de saisir le ministère public, au cas où la perte du bateau serait accompagnée de morts ou de blessures, ou de prononcer seulement contre le capitaine une peine disciplinaire consistant en la privation de commander pendant un temps plus ou moins long.

CHAPITRE III

Des règles pour prévenir les abordages

ART. 57. — Est rendu obligatoire pour les navires admis à battre pavillon chérifien, le décret français du *21 février 1897*, suivi d'un règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, tel qu'il a été modifié et complété par les décrets du *9 novembre 1905* et du *7 mai 1914*.

Titre quatrième. — De la répression des infractions

CHAPITRE I

Compétence et procédure

ART. 58. — Les infractions aux dispositions du présent dahir seront constatés au Maroc par les agents des Douanes, par tous officiers de police judiciaire, par tous les agents assermentés de l'administration chérifienne, par tous les militaires de la gendarmerie et par les agents de police ; en France, par l'administration maritime ; à l'étranger, par les consuls de France.

Les procès-verbaux constatant les infractions seront transmis au Secrétaire Général du Protectorat, qui les fera parvenir aux tribunaux français de Notre empire, seuls compétents pour connaître desdites infractions.

ART. 59. — Le cinquième net des amendes infligées pour infraction au présent dahir est attribué à l'agent verbalisateur dans la limite de 25 francs pour l'ensemble des condamnations par un même jugement.

CHAPITRE II

Infractions et pénalités

ART. 60. — Sera passible d'une amende de 50 francs, tout capitaine ou propriétaire de navire qui aura enlevé ou laissé enlever les chiffres de jauge d'un navire ou les marques destinées à faciliter la vérification de cette jauge.

Cette amende pourra être portée au double en cas de récidive, c'est-à-dire si dans les douze mois qui ont précédé l'infraction, le délinquant a déjà été condamné en vertu du présent dahir.

ART. 61. — Seront punis d'une amende de 50 à 3.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un an ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° tout propriétaire qui aura vendu, prêté ou fait don de l'acte de nationalité de son bateau, si ce bateau jauge moins de 20 tonneaux ou qui aura fait usage de l'acte de nationalité pour un bateau autre que celui qu'il concerne ;

2° toute personne qui prêtera son nom à l'établissement d'un acte frauduleux de nationalité, qui concourra à cette fraude de quelque manière que ce soit ou qui commandera, en connaissance de cause, un bateau indûment armé sous pavillon chérifien. Dans ce cas, ainsi que dans celui prévu au paragraphe précédent, le capitaine sera déclaré incapable de commander un autre bateau ;

3° toute personne qui, connaissant la fraude disposera de la cargaison d'entrée ou en fournira une de sortie ;

4° celui qui, après la délivrance de l'acte de nationalité, aura modifié son bateau dans la forme, dans le tonnage ou de quelque autre manière que ce soit ;

5° toute personne qui aura commis une faute quelconque en violation des prescriptions édictées par l'article 26 du présent dahir, relatives au congé ;

6° tout propriétaire de tout bateau naviguant avec un registre d'équipage incomplet, faux ou appartenant à un autre bateau, ainsi que toute personne ayant favorisé cette fraude.

ART. 62. — Sera puni d'une amende de 25 à 100 francs tout capitaine qui aura fait de fausses déclarations concernant le nombre des passagers ou des marins embarqués à son bord.

Cette amende s'appliquera autant de fois qu'il aura été fait de fausses déclarations de nom ou de nombre et pourra même se cumuler avec les amendes prévues à l'article précédent.

ART. 63 — Sera puni d'une amende de 50 à 200 fr.

1° tout capitaine qui, pour quelque cause que ce soit, n'aura pas, sur leur réquisition, [illegible]

fusé de produire ses papiers de bord ou son registre d'équipage aux agents des Douanes, aux officiers de police judiciaire et aux autres agents et fonctionnaires qualifiés pour les exiger et contrôler ;

Sera en outre puni d'une amende de 10 francs par jour de retard le capitaine qui, dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port, n'aura pas, dans le cas où cette formalité est exigée, remis ses papiers de bord aux autorités ci-dessus spécifiées ;

2° tout capitaine qui, sans acte de nationalité marocaine et sans congé, aura arboré un pavillon chérifien sur le bâtiment qu'il commande.

ART. 64. — Sera puni d'une amende de 25 à 500 fr. tout propriétaire de navire qui n'aura pas inscrit aux endroits convenables, en langue française et en arabe, au moyen de caractères de huit centimètres de hauteur au moins, le nom du bateau, son numéro d'immatriculation, le nom du port d'attache ou son indication abrégée.

Sera puni des mêmes peines tout propriétaire de navire qui aura enfreint les dispositions relatives au changement de nom de son bâtiment.

ART. 65. — Sera punie d'une amende de 100 à 500 francs toute infraction aux prescriptions qui régissent la vente des navires, leur acquisition en dehors de l'Empire Chérifien, les changements relatifs à leur port d'attache.

ART. 66. — Dans tous les cas, l'article 463 du Code Pénal français sera applicable aux infractions prévues et réprimées par le présent dahir.

***

LIVRE DEUXIÈME
Des Navires

Titre premier. — Du régime juridique des navires

CHAPITRE I
Des caractères et de la propriété des navires

ART. 67. — Les navires de mer sont des biens meubles soumis aux règles du droit commun, sous réserve des règles spéciales ci-après énumérées.

ART. 68. — Sont considérés comme faisant partie du navire tous les accessoires nécessaires à son exploitation.

ART. 69. — Celui qui construit un navire pour le compte d'autrui en demeure propriétaire jusqu'à la livraison, sauf convention contraire.

Néanmoins, si le constructeur fait faillite ou est déclaré en état de liquidation judiciaire, et si la faillite ou la liquidation judiciaire ne termine pas la construction, celui pour le compte duquel la construction est en cours, a le droit de se faire attribuer le navire et les matériaux approvisionnés, moyennant versement du prix d'estimation, sous déduction des acomptes payés ; il peut ensuite terminer le navire sur place, à ses frais, sauf indemnité pour occupation des chantiers.

ART. 70. — La vente d'un navire peut être volontaire ou forcée.

ART. 71. — La vente volontaire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée : elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage.

ART. 72. — La vente ne peut être opposée aux intéressés autres que les parties elles-mêmes, qu'autant qu'elle a été inscrite sur le registre destiné à constater la propriété des navires et mentionnée, si l'acheteur est français, sur l'acte de francisation.

ART. 73. — Si la vente a lieu à l'étranger, elle doit être faite par écrit sous seing privé ou par acte authentique, devant le consul français ou devant un officier public du pays.

Lorsque la vente du navire entraîne le transfert sous pavillon chérifien, la remise de l'acte de francisation provisoire ou définitif tient lieu de la mention prescrite à l'article 72.

Lorsque le navire qui fait l'objet de la vente se trouve dans un port étranger ou français autre que son port d'immatriculation, une simple mention de la vente sur le registre matricule suffit à produire l'effet de l'immatriculation définitive, jusqu'au retour du navire à son port d'immatriculation. Cette mention est opérée dans ce port sur l'avis de vente du navire donné au service compétent par le consul du port où se trouve le navire, si la vente a lieu à l'étranger.

Si la vente a lieu en France, la mention est inscrite dans le port d'immatriculation, sur communication de l'acte de vente faite au service compétent par les intéressés. Dans ce cas, le service compétent avise le consul du port où se trouve le navire, et celui-ci fait la mention prescrite sur l'acte de francisation.

ART. 74. — En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires du navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur.

La licitation d'un navire ne peut être accordée que sur la demande de propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire et s'il n'y a pas, par écrit, convention contraire.

ART. 75. — Chaque propriétaire peut vendre sa part sans l'autorisation des autres.

Toutefois, la vente d'une part de copropriété dans un navire, à la suite de laquelle le navire perdrait le droit de porter le pavillon marocain, ne peut avoir lieu que du consentement de tous les copropriétaires.

ART. 76. — Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant du capital est déterminé par des experts nommés par justice.

Toutefois, si dans un délai d'un mois à partir de la notification de son congédiement le capitaine n'a pas fait connaître sa décision, les armateurs peuvent le mettre en demeure d'avoir à se prononcer dans le délai d'un mois.

CHAPITRE II
Des privilèges et hypothèques maritimes

ART. 77. — Sont seuls privilégiés sur le navire et dans l'ordre suivant :

a) Les frais de justice pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente ou à la distribution du prix.

les droits de quai et les taxes de péage payables par le navire ;

b) Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes embarquées au service du navire, pour une durée de douze mois au plus ;

c) Les frais de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien du navire et de ses agrès et apparaux, en tant que ces frais ont été faits pour assurer l'entrée du navire dans le port où il est vendu ;

d) Les créances pour sauvetage et assistance, les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine en cas de nécessité hors du port d'attache, pour les besoins réels du navire ;

e) Le montant des primes d'assurances faites sur corps, quilles, agrès, apparaux et sur les armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage assuré quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière période assurée quand l'assurance est souscrite à temps, mais jusqu'à concurrence, au maximum, d'une année de primes, dans les deux cas.

Les créances visées au paragraphe *d* viennent en sens inverse de l'ordre des dates où elles sont nées.

ART. 78. — Tous les privilèges maritimes sont soumis aux causes générales d'extinction ci-après :

a) L'extinction de l'obligation principale ;

b) La renonciation du créancier ;

c) La vente en justice du navire ;

d) La vente à l'amiable du navire, sous les conditions suivantes :

Que la mutation soit accomplie ;

Qu'avis de cette mention ait été donné dans le *Palletin Officiel Marocain*, avec indication du nom et du domicile de l'acquéreur ;

Qu'aucune opposition n'ait été notifiée par le créancier dans le mois de la publication. Le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente en justice ou à l'amiable, tant que le prix n'est pas distribué ou payé.

ART. 79. — Les privilèges maritimes sont, en outre, soumis aux causes spéciales d'extinction ci-après énoncées :

a) Les privilèges des frais de justice, des droits de quai et taxes de péage, des frais de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien s'éteignent par le départ du navire du port où la créance est née ;

b) Les privilèges des créances du capitaine de l'équipage et des autres personnes au service du navire s'éteignent à l'expiration d'un délai de douze mois à partir de la date d'exigibilité de la créance ;

c) Le privilège des créances pour assistance et sauvetage s'éteint à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de l'achèvement de l'opération de sauvetage ou d'assistance ;

d) Le privilège des créances nées de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, pour les besoins du navire, s'éteint à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de l'exécution du contrat ou de la prestation des services ;

e) Le privilège des créances des assureurs sur corps s'éteint à l'expiration d'un délai d'un an à partir de l'expiration des primes.

ART. 80. — Les privilèges maritimes portent sur le navire ou ses débris, à l'exclusion du frêt, des primes et subsides d'Etat, des indemnités de responsabilité et d'assurance.

ART. 81. — Les créanciers privilégiés ont la faculté d'inscrire leur privilège en vue d'être avisés de la mise en vente du navire dans les conditions prévues à l'article 116 du présent Code. Cette inscription est sans influence sur le rang du privilège.

Elle est opérée sur le registre spécial établi par l'article 90.

ART. 82. — Les navires de deux tonneaux de jauge brute et au-dessus sont susceptibles d'hypothèques ; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

ART. 83. — Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit ; il peut être fait par acte sous signature privée.

ART. 84. — L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire, justifiant d'un mandat spécial.

ART. 85. — Si le navire a plusieurs propriétaires, il peut être hypothéqué par l'armateur gérant pour les besoins de l'armement ou de la navigation, avec l'autorisation de la majorité, telle qu'elle est définie à l'article 74 du présent Code.

ART. 86. — Si le bâtiment est frêté du consentement des propriétaires et que quelqu'un refuse de contribuer aux frais nécessaires à l'expédition, le capitaine peut, vingt-quatre heures après sommation faite au refusant de fournir son contingent, emprunter hypothécairement pour le compte du refusant, sur sa part dans le navire, avec l'autorisation du juge.

Au cas où la part serait déjà hypothéquée, la saisie pourra être autorisée par le juge, et la vente poursuivie devant le tribunal, comme il est dit ci-dessus.

ART. 87. — L'hypothèque consentie sur le navire ou sur une part de propriété dans le navire, s'étend, à moins de convention contraire, au navire ou à ses débris.

ART. 88. — L'hypothèque ne s'étend ni au frêt, ni aux primes et subsides de l'Etat, ni aux indemnités de responsabilité et d'assurance. Toutefois l'acte constitutif peut, par délégation expresse, attribuer les indemnités d'assurances aux créanciers hypothécaires.

Cette délégation n'est opposable aux assureurs que s'ils l'ont acceptée ou si elle leur a été signifiée.

ART. 89. — L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction.

ART. 90. — L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial, tenu par le service compétent de la circonscription dans laquelle le navire est en construction, ou dans laquelle le navire est immatriculé, s'il est déjà pourvu d'un acte de nationalité chérifienne.

ART. 91. — Tout propriétaire d'un navire construit dans la zone française de Notre Empire, qui demande à le faire admettre au droit de porter le pavillon chérifien, est tenu de joindre aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune.

ART. 92. — Pour opérer l'inscription, il est présenté au service compétent un des originaux du titre constitutif d'hypothèques (lequel y reste déposé s'il est sous seing privé ou reçu en brevet) ou une expédition s'il a été dressé en minute.

Il est joint deux bordereaux signés par le requérant, dont l'un peut être porté sur le titre présent. Ils contiennent :

1° Les nom, prénoms, domiciles du créancier et du débiteur, et leur profession, s'ils en ont une ;

2° La date et la nature du titre ;

3° Le montant de la créance ;

4° Les conventions relatives aux intérêts et au remboursement ;

5° Le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte de francisation ou de la déclaration de la mise en construction ;

6° L'élection de domicile par le créancier, dans le lieu de la résidence de l'agent du service public compétent.

ART. 93. — L'agent du service public compétent fait mention sur son registre du contenu des bordereaux et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

Toutes les fois que des inscriptions sont prises ou renouvelées, une copie du bordereau signé par le requérant est adressée par l'agent du service compétent, au siège de la direction à laquelle ressortit son bureau.

En cas de changement de domicile, mutation, subrogation, radiation, saisie, etc., un extrait des réquisitions ou procès-verbaux y relatifs doit être également adressé à la direction du service compétent. Les dites copies ou extraits, accompagnés d'une ampliation de la soumission de la francisation, sont certifiées par l'agent compétent qui les revêt, selon les cas, des indications relatives au numéro des inscriptions, subrogations et radiations. Ces pièces sont conservées pendant dix ans pour servir à la reconstitution des dossiers d'hypothèques, en cas de destruction des registres.

ART. 94. — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de l'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

ART. 95. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant cinq ans, à compter du jour de sa date ; son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

ART. 96. — Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement comporte la translation du droit hypothécaire.

ART. 97. — L'inscription garantit, au même rang que le capitaine, deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

ART. 98. — Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

ART. 99. — A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle est opérée, sur la production d'un acte authentique ou sous seing privé contenant consentement des créanciers à la radiation.

Si l'acte de radiation est sous seing privé, il est dressé en deux originaux, dont l'un est exempt de timbre, et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la présentation du titre constitutif d'hypothèque ou du bordereau prévu à l'article 93, revêtu de la relation de son inscription.

Dans le cas où l'acte constitutif de l'hypothèque est sous seing privé ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au fonctionnaire compétent, qui y mentionne séance tenante la radiation totale ou partielle.

ART. 100. — L'agent compétent est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent un état des inscriptions subsistant sur le navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

ART. 101. — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire, le suivent en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Si l'hypothèque ne grève qu'une portion de navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée, le créancier peut, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision par un ou plusieurs copropriétaires sur une portion du navire, subsistent après le partage ou la licitation. Toutefois, si la licitation s'est faite par justice, dans les formes déterminées par les articles 117 et suivants du présent code, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du navire, est limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

ART. 102. — L'acquéreur d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent, est tenu, avant les poursuites ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre du port d'immatriculation, au domicile élu dans leurs inscriptions :

a) Un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature de l'acte, le nom du vendeur, le nom de l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges en faisant partie ;

b) Un tableau sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites.

ART. 103. — L'acquéreur déclare, par le même acte, qu'il est prêt à acquitter sur le champ, les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de son prix, sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles.

ART. 104. — Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire ou portion de navire, en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

ART. 105. — Cette réquisition, signée du créancier, doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours des noti-

fications. Elle contient assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, du lieu où il est immatriculé, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

ART. 106. — La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes prévues par les articles 115 et suivants.

ART. 107. — La vente volontaire à un étranger d'un navire grevé d'hypothèques est interdite, soit en France, soit à l'étranger. Tout acte fait en violation de cette disposition est nul. En cas de fraude, le vendeur est passible des peines portées par l'article 408 du Code pénal français. L'article 463 du même Code peut être appliqué.

Les hypothèques consenties à l'étranger, comme celles consenties dans la zone française de l'Empire Chérifien, n'ont d'effet à l'égard des tiers que du jour de leur inscription sur les registres du port d'immatriculation du navire.

Sont néanmoins valables les hypothèques consenties sur navire acheté à l'étranger avant son immatriculation en France, pourvu qu'elles soient inscrites par le consul de France sur le congé provisoire de navigation.

Ces inscriptions produisent leur effet d'après leurs dates. Elles sont reportées sur le registre du service public compétent du lieu où le navire est immatriculé. Ce report est fait sur la réquisition du créancier, qui doit produire à l'appui le bordereau prescrit par l'article 92 du présent Code.

Le texte des dispositions du présent article doit figurer sur l'acte de francisation.

ART. 108 — Les créanciers hypothécaires sur le navire viennent dans leur ordre d'inscription, après les créanciers privilégiés.

ART 109 — Le taux de l'intérêt conventionnel en matière de prêts hypothécaires sur un navire est libre.

CHAPITRE III

De la saisie et de la vente des navires

SECTION PREMIÈRE

De la saisie conservatoire

ART. 110.— La saisie conservatoire d'un bâtiment peut être effectuée à toute époque, en vertu soit d'un titre exécutoire, soit d'une autorisation du juge compétent ; toutefois, cette saisie doit être immédiatement levée s'il est fourni bonne et suffisante caution.

L'autorisation du juge peut être subordonnée à la condition qu'une caution sera fournie par le demandeur.

Le défendeur peut s'adresser au juge pour obtenir, s'il y a lieu, la levée de la saisie autorisée par lui.

SECTION DEUXIÈME

De la saisie-exécution et de la vente

ART. 111. — La saisie exécution d'un bâtiment ne peut avoir lieu à partir du moment où le capitaine est muni de l'autorisation de départ et jusqu'à la fin de l'expédition.

ART. 112. — Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

ART. 113. — Le commandement doit être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile. Toutefois il peut être fait au capitaine du navire, si le créancier se prévaut d'un privilège maritime.

ART. 114. — L'agent d'exécution énonce dans le procès-verbal de saisie les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit ; le titre en vertu duquel il procède ; la somme dont il poursuit le paiement ; l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire saisi est amarré ; les noms du propriétaire et du capitaine ; le nom, l'espèce, le tonnage et la nationalité du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Il établit un gardien.

ART. 115. — Le saisissant doit, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal et le faire citer devant le tribunal du lieu de la saisie, pour entendre dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui sont faites en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou, en cas d'absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine, dans un délai de quinze jours.

S'il est domicilié hors de la zone française du Protectorat Marocain, et non représenté, les citations et significations sont faites ainsi qu'il est prescrit aux articles 55 et suivants du dahir sur la procédure civile.

ART. 116. — Le procès-verbal de saisie est transcrit dans le délai de huit jours au bureau d'immatriculation du navire ou au bureau dans le ressort duquel le navire est en construction.

Dans les trois jours de la transcription (jours fériés non compris), l'autorité préposée aux bureaux ci-dessus énoncés, délivre un état des inscriptions et, dans les huit jours qui suivent cette délivrance, le saisissant notifie aux créanciers inscrits, aux domiciles élus dans leurs inscriptions, l'assignation prévue à l'article précédent. Les créanciers ont, pour intervenir, s'ils le jugent utile, un délai de quinze jours.

ART. 117. — La vente est ordonnée par le tribunal du lieu de la saisie.

ART. 118. — Le tribunal fixe la mise à prix et les conditions de la vente. Si, au jour désigné pour la vente, il n'est pas fait offre, le tribunal fixe une nouvelle mise à prix, inférieure à la première, ainsi que le jour auquel les enchères auront lieu.

ART. 119. — La vente sur saisie se fait par devant le secrétaire-greffier, quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion dans un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires dans le ressort du tribunal.

ART. 120. — L'annonce et l'affiche doivent indiquer :

Les nom, profession et domicile du poursuivant ;

Les titres en vertu desquels il agit ;

La somme qui lui est due ;

L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal civil et dans le lieu où le navire saisi est amarré ;

Les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire du navire saisi ;

Les caractéristiques du navire portées au certificat d'immatriculation ;

Le nom du capitaine ;

Le lieu où se trouve le navire ;

La mise à prix et les conditions de la vente ;

Le jour, le lieu et l'heure de l'adjudication.

ART. 121. — La surenchère n'est pas admise. L'adjudicataire est tenu de verser son prix sans frais entre les mains du secrétaire-greffier, dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, à peine de folle enchère.

SECTION TROISIÈME

De la distribution des deniers

ART. 122. — La distribution des deniers sera faite conformément aux dispositions des articles 357 à 362 du dahir sur la procédure civile. Toutefois, les délais portés aux dits articles seront réduits de moitié et ne seront pas augmentés en raison de la distance.

ART. 123. — Le magistrat qui aura visé les bordereaux de distribution prévus à l'article 363 du dahir sur la procédure civile, autorisera par une ordonnance spéciale, la radiation par l'autorité préposée au bureau d'immatriculation, des inscriptions des créances non admises ou ne venant pas en ordre utile. Il sera procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.

Titre deuxième. — Des propriétaires et armateurs

ART. 124. — Le propriétaire du navire est responsable personnellement, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire et de ses accessoires, ci-après déterminés, et au maximum à raison de 200 francs par tonneau, des obligations dérivant des actes accomplis et des contrats conclus par le capitaine dans l'exercice de ses pouvoirs légaux, ainsi que des faits et fautes du capitaine, de l'équipage, ou pilote, et de toute autre personne au service du navire.

Il en est de même pour l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé ou de réparer les dommages causés par le navire aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables.

ART. 125. — Les accessoires visés à l'article 124 comprennent : 1° sous déduction d'un tiers, le fret et le prix du passage afférents aux marchandises et aux passagers se trouvant à bord au moment où la responsabilité est déterminée ; 2° sans aucune déduction, les sommes acquises depuis le départ du dernier port, à titre de compensation de dommages ou d'indemnité d'assistance ou de sauvetage.

Ils ne comprennent pas les indemnités payées ou dues en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

ART. 126. — En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire du navire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit, responsable au delà de la limite fixée à l'article 124 jusqu'à concurrence de 175 francs par tonneau de jauge du navire.

ART. 127. — L'étendue de la responsabilité se détermine à l'arrivée du navire dans le premier port où il touche après le fait qui a donné naissance à cette responsabilité, sauf le cas de fin accidentelle.

En cas de fin accidentelle antérieure à l'arrivée dans le premier port, elle se détermine à la date de cet événement.

Il y a fin accidentelle quand le navire périt, quand il est déclaré innavigable, ou quand il est réputé perdu par suite de défaut de nouvelles.

Le navire est réputé perdu par suite de défaut de nouvelles lorsqu'il s'est écoulé depuis la date des dernières nouvelles reçues, un délai de quatre mois pour tous navires à vapeur, de six mois pour tous navires à voiles autres que ceux qui franchissent le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance, de huit mois pour ces derniers.

ART. 128. — Le propriétaire qui est, en même temps capitaine du navire peut limiter sa responsabilité dans les termes des dispositions qui précèdent, le cas de dol excepté.

ART. 129. — L'armateur non propriétaire du navire est solidairement responsable avec le propriétaire, et dans les mêmes limites que ce dernier.

ART. 130. — La jauge visée aux articles 124 et 126 se calcule : pour les vapeurs et autres bâtiments à moteur mécanique, sur le tonnage net, augmenté de l'espace occupé par les machines ou moteurs ; pour les voiliers, sur le tonnage net.

ART. 131. — L'armateur désigne et congédie le capitaine.

Le congédiement du capitaine peut donner lieu à indemnité au profit de ce dernier.

ART. 132. — Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital, dont le montant est déterminé par des experts amiables ou judiciaires.

Ce droit de renonciation ne peut plus être exercé par lui passé le délai de trente jours à dater de l'interpellation que lui auront faite ses copropriétaires.

S'il use de ce droit dans le dit délai, ses copropriétaires doivent lui rembourser sa part de copropriété dans les trente jours de l'expertise qui en a fixé le montant.

ART. 133. — Pour tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité doit être suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur.

Toutefois, les décisions contraires aux clauses du contrat d'armement, ou étrangères au but de l'armement, ne sont valables qu'autant qu'elles sont prises à l'unanimité des voix des copropriétaires.

ART. 134. — Le copropriétaire peut vendre sa part d'intérêt dans le navire sans l'autorisation de ses copropriétaires.

Toutefois, si cette vente, consentie au profit d'un étranger doit avoir pour effet de faire perdre au navire sa nationalité, elle n'est valable que moyennant le consentement de tous les copropriétaires.

La licitation du navire ne peut être accordée, sauf convention contraire, qu'autant que les parts d'intérêt des copropriétaires qui la demandent représentent la moitié au moins de l'intérêt total.

ART. 135. — Chacun des copropriétaires n'est tenu que proportionnellement à sa part, des obligations qui entraînent une responsabilité personnelle.

En outre, il peut toujours se libérer des obligations résultant pour lui d'un acte de gestion auquel il a refusé son adhésion, par l'abandon de sa part de copropriété dans le navire.

Cette part est alors répartie entre les autres copropriétaires, proportionnellement à leurs intérêts respectifs dans le navire.

ART. 136. — La copropriété ne cesse pas par la mort, la faillite, la déconfiture ou l'interdiction d'un des copropriétaires.

ART. 137. — L'armateur gérant nommé par les copropriétaires du navire ne peut, sans pouvoir spécial de ces derniers, vendre ni hypothéquer le navire ; mais ses pouvoirs généraux comportent la faculté de le faire assurer.

ART. 138. — L'armateur gérant représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

ART. 139. — Si les propriétaires du navire ont restreint, par des instructions spéciales, les pouvoirs de l'armateur gérant, cette restriction n'est pas opposable aux tiers qui ont contracté de bonne foi avec ce dernier.

Titre troisième. — Du capitaine

ART. 140. — Tout capitaine, maître ou patron chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est responsable de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

ART. 141. — Le capitaine doit représenter les marchandises dont il a pris la charge.

Il donne une reconnaissance de cette prise en charge par le connaissement.

ART. 142. — Le capitaine forme l'équipage du navire, choisit et engage les matelots ou autres membres de l'équipage, et passe les contrats nécessaires pour l'expédition.

Toutefois, il ne peut procéder à ces diverses opérations sans l'assentiment de l'armateur, lorsque celui-ci est sur les lieux ou y est représenté par un fondé de pouvoirs.

ART. 143. — Sur tous navires autres que les yachts de plaisance, il doit être tenu, par les soins du capitaine, un livre de bord coté et paraphé par le juge de paix ou, à défaut, par le chef des services municipaux.

Le livre de bord doit contenir l'indication exacte de tous les événements survenus et de toutes les décisions prises au cours du voyage ; le relevé des recettes et dépenses concernant le navire ; les observations journalières relatives à l'état du temps et de la mer, ainsi que la mention des infractions commises par le personnel du navire, des peines disciplinaires infligées et, enfin, des naissances ou décès survenus à bord.

Sur les navires à vapeur ou à moteur mécanique il doit être tenu, indépendamment du journal de bord, un journal de la machine, mentionnant la quantité de charbon prise au départ, sa consommation journalière ainsi que tout ce qui concerne la marche et le service de la machine.

ART. 144. — Le capitaine est tenu d'avoir à bord l'acte de nationalisation du navire, le rôle d'équipage, le manifeste, les certificats de visite et les acquits de paiement ou à caution des douanes.

ART. 145. — Le capitaine est tenu d'être en personne à bord de son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, à bord de son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

ART. 146. — En cas de contravention aux obligations imposées par les trois articles précédents, le capitaine est présumé responsable de tous les événements à l'égard des tiers intéressés au navire et au chargement.

ART. 147. — Le capitaine est responsable de tous les dommages et pertes survenus aux marchandises chargées sur le pont du navire, à moins que le chargeur, par une mention spéciale approuvée et signée par lui sur le connaissement, ait expressément autorisé ce mode de chargement.

Sont considérées comme chargées sur le pont, toutes les marchandises qui ne sont pas chargées dans les cales du navire.

Cette disposition n'est pas applicable aux navigations ayant pour point de départ, ou terme, un port du Maroc, et n'éloignant pas le navire de plus de 400 milles marins de tout port ou rade du Maroc.

ART. 148. — La responsabilité du capitaine cesse dans les cas de force majeure, dont la preuve est à sa charge.

ART. 149. — Si le navire est frété du consentement des propriétaires, et que l'un ou plusieurs d'entre eux refusent de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine peut, vingt-quatre heures après sommation, emprunter hypothécairement sur leur compte, sur leur part de propriété dans le navire, avec l'autorisation du juge.

Au cas où cette part serait déjà hypothéquée, la saisie peut être autorisée par le juge, et la vente poursuivie dans les formes prévues.

ART. 150. — En cas de besoins urgents pendant le voyage, le capitaine peut, au Maroc et en France, avec l'autorisation de justice, emprunter sur le corps du navire et le fret, et, en cas d'insuffisance, sur la cargaison.

Il peut aussi, mais seulement s'il n'a pu trouver à emprunter, vendre avec la même autorisation les marchandises jusqu'à concurrence de la somme reconnue nécessaire.

L'armateur ou le capitaine qui le représente, tiendra compte, aux propriétaires des marchandises vendues, de leur valeur d'après les cours ou l'estimation des marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de leur destination et à l'époque de l'arrivée du navire.

Les chargeurs ou ayants droit peuvent s'opposer à la mise en gage ou à la vente de leurs marchandises et en exiger le déchargement, à condition de payer le fret entier.

ART. 151. — Hors le cas d'innavigabilité légalement constaté, le capitaine ne peut, sous peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial du propriétaire.

ART. 152. — Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement, ne peut, sauf convention contraire, faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier.

En cas de contravention à cette disposition, il est privé

de sa part dans le profit commun, sans préjudice de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Art. 153. — Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers de bord, et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent, les papiers de bord et ce qu'il peut des marchandises les plus précieuses du chargement, sous peine d'en répondre personnellement. Si les objets ainsi retirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en est déchargé.

Art. 154. — Le capitaine est tenu, à son arrivée au port de destination ou à son entrée dans un port de relâche, et au plus tard dans les vingt-quatre heures, de faire viser le livre de bord, et, en cas d'événements extraordinaires intéressant le navire, la cargaison ou l'équipage, de faire un rapport de mer énonçant le temps et le lieu de son départ, la route qu'il a suivie, les accidents dont a souffert le navire et toutes les circonstances remarquables du voyage.

Art. 155. — Le visa du livre de bord est demandé et le rapport de mer est remis au secrétaire-greffier du tribunal de paix, et s'il n'en existe pas au port d'escale, à l'autorité municipale.

A l'étranger, ces formalités sont remplies devant l'autorité consulaire ou, à son défaut, devant le magistrat du lieu.

Art. 156. — Le capitaine qui a fait naufrage est tenu de se présenter dans le plus bref délai devant le juge de paix ou l'autorité municipale du lieu, et de faire viser son livre de bord, qui est affirmé par les survivants de l'équipage.

Art. 157. — Pour vérifier le rapport de mer du capitaine, l'autorité compétente reçoit les dépositions des hommes de l'équipage, et, s'il est possible, celles des passagers, sans préjudice de toutes autres preuves. Les rapports non vérifiés ne sont pas admis à la décharge du capitaine et ne font point foi en justice, sauf dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport. La preuve des faits contraires est réservée.

Art. 158. — Hors le cas de nécessité, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise ni ouvrir les panneaux avant d'avoir déposé son rapport de mer.

Art. 159. — L'autorité et la responsabilité du capitaine demeurent entières, nonobstant la présence d'un pilote à bord.

Art. 160. — Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine, relativement à la mission commerciale de ce dernier en qualité de mandataire de l'armateur, peuvent valablement être conçues sans l'intervention de l'autorité maritime.

Art. 161. — Les dispositions des articles 177 et suivants, 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 sa faute.

Art. 162. — Contrairement à l'article 183, le paiement des acomptes n'est sujet à aucune limitation, en ce qui concerne le capitaine.

Art. 163. — Les rémunérations du capitaine, autres que sa solde fixe, sont saisissables en totalité pour les sommes par lui dues à l'armateur en qualité de mandataire de celui-ci.

La solde fixe est saisissable pour les mêmes causes, dans les limites fixées aux articles 184 et 187.

Art. 164. — Quelle que soit la durée du contrat, le capitaine ne peut le résilier ni le rompre en cours de route.

Titre quatrième. — De l'équipage.

CHAPITRE I

Du contrat d'engagement maritime, de sa forme et de sa constatation

Art. 165. — Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur et un marin et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire de mer, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent dahir.

Art. 166. — Est considéré comme marin pour l'application du présent Code, toute personne, de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer.

Art. 167. — Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, à peine de nullité, être constatées par écrit devant l'autorité maritime.

Elles sont inscrites ou annexées au registre d'équipage.

Art. 168. — Le contrat d'engagement doit contenir des dispositions indiquant s'il est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Si le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, il doit contenir la désignation nominative ou autre du ou des ports dans lesquels le voyage s'achèvera.

Art. 169. — Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément :

1° Le service pour lequel le marin s'engage et la fonction hiérarchique qu'il doit exercer ;

2° La date à laquelle les services doivent commencer ;

3° Le mode de rémunération convenu entre les parties ;

4° Le montant des salaires fixes ou la base de détermination des profits ;

5° Le lieu et la date de la signature du contrat.

Art. 170. — L'autorité chargée de la police de la navigation doit s'assurer, par l'interpellation des parties et, s'il y a lieu, par la lecture à haute voix des clauses et conditions du contrat, que celles-ci sont connues et comprises des parties.

Art. 171. — Le contrat d'engagement est signé par l'armateur et le marin. Si l'une des parties ne sait signer, mention en est faite au contrat.

Art. 172. — L'autorité maritime vise le contrat et y appose son cachet si le contrat ne contient rien de contraire aux dispositions d'ordre public.

CHAPITRE II

Des obligations du marin

Art. 173. — Le marin est tenu, tant au port qu'en mer, à bord comme à terre, d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire et des mar-

chandises et, d'une manière générale, de remplir son service avec zèle et attention.

ART. 174. — Le marin ne peut s'absenter du bord sans autorisation. Il est tenu de se présenter sur la première réquisition de l'armateur pour embarquer sur le bâtiment à bord duquel il doit exécuter son service.

ART. 175. — Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

ART. 176. — 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.

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 la marchandise de même espèce que celle qui a été indûment chargée sur le navire, sans préjudice de dommages-intérêts pouvant être dûs à l'armateur.

En outre, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions, soit aux lois, soit aux règlements sanitaires.

CHAPITRE III

Des obligations de l'armateur

SECTION PREMIÈRE

Des salaires fixes, produits éventuels et autres rémunérations

ART. 177. — Tout contrat d'engagement aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou partie, en une part sur le profit ou sur le fret, détermine les dépenses et charges à déduire du profit brut pour former le produit net.

Lors du règlement, aucune déduction, autre que celles qui sont stipulées, ne pourra être faite au détriment du marin.

Les indemnités payées au navire pour rupture, abréviation, retardement ou prolongation du voyage, perte du profit ou du fret, sont considérées comme rentrant dans le profit brut.

Cette disposition ne s'applique aux indemnités que si le marin a contribué au paiement des primes depuis le commencement du voyage.

ART. 178. — Lorsque les marins sont payés au mois, ils sont, en cas de prolongation ou d'abréviation du voyage, rétribués en proportion de la durée effective de leurs services.

ART. 179. — Lorsque les marins sont payés au voyage, l'abréviation volontaire du voyage n'entraîne aucune diminution de salaire.

La prolongation ou le retardement volontaire du voyage entraîne une augmentation de salaire proportionnelle à sa durée.

ART. 180. — Lorsque les marins sont rémunérés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement pour le retardement, la prolongation ou l'abréviation du voyage, occasionné par force majeure.

S'il y a retardement, prolongation ou abréviation du voyage du fait des chargeurs ou d'un tiers, les marins ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire.

S'il y a retardement, prolongation ou abréviation du voyage du fait de l'armateur ou du capitaine, si l'événement est dommageable aux marins, ceux-ci ont droit, outre leur part sur le profit réalisé, à une indemnité fixée en tenant compte des circonstances.

ART. 181. — Le règlement des salaires doit être fait, lorsque les circonstances le permettent, dans tous les cas où il y a contestation, devant l'autorité chargée de la police de la navigation.

ART. 182. — Lorsque le paiement n'a pas lieu en présence de l'autorité maritime dûment appelée, un procès-verbal relatant le paiement et, le cas échéant, les réclamations auxquelles il a donné lieu, doit être transmis, dans les quarante-huit heures, à cette autorité.

SECTION DEUXIÈME

Des avances, rétentions, délégations et saisies sur les salaires

ART. 183. — L'armateur a droit à la restitution des avances et acomptes par lui versés, déduction faite du salaire échu :

1° En cas de rupture de l'engagement par le fait du marin, sans préjudice des sanctions disciplinaires et de tous dommages-intérêts. Cette disposition s'applique également aux primes d'engagement ou avances perdues ;

2° Lorsque, au moment du décompte des salaires, le montant des avances ou acomptes perçus excède le montant des salaires ou parts effectives dus au marin.

Toutefois cette dernière disposition ne s'applique pas aux avances ayant fait l'objet de délégation.

ART. 184. — Les avances non déléguées sont sujettes à restitution, en cas de rupture de l'engagement par force majeure, à moins de convention contraire.

Elles ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture de l'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des affréteurs.

ART. 185. — Les salaires et profits des marins sont insaisissables et incessibles, si ce n'est pour les causes et dans les limites déterminées à l'article suivant.

ART. 186. — Les salaires et profits des marins peuvent être saisis et cédés, mais seulement jusqu'à concurrence du quart :

1° En cas de dette envers l'Etat ou envers les Caisses des Invalides ou de Prévoyance, pour ce qui est des inscrits français naviguant sous pavillon chérifien ;

2° En cas de dette préalablement autorisée par l'autorité maritime pour fourniture de vivres, hardes ou logement ;

3° En cas de dette envers l'armement pour paiement indû sur un décompte de salaires antérieurs, avance ou acompte indû, dommages et intérêts.

ART. 187. — Les mêmes salaires et profits peuvent être saisis jusqu'à concurrence d'un second quart pour pension alimentaire due en exécution d'un jugement.

ART. 188. — En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables par tous autres dahirs, sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

1° Les vêtements, sans exception, des marins ;

2° Les instruments et autres objets servant à l'exercice de la profession maritime ;

3° Les sommes dues pour frais médicaux et pharmaceutiques.

SECTION TROISIÈME

Des maladies et blessures et du rapatriement des marins

ART. 189. — Les marins qui sont blessés au service du navire sont soignés aux frais du navire.

Il en est de même de ceux qui tombent malades après que le navire a quitté le port d'embarquement, à moins qu'il soit établi que la maladie n'a pas été contractée au service du navire, ou s'il s'agit de folie, d'épilepsie ou de maladie vénérienne.

En dehors des cas prévus au paragraphe 2 du présent article, le traitement des marins malades n'est à la charge du navire que s'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Le blessé ou malade perd tout droit au bénéfice des dispositions du présent article, de même qu'à celui des autres dispositions du présent titre si la maladie ou blessure a été contractée par lui sous l'influence de l'ivresse, ou par suite d'une faute lourde ou d'un acte d'indiscipline de sa part.

ART. 190. — Les frais de traitement cessent d'être dûs lorsque l'intéressé est guéri de la blessure ou lorsque la maladie contractée au service du navire a revêtu un caractère d'incurabilité.

ART. 191. — Si un marin meurt d'une maladie ou d'une blessure dont les frais de traitement sont à la charge du navire, celui-ci doit supporter les frais de sépulture.

ART. 192. — La somme présumée nécessaire au traitement du marin débarqué pour cause de maladie sera consignée par le capitaine entre les mains de l'autorité chargée de la police de la navigation dans la zone française de l'Empire Chérifien.

ART. 193. — Dans les cas où le marin malade est débarqué et traité aux frais du navire, son rapatriement est obligatoire et les frais en incombent à l'armateur.

ART. 194. — Ne sont pas à la charge de l'armateur : les frais de rapatriement des marins débarqués soit à la suite de congédiement pour motif légitime, soit sur l'initiative de l'autorité chargée de la police de la navigation, soit pour subir une peine, soit à la suite d'une maladie ou d'une blessure dont le traitement n'est pas à la charge de l'armateur.

En cas de résiliation de gré à gré, les frais de rapatriement sont à la charge de la partie désignée par la convention.

CHAPITRE IV

De la fin du contrat d'engagement

ART. 195. — Le contrat d'engagement prend fin, s'il a été conclu pour une durée déterminée, par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Si le contrat a été conclu pour la durée du voyage, il prend fin soit par l'accomplissement du voyage, soit par sa rupture volontaire ou forcée.

Il prend fin, quelle que soit la durée prévue, par le décès du marin, par la résiliation ou la rupture dans les conditions et les circonstances prévues aux articles 78 et 81 ci-dessus, par la résiliation prononcée par justice au cas où une des parties n'aurait pas satisfait à son engagement.

ART. 196. — Lorsque l'engagement a été contracté pour un temps déterminé et que le terme vient à échoir au cours d'un voyage, sans qu'aucune prolongation ait été prévue au contrat, l'engagement continue s'il s'exécute sur un navire de commerce ou de pêche, jusqu'à l'arrivée de ce navire dans le port français où ce navire fait escale pendant une durée de quarante-huit heures.

Toutefois, l'engagement continue jusqu'à l'arrivée au port de désarmement, si le navire doit s'y trouver dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du temps stipulé au contrat.

ART. 197. — En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, s'il est payé au mois, sont dûs à sa succession jusqu'au jour de son décès.

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

ART. 198. — Le congédiement prononcé par l'armateur ou le capitaine pour motif légitime n'ouvre aucun droit au profit du marin.

Sont notamment des motifs légitimes de congédiement :

1° Le fait par le marin de ne pas se présenter pour l'embarquement à la première réquisition de l'armateur ou de son représentant ;

2° L'arrestation d'un marin inculpé de crime ou de délit si le navire est en partance ; ou, si le navire n'est pas en partance, la détention du marin pendant plus de cinq jours ;

3° La désobéissance, dans le cas où elle constitue, d'après la législation disciplinaire en vigueur, une faute grave contre la discipline ;

4° L'ivresse, constatée au moins trois fois et dans les cas où elle constitue, d'après la législation disciplinaire en vigueur, une faute grave contre la discipline ;

5° L'absence irrégulière du bord pendant plus de trois jours ;

6° L'absence du bord ou la continuation d'absence du bord, quelle qu'en soit la durée, si elle a lieu entre le moment auquel le capitaine a fixé le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage, et celui auquel le capitaine a fixé la cessation du service par quarts, ou si le marin a quitté le bord étant aux arrêts ;

7° Le fait par le marin de se trouver dans l'impossibilité de reprendre son service pour le départ du navire, par suite de blessure ou de maladie, quelle qu'en soit d'ailleurs la cause ;

8° La prise, le naufrage, l'innavigabilité du navire sur lequel le contrat doit recevoir ou reçoit son exécution, à moins de convention contraire, la rupture du contrat par les affréteurs en cas d'affrètement total.

ART. 199. — En cas de congédiement prononcé sans motif légitime par le capitaine ou l'armateur avant le

commencement du voyage, les marins, quel que soit leur mode d'engagement, conservent à titre d'indemnité les avances reçues ; ils sont, en outre, payés des journées passées par eux au service du navire.

A défaut d'avance, les marins engagés au mois reçoivent un mois de salaire tel qu'il a été fixé au contrat ; ceux qui sont engagés au voyage reçoivent un mois de salaire, tel qu'il peut être évalué d'après la durée présumée du voyage ; ceux qui sont engagés au profit ou au fret ont également droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par les tribunaux.

ART. 200. — En cas de congédiement prononcé sans motif légitime par le capitaine ou l'armateur après le commencement du voyage, les marins payés au mois reçoivent les salaires stipulés pour le temps qu'ils ont servi et, en outre, à titre d'indemnité, la moitié des salaires tels qu'ils peuvent être évalués, d'après la durée présumée du voyage ; s'ils sont payés au voyage, ils reçoivent l'intégralité des salaires stipulés.

Les marins rémunérés au profit ou au fret ont droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par les tribunaux, qui le calculeront sur le manque à gagner et l'état d'avancement du voyage.

ART. 201. — La rupture du contrat d'engagement par le marin sans motif légitime, donne droit à indemnité au profit de l'armateur.

Sont notamment des motifs légitimes de rupture du contrat par le marin :

1° Le non-paiement des salaires aux époques et dans les conditions fixées par la loi ou par le contrat ;

2° Le fait d'avoir été victime d'un abus d'autorité de la part du capitaine, si cet abus d'autorité a été constaté et puni conformément à la législation disciplinaire et pénale en vigueur ;

3° L'appel ou l'engagement au service militaire dans l'armée de terre ou de mer.

ART. 202. — Lorsque la rupture du voyage arrive par le fait des chargeurs, les marins rémunérés au fret participent aux indemnités qui seront adjugées au navire.

Ces indemnités leur sont allouées dans les proportions où le fret l'aurait été.

ART. 203. — Si par suite d'un cas de force majeure le voyage devient impossible avant d'avoir commencé, la rupture de ce voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit des marins.

Toutefois, ceux-ci sont payés des journées par eux employées au service du navire, s'ils devaient être rémunérés au mois ou au voyage.

ART. 203. — Si par suite d'un cas de force majeure la continuation du voyage commencé devient impossible, les marins rémunérés au mois ou au voyage sont payés de leurs salaires jusqu'au jour de la cessation de leurs services, ceux qui sont rémunérés au profit ou au fret reçoivent la part leur revenant, en vertu du contrat, sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage effectuée.

Toutefois, en cas de prise, naufrage, déclaration d'innavigabilité, les tribunaux peuvent ou supprimer ou réduire les salaires des marins, s'il est prouvé que la perte du navire est le résultat de leur faute ou de leur négligence, ou qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire, les passagers et les marchandises ou pour recueillir les débris.

ART. 205. — Dans le cas où des indemnités sont allouées par des gouvernements ou des autorités administratives ou judiciaires, en réparation du préjudice causé, les marins qui, par application des deux articles précédents, n'ont pas reçu la totalité des salaires auxquels ils avaient droit pour la durée présumée du voyage, ont part aux indemnités.

LIVRE TROISIÈME

des Transports maritimes, des Risques de mer et des Assurances maritimes.

Titre premier. — Du contrat de transport maritime en général

CHAPITRE I

De la formation et de la preuve du contrat de transport

ART. 206. — L'affrètement est le contrat par lequel l'armateur du navire s'engage envers un expéditeur à transporter ses marchandises à un certain port ou pendant un certain temps, moyennant un certain prix, en y affectant soit la totalité, soit une partie du bâtiment.

ART. 207. — L'affrètement ou contrat de transport maritime se constate par charte-partie, connaissement ou tout autre écrit.

ART. 208. — La charte-partie est faite, soit par acte authentique, soit par acte sous seing privé.

Elle mentionne : le nom et le tonnage du navire ; le nom du capitaine ; l'indication, même approximative, des marchandises à transporter, soit par un même navire, en cas d'affrètement total, soit en cas d'affrètement partiel, à certaines époques, par navires à désigner ; le lieu et le temps convenus pour la charge et la décharge ; le prix du fret ou du nolis.

ART. 209. — Le connaissement est une reconnaissance écrite des marchandises reçues par le capitaine.

ART. 210. — Le connaissement doit exprimer :

La désignation des marchandises remises au transporteur, avec indication de leur quantité et de leurs marques distinctives ;

La date à laquelle il a été délivré ;

Le nom et le domicile du chargeur ;

Le nom et le domicile de l'armateur ou du fréteur ;

Le lieu du départ et celui de la destination ;

Le prix du fret, sauf référence de la charte-partie ou de toute autre convention ;

Le nombre des exemplaires du connaissement créés par le capitaine.

Tout exemplaire du connaissement qui ne contient pas les mentions ci-dessus indiquées, ne constitue qu'un commencement de preuve.

ART. 211. — Le connaissement peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur.

ART. 212. — S'il a été dressé à la fois une charte-partie et un connaissement, les clauses manuscrites l'em-

portent sur les clauses imprimées, alors même qu'elles figureraient sur la charte-partie ; en cas de conflit entre clauses imprimées et clauses manuscrites, le connaissement l'emporte sur la charte-partie.

CHAPITRE II

Des obligations réciproques des parties

ART. 213. — Le fréteur du navire est tenu de le délivrer en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable, sous tous les rapports, d'entreprendre en toute sécurité la navigation à laquelle il est destiné.

Il répond à l'égard de l'affréteur de tous dommages résultant d'un état défectueux du navire, à moins que cet état défectueux ne provienne d'un vice caché qu'un examen scrupuleux n'aurait pas permis de découvrir.

ART. 214. — La preuve de l'innavigabilité peut être admise, nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

ART. 215. — Dans tous les cas où un navire a été consigné, le fréteur ne peut en fournir un autre, à moins que, par suite de force majeure, ce navire se perde ou devienne innavigable après le commencement du voyage.

ART. 216. — S'il est trouvé, dans le navire, des marchandises qui n'aient pas été déclarées, le capitaine peut les faire mettre à terre dans le lieu du chargement ou en taxer le fret au plus haut prix payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature, et ce, sans préjudice de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 217. — Celle des parties par le fait de laquelle le navire s'est trouvé arrêté ou retardé, au départ, pendant sa route, ou au lieu de débarquement, doit en indemniser l'autre partie.

ART. 218. — Le navire doit, à l'époque convenue, être prêt à recevoir les marchandises au lieu de déchargement usuel. Le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur, et, au port de destination, les représenter sous palan aux réceptionnaires.

ART. 219. — L'affrètement de la totalité d'un navire ne comprend pas les cabines et les autres lieux réservés au capitaine et à l'équipage : mais le capitaine et l'équipage ne peuvent y charger aucune marchandise, sans le consentement de l'affréteur.

ART. 220. — En cas d'affrètement de la totalité ou d'une partie déterminée d'un navire, le capitaine ne peut, sans l'autorisation de l'affréteur, prendre d'autres marchandises dans le navire ou la partie du navire ainsi affrétée. En cas d'infraction, le fret des marchandises ainsi chargées appartiendrait à l'affréteur, sans préjudice de dommages-intérêts s'il y a lieu.

ART. 221. — Le fréteur est responsable de toutes pertes ou avaries occasionnées aux marchandises, aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve la force majeure.

ART. 222. — Les marchandises employées ou vendues par le capitaine, au cours du voyage, pour les besoins du navire, doivent être remboursées par le fréteur d'après leur valeur au port de destination, sous déduction des dépenses épargnées à l'affréteur si le navire arrive à bon port, et dans le cas contraire d'après leur prix de vente effectif.

ART. 223. — Le fréteur a le droit de retenir son fret pour toutes les marchandises dont il est tenu de rembourser la valeur.

ART. 224. — Si les chargeurs dont les marchandises ont été employées pour les besoins du navire ne sont pas remboursés de leur valeur, la perte en résultant pour eux sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à destination ou ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

ART. 225. — Si personne ne se présente pour se faire délivrer les marchandises ou si le destinataire refuse de les recevoir, le capitaine pourra, par autorité de justice, les faire vendre jusqu'à concurrence du montant de son fret et faire ordonner le dépôt du surplus. S'il y a insuffisance, il conserve un recours contre le chargeur pour le solde.

ART. 226. — Le chargeur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises convenue doit le fret en entier et, pour tout chargement stipulé au contrat, il doit en outre les frais qui ont pu en résulter pour le navire ; mais, réciproquement, il doit lui être déduit les dépenses épargnées au navire, ainsi que les trois quarts du fret des marchandises prises en remplacement.

ART. 227. — Celui qui a embarqué des marchandises dangereuses, nuisibles ou prohibées, est responsable à l'égard du fréteur de la cargaison et de tous les gens qui y sont intéressés, des dommages qu'elles ont pu causer. L'acceptation de telles marchandises par le capitaine ne fait disparaître cette responsabilité qu'à l'égard du fréteur.

ART. 228. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réceptionnaire au port de destination.

ART. 229. — Toutefois, le fret est dû dans les cas suivants :

a) Lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit ;

b) Lorsque les marchandises ne sont pas perdues par vice propre ;

c) Pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ;

d) Lorsque des marchandises dangereuses ou prohibées ont dû être détruites en cours de route, pourvu que le transporteur ait ignoré leur nature au moment de l'embarquement ;

e) Lorsque, au cours du voyage, des marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause ;

f) Lorsque la perte des marchandises a été admise en avarie commune.

ART. 230. — Dans tous les cas où le fret n'est pas dû, les avances faites au capitaine avant le départ sur ce fret doivent être restituées par lui, s'il n'y a convention contraire.

Le paiement, par le capitaine, à l'affréteur ou au chargeur, d'une prime d'assurance sur les avances reçues par lui, doit être tenu pour une convention de non restitution.

ART. 231. — Lorsque, par suite de fortune de mer,

le navire a besoin d'être réparé en cours de voyage, l'affréteur ou le chargeur est tenu d'attendre ou de payer le fret entier.

ART. 232. — Lorsque le navire est arrêté durant le voyage par suite du fait d'une puissance ou de tout autre événement non imputable au capitaine ou au fréteur, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu ni à dommages-intérêts, ni à augmentation du fret spéciale.

ART. 233. — Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les faire recharger ou d'indemniser le capitaine des frais de rechargement.

ART. 234. — Lorsqu'un cas de force majeure, survenant après le départ du navire, l'empêche de se rendre à sa destination et que le navire est obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû que le fret de l'aller, quoique le navire ait été affrété pour l'aller et le retour.

ART. 235. — Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts des chargeurs soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au port de départ.

ART. 236. — Si dans le cas de naufrage ou d'innavigabilité du navire en cours de voyage, les marchandises parviennent à destination moyennant un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire, la différence en moins, entre les deux frets, doit être payée au capitaine.

Mais il n'est rien dû au capitaine si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui, et si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

ART. 237. — Le chargeur ne peut pas abandonner en paiement du fret les marchandises diminuées de valeur pour quelque cause que ce soit.

Si toutefois des futailles contenant du vin, de l'huile, du miel ou autres liquides ont tellement coulé qu'elles sont vides ou presque vides, ces futailles pourront être abandonnées pour le fret.

ART. 238. — Les jours de planches ou de staries commencent à courir : pour le chargement, le lendemain du jour où l'affréteur a reçu avis que le navire est prêt à prendre ses marchandises ; pour le déchargement, le lendemain du jour où le destinataire est mis à même de commencer le déchargement, dans les conditions prévues au contrat. Lorsqu'il n'est pas fixé par la convention, le point de départ et la durée des staries reste soumis à l'usage des lieux. Les jours ouvrables entrent seuls dans le calcul des staries.

ART. 239. — Si le chargement ou le déchargement n'est pas terminé pendant les jours de planches, alors que la date d'expiration de ceux-ci n'a pas été indiquée, les surestaries commencent à courir, d'après l'usage des lieux, mais seulement vingt-quatre heures après un simple avis donné par écrit par le capitaine, soit à l'affréteur, soit au destinataire ; elles commencent sans aucun avis, si le nombre des jours de planches a été déterminé. Les jours courants entrent sans distinction dans le calcul des surestaries.

ART. 240. — Les jours de staries ne sont interrompus que pendant le temps où il a été impossible de charger ou de décharger. Les jours de surestaries ne sont pas interrompus même en cas de force majeure.

ART. 241. — Les dispositions applicables au fret s'étendent de plein droit aux surestaries.

ART. 242. — Pour garantir le paiement du fret et des accessoires, le fréteur a, même en cas de faillite du destinataire, un privilège sur les marchandises composant le chargement, pendant une quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.

ART. 243. — Le fréteur peut retenir les marchandises faute de paiement du fret, à moins qu'il ne lui soit fourni une bonne et valable caution.

Le fréteur peut également demander le dépôt des marchandises en mains tierces, jusqu'à ce qu'il soit payé du fret, ou même en faire ordonner la vente jusqu'à concurrence du montant de sa créance.

ART. 244. — Le connaissement peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur.

ART. 245. — Le connaissement nominatif n'est pas négociable. Le capitaine ne peut remettre la marchandise qu'à la personne dénommée.

ART. 246. — Le connaissement à personne dénommée est négociable par endossement. Le capitaine ne peut délivrer la marchandise qu'au porteur du connaissement endossé, même en blanc.

ART. 247. — Le connaissement au porteur est négociable par simple remise. Le capitaine doit délivrer la marchandise à toute personne qui se présente à lui en possession de ce connaissement.

ART. 248. — Les exemplaires du connaissement à ordre ou au porteur doivent porter la mention « négociable » ou « non négociable », avec l'indication du nombre d'exemplaires et la mention que, l'un étant accompli, l'autre ne pourra l'être.

ART. 249. — Le transporteur ne peut opposer au porteur d'un exemplaire négociable endossé, les exceptions opposables au chargeur, à moins qu'il ne prouve que ce porteur agit comme mandataire du chargeur.

ART. 250. — En cas de conflit entre porteurs de divers exemplaires négociables du même connaissement, avant toute délivrance de la marchandise par le capitaine, la préférence est donnée à celui qui se prévaut de l'exemplaire dont l'endossement est le plus ancien.

ART. 251. — Après délivrance de la marchandise au porteur de l'un des exemplaires négociables, le porteur d'un autre exemplaire, même en vertu d'un endossement antérieur, ne peut pas lui être préféré.

ART. 252. — En cas de divergences entre la charte-partie et le connaissement d'un navire affrété, la préférence doit être donnée aux stipulations de la charte-partie, dans les rapports entre le fréteur et l'affréteur. Mais, dans les rapports entre l'affréteur et le chargeur, c'est le connaissement seul qui fait foi, à moins qu'il ne se réfère expressément à la charte-partie.

ART. 253. — L'émetteur d'un connaissement direct est tenu, jusqu'au terme du parcours, des actions qui naissent de ce connaissement.

Il est garant des faits des transporteurs successifs auxquels est transmise la marchandise.

ART. 254. — Dans le cas prévu par l'article précédent, chacun des transporteurs subséquents n'est responsable que des pertes, avaries et retards survenus sur son propre parcours.

CHAPITRE III

De l'extinction et de l'exonération des obligations

ART. 255. — Le contrat d'affrétement ou de transport est résilié de plein droit, sans indemnité de part ni d'autre, lorsqu'avant tout commencement d'exécution il se produit un cas de force majeure qui empêche complètement cette exécution.

Si le cas de force majeure se produit avant le départ du navire, mais alors que le contrat a déjà reçu un commencement d'exécution, la résiliation est prononcée, à charge d'indemnité s'il y a lieu.

ART. 256. — Si la force majeure n'empêche que temporairement la sortie du navire, les conventions subsistent, sans augmentation de fret ni indemnité, à la condition toutefois que ce retard n'ait pas eu pour conséquence de rompre l'opération commerciale en vue de laquelle l'une ou l'autre des parties, ou toutes deux, avaient contracté.

ART. 257. — En cas d'affrétement total du navire, l'affréteur peut résilier le contrat en payant la moitié du fret stipulé, à la condition qu'il n'ait pas encore donné au capitaine l'ordre du départ, ou, s'il a chargé tout ou partie de la cargaison, que les jours de staries ne soient pas encore expirés. Dans ce dernier cas, l'affréteur est tenu en outre de supporter les dépenses de chargement et de déchargement, et de payer des dommages-intérêts pour le retard qui a pu être occasionné.

ART. 258. — En cas d'affrètement partiel ou de transport maritime, le chargeur a le même droit, mais il doit alors le fret entier. Toutefois il ne serait dû que le dernier fret si tous les chargeurs étaient d'accord pour résilier.

ART. 259. — Sauf le cas prévu par l'article 257, l'affréteur ne peut résilier le contrat, à moins de payer le fret entier, les surestaries et tous autres frais grevant la cargaison. De plus, l'affréteur est tenu d'indemniser le fréteur, si ce dernier subit un dommage ou encourt des frais extraordinaires par le fait du déchargement des marchandises.

ART. 260. — Le droit de résiliation prévu par les trois articles précédents n'est pas applicable aux affrètements à temps, ni à ceux conclus pour plusieurs voyages successifs.

ART. 261. — Dans les cas où il doit le fret entier pour résiliation de contrat, l'affréteur peut en déduire les dépenses épargnées au fréteur, ainsi que le fret des marchandises qui ont été embarquées ou offertes en remplacement, sans que cette déduction puisse dépasser la moitié du fret.

ART. 262. — Toutes actions en dommages-intérêts pour avaries particulières ou pertes partielles, exercée soit entre le capitaine ou l'armateur, soit contre les propriétaires des marchandises, sont non recevables si, dans les trois jours, jours fériés non compris, de la date à laquelle la marchandise a été mise à la disposition effective du destinataire, il n'a pas été fait et signifié, par acte extra-judiciaire ou lettre recommandée, une protestation motivée, et si cette protestation n'a pas été suivie d'une action en justice dans le délai de trente jours.

ART. 263. — Toutes actions dérivant du contrat d'affrètement sont prescrites par un an à compter de l'arrivée de la marchandise au port de destination, et, en cas de non arrivée, de la date à laquelle elle aurait dû normalement y parvenir.

ART. 264. — Est nulle et de nul effet toute clause de connaissement ou titre quelconque de transport maritime, créé au Maroc ou à l'étranger, ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité, de déroger aux règles de la compétence ou de renverser la charge de la preuve.

Toutefois, l'armateur peut s'exonérer des fautes commises par le capitaine, le pilote et l'équipage, dans l'accomplissement de leurs fonctions en ce qui concerne le navire.

ART. 265. — Les clauses « que dit être », «...poids, qualité et contenu inconnus » et toutes autres équivalentes ont pour effet exclusif de mettre la preuve des manquants à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

ART. 266. — Lorsqu'aucune déclaration de valeur ne figure au connaissement, la responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 2.500 francs par colis, et ce, nonobstant toute convention contraire.

Lorsqu'une déclaration de valeur figure au connaissement, cette responsabilité est limitée à la valeur ainsi déclarée.

ART. 267. — Les dispositions ci-dessus s'appliquent à tout transport de marchandises à destination ou en provenance des ports de la zone française du Maroc, et ce, alors même que le connaissement ou le titre de transport est créé à l'étranger, entre étrangers, ou que les parties stipulent que le contrat de transport sera régi par une loi étrangère. Toute stipulation de cette nature est nulle et de nul effet.

ART. 268. — L'insertion de clauses non conformes aux dispositions ci-dessus dans un connaissement ou titre quelconque de transport, est punie d'une amende de 100 à 200 francs pour chaque infraction ; le capitaine, l'armateur, le propriétaire du navire, le consignataire et l'agent du navire seront tous conjointement et solidairement responsables du paiement de cette amende.

ART. 269. — Sera puni des peines portées à l'article 405 du Code Pénal français quiconque, par déclaration faite de mauvaise foi et insérée au connaissement, aura trompé ou tenté de tromper l'armateur ou ses préposés sur la nature, la valeur ou la quantité des marchandises embarquées.

Lorsque la déclaration inexacte sur la nature, la valeur ou la quantité des marchandises embarquées aura été faite de bonne foi, elle aura pour sanction l'obligation de payer un fret double.

Titre deuxième. — De certains contrats particuliers

CHAPITRE I

De l'affrètement à temps

ART. 270. — Le contrat d'affrètement à temps est celui par lequel le fréteur loue son navire pour un temps déterminé et pour tout emploi licite et normal à la convenance de l'affréteur.

ART. 271. — Le fréteur peut laisser ou non à l'affréteur le droit de choisir ou de congédier le capitaine ; il peut abandonner à l'affréteur la gestion nautique et commerciale du navire, ou seulement la gestion commerciale.

ART. 272. — L'affréteur qui a, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, doit pourvoir à tous les approvisionnements, aux réparations d'entretien, ainsi qu'à tous les frais d'exploitation, et supporter les contributions d'avaries communes à la charge du navire et du fret.

ART. 273. — Si l'affréteur a, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, la perte du navire ainsi que les avaries, quelle qu'en soit la gravité, sont à sa charge, à moins qu'il ne prouve qu'elles sont dues à une fortune de mer.

Si l'affréteur n'a que la gestion commerciale du navire, ces pertes et avaries sont à la charge du fréteur, à moins que celui-ci ne prouve qu'elles sont dues à la faute de l'affréteur.

ART. 274. — Le fret est dû par l'affréteur pour tout le temps durant lequel le navire est à sa disposition. En cas de prise, de condamnation ou de perte du navire, le fret est dû jusqu'au moment où ces événements se sont produits.

ART. 275. — En cas de perte sans nouvelles, le fret est dû intégralement jusqu'à la date des dernières nouvelles, et, en outre, pour la moitié du temps qui restait normalement à courir depuis les dernières nouvelles jusqu'à l'achèvement du voyage.

ART. 276. — Si le fret est calculé par période de temps, toute période commencée est due en entier.

ART. 277. — Le fret commence à courir du jour où le navire a été mis à la disposition de l'affréteur et cesse de courir le jour où il a été remis en état de première charge, à la disposition du fréteur.

ART. 278. — Le fret n'est pas dû pour le temps durant lequel l'affréteur se trouve privé de la jouissance du navire par le fait d'une puissance, mais il continue à courir pendant l'arrêt du navire résultant d'événements de navigation. Si l'arrêt du navire est dû à un fait du fréteur ou à l'état du navire, il n'est dû aucun fret, et des dommages-intérêts peuvent être réclamés, s'il y a lieu.

CHAPITRE II

Du transport des passagers

ART. 279. — Le passager ne peut, sans l'assentiment du capitaine, céder les droits résultant de la convention de transport.

ART. 280. — Les frais de nourriture du passager sont compris dans le prix de passage, sauf convention contraire.

Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir au passager les aliments nécessaires moyennant un juste prix.

ART. 281. — Le transport des bagages du passager est régi par les mêmes dispositions que le transport des marchandises, à moins toutefois que le passager en ait conservé la garde, auquel cas les pertes et dommages éprouvés par ces bagages n'engagent la responsabilité du capitaine que s'il est établi qu'ils ont été causés par le fait de l'équipage.

ART. 282. — Le passager est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord.

ART. 283. — Les effets du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix de passage et des frais d'entretien, s'il y a lieu.

ART. 284. — Le capitaine est tenu, sous peine de résiliation du contrat et de dommages-intérêts, de transporter le passager au lieu de destination fixé par le billet de passage.

ART. 285. — Le passager qui ne se rend pas à bord en temps utile, avant le commencement ou pendant le cours du voyage, n'en est pas moins tenu de payer intégralement le prix du passage, alors même que le capitaine se serait mis en route ou aurait continué son voyage sans l'attendre.

ART. 286. — La résiliation du contrat peut être prononcée et le passager a droit à des dommages-intérêts si, par le fait du capitaine, le départ n'a pas lieu au jour fixé.

ART. 287. — Lorsque, au cours du voyage, le passager débarque soit volontairement, soit pour cause de maladie, ou qu'il vient à décéder, le prix du passage n'en reste pas moins dû en entier.

ART. 288. — Lorsque par suite d'un événement de force majeure le navire n'arrive pas à destination, le capitaine n'a droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu, et il n'est payé du prix du passage que s'il pourvoit par ailleurs au transport du passager à destination.

Lorsque, au contraire, l'interruption du voyage provient d'une faute du capitaine, celui-ci supporte tous les frais d'entretien et est tenu, en outre, d'assurer le transport du passager à destination, à quelque prix que ce soit.

ART. 289. — Si le capitaine est contraint de faire réparer le navire pendant le voyage, le passager est tenu d'attendre ou de payer le prix entier du passage.

Le passager a droit, pendant la durée des travaux, au logement gratuit et à l'exécution des conventions relatives à l'entretien, à moins que le capitaine n'offre de lui faire achever son voyage sur un autre navire de même qualité.

ART. 290. — En cas d'accident survenu au passager pendant le voyage, il incombe au passager de prouver que l'accident est dû à une faute de l'armateur, du capitaine ou de l'équipage, à moins toutefois qu'un fait anormal survenu dans l'exploitation du navire ne crée une présomption de responsabilité à la charge de ces derniers.

CHAPITRE III

Du remorquage

ART. 291. — Le capitaine du navire remorqué, lorsque ce navire dispose de ses moyens de propulsion, est responsable vis-à-vis des tiers de la faute du capitaine du navire remorqueur, à moins qu'il ne prouve que celui-ci n'était pas à son service. Mais il conserve, en pareil cas, son droit de recours contre ce dernier.

Titre troisième. — Des risques de mer

CHAPITRE I

De l'abordage

ART. 292. — En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires et aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

ART. 293. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition est applicable dans le cas où les navires ou seulement l'un d'entre eux sont au mouillage au moment de l'accident.

ART. 294. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

ART. 295. — S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois si d'après les circonstances la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est supportée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans la dite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement, à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

ART. 296. — La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque la présence de celui-ci est obligatoire.

ART. 297. — L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

ART. 298. — Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 295, est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement. Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

ART. 299 — En cas d'abordage, le demandeur pourra à son choix assigner devant le tribunal du défendeur ou devant le tribunal du port d'attache du navire.

Le tribunal du premier port marocain de la zone française où l'un ou l'autre des deux navires est entré après la collision, et, si l'abordage est survenu dans la limite des eaux territoriales de cette zone, le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite, sont également compétents pour procéder, à la requête de la partie la plus diligente, à toutes mesures provisoires ou urgentes, telles que expertises ou enquêtes.

En cas de nécessité, le juge des référés peut, par ordonnance rendue sur simple requête, abréger dans la mesure qu'il juge convenable les délais de distance fixés par le code de procédure civile ; sommation de comparaître devra être adressée au défendeur, le cas échéant, par télégramme avec accusé de réception expédié par le secrétaire-greffier.

CHAPITRE II

De l'assistance et du sauvetage

ART. 300. — L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix du passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

ART. 301. — Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

ART. 302. — N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

ART. 303. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération, pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison, que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement normal du contrat de remorquage.

ART. 304. — Une rémunération est due, encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

ART. 305. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties, et à défaut, par le juge. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs.

La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs, sera réglée par la loi nationale du navire.

ART. 306. — Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut,

à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge, à la requête de la partie intéressée.

ART. 307. — La rémunération est fixée par le juge suivant les circonstances, en prenant pour bases :

a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours ; le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur ; le temps employé ; les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs ; la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

b) en second lieu, les choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 305, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération, s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance, ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

ART. 308. — Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance, ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

ART. 309. — L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans, à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

CHAPITRE III

Des avaries

ART. 310. — Tous dommages et pertes subis par le navire, la cargaison et le fret, conjointement ou séparément, toutes dépenses extraordinaires faites pour eux, sont réputés avaries.

ART. 311. — A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

ART. 312. — Les avaries sont de deux classes : avaries communes et avaries particulières.

ART. 313. — Sont avaries communes, à la condition d'avoir eu un résultat utile, les dommages souffert volontairement et les dépenses extraordinaires faites pour le salut commun du navire et de la cargaison.

ART. 314. — Sont notamment avaries communes, lorsque les conditions fixées par l'article 313 se trouvent remplies :

1° les choses jetées à la mer et les dommages causés par le jet au navire et à la cargaison ;

2° les câbles, mâts et agrès rompus ou coupés et les dommages causés par leur chute ;

3° les ancres et autres objets abandonnés ;

4° les pansements, gages et nourriture des matelots blessés en défendant le navire ;

5° les dépenses de relâche ;

6° les gages et vivres d'équipage au port de relâche ;

7° les frais, pertes et dommages résultant de manutentions extraordinaires des marchandises ;

8° les frais de renflouement et d'assistance du navire, ainsi que les dommages résultant de ces opérations ;

9° les dommages résultant d'un forcement de voiles ou de machine, mais seulement lorsque cette manœuvre extraordinaire a été exécutée en vue du renflouement du navire échoué ;

10° la valeur des marchandises employées comme combustible pour permettre l'achèvement du voyage ;

11° Les dommages causés au navire et à la cargaison par les mesures prises pour l'extinction d'un incendie.

ART. 315. — Toute dépense, quelle qu'en soit la nature, effectuée en substitution d'une autre dépense qui aurait le caractère d'avarie commune, est réputée elle-même avarie commune, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense ainsi évitée.

ART. 316. — Quiconque réclame l'admission d'un dommage ou d'une dépense en avarie commune, doit prouver que tous les caractères constitutifs de l'avarie commune sont réunis, et que le dommage ou la dépense a été la conséquence directe des mesures de salut commun.

ART. 317. — Il n'y a lieu à contribution d'avaries communes qu'autant que le navire et la cargaison ont été l'un et l'autre au moins partiellement sauvés, à moins que l'un d'eux n'ait été entièrement sacrifié pour le salut de l'autre.

ART. 318. — Lorsque le péril commun a été la conséquence soit d'un vice propre du navire ou des marchandises, soit d'une faute du capitaine ou des chargeurs, les dommages et dépenses ayant le caractère d'avaries communes n'en donnent pas moins lieu à contribution au profit des autres intéressés. Ceux-ci conservent leur recours, pour le montant des contributions par eux payées, contre ceux auxquels incombe la responsabilité du vice propre ou de la faute ; ces derniers ne peuvent, en aucun cas, réclamer l'admission en avaries communes de leurs propres dommages ou dépenses.

Toutefois l'armateur qui est exonéré, par une clause de la charte-partie ou du connaissement, de la responsabilité des fautes du capitaine, est admis à former une demande en contribution, mais seulement lorsque le péril commun a été la conséquence d'une faute nautique du capitaine.

ART. 319. — Les objets pour lesquels il n'a été établi ni connaissement, ni reçu du capitaine, ne sont pas admissibles en avaries communes, s'ils sont sacrifiés ; ils contribuent néanmoins, s'ils sont sauvés.

ART. 320. — Les marchandises chargées sur le pont contribuent, si elles sont sauvées.

Si elles sont sacrifiées, leur propriétaire n'est admis à former une demande en contribution que s'il n'a pas donné son consentement à ce mode de chargement.

Cette dernière disposition n'est pas applicable au cas prévu par le deuxième alinéa de l'article 318.

ART. 321. — Les marchandises sacrifiées sont estimées suivant le prix courant du lieu de déchargement, à charge par leur propriétaire de payer le fret, mais sous déduction des frais de déchargement, ainsi que des droits de douane, s'il y a lieu.

ART. 322. — Le coût des réparations du navire ou de ses accessoires, admissibles en avaries communes, est sujet à des réductions pour différence du neuf au vieux. L'importance de ces réductions varie, suivant la nature des parties ou objets endommagés, le mode de réparation, l'âge du navire, celui des chaudières, sans toutefois que ces réductions puissent dépasser le tiers du montant des réparations qui en font l'objet.

ART. 323. — Les avaries communes sont supportées :

par les marchandises sacrifiées et les marchandises sauvées, sur leur valeur au port de destination, déduction faite des frais de déchargement, des droits de douane, ainsi que du fret, à moins qu'il n'ait été stipulé payable ou acquis à tout événement ;

par le navire, sur sa valeur au port de reste ;

par le fret et le prix de passage en risques pour l'armateur, sur les deux tiers de leur montant brut.

ART. 324. — Les provisions de bord, les munitions de guerre, les effets et salaires des gens de l'équipage et les bagages des passagers ne contribuent pas.

S'ils sont sacrifiés, leur valeur est remboursée par voie de contribution.

ART. 325. — Le règlement d'avaries communes s'établira, sauf stipulation contraire, au port de reste, suivant la loi de ce port ;

A défaut d'entente amiable entre tous les intéressés, le tribunal ou, à son défaut, le juge de paix désigne, à la demande de la partie la plus diligente, des experts-répartiteurs chargés d'examiner s'il y a lieu à règlement d'avaries communes et, dans l'affirmative, d'établir ce règlement. A l'étranger, ces experts-répartiteurs sont désignés par le consul de France ou le magistrat du lieu ;

La répartition est rendue exécutoire par homologation du tribunal compétent ou du consul.

ART. 326. — L'armateur est privilégié, pour le montant des contributions qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.

Les propriétaires des marchandises sacrifiées sont privilégiés sur le navire, pour le montant des contributions incombant au navire et au fret en risques pour l'armateur.

ART. 327. — Le capitaine peut se refuser à délivrer les marchandises jusqu'à ce que leurs propriétaires aient acquitté le montant des contributions à leur charge, à moins que ceux-ci ne lui aient fourni bonne et valable caution pour la garantie du paiement de ces contributions.

ART. 328. — Lorsque, à la suite d'un naufrage, les marchandises seules ont été sauvées, le fret doit contribuer, sur les deux tiers de son montant brut aux frais de sauvetage des marchandises.

ART. 329. — Tous dommages et dépenses extraordinaires qui ne réunissent pas les conditions exigées par les articles précédents pour constituer des avaries communes, sont avaries particulières.

ART. 330. — Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a éprouvé le dommage ou occasionné la dépense.

ART. 331. — Toutes actions ou dommages-intérêts pour avaries particulières ou pertes partielles exercées, soit contre le capitaine ou l'armateur, soit contre les propriétaires des marchandises, sont irrecevables s'il n'a été fait et signifié, dans les trois jours, non compris les jours fériés, de la date à laquelle la marchandise a été mise à la disposition effective du destinataire, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, une protestation motivée, et si cette protestation n'a pas été suivie de l'action en justice dans le délai de trente jours.

ART. 332. — Toutes demandes en contribution pour avaries communes et toutes actions dérivant du contrat d'affrètement sont prescrites dans le délai d'un an, à compter de la date de l'arrivée de la marchandise, ou, si elle n'a pas achevé son voyage, à compter de la date à laquelle elle aurait dû normalement arriver.

CHAPITRE IV

Du prêt à la grosse

ART. 333. — Le prêt à la grosse ne peut être fait qu'au capitaine, en cours de voyage, pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins du navire ou de la cargaison.

Il doit être autorisé, dans la zone française du Maroc, par le juge de paix ; à l'étranger, par l'autorité consulaire, ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

ART. 334. — L'emprunt a lieu par adjudication aux conditions déterminées par le magistrat, à moins qu'en raison des circonstances celui-ci n'ait autorisé l'emprunt amiable.

ART. 335. — L'emprunt à la grosse peut être effectué sur le navire, sur le fret, sur la cargaison, conjointement ou séparément. Toutefois, la cargaison ne peut être engagée que conjointement avec le navire et le fret, à moins qu'il ne s'agisse de dépenses la concernant exclusivement.

ART. 336. — Le capitaine n'est pas personnellement responsable de l'emprunt s'il s'est conformé aux conditions de l'autorisation. Dans le cas contraire, il engage sa responsabilité personnelle.

Le propriétaire du navire affecté à l'emprunt en est responsable, sauf la faculté d'abandon prévue au présent dahir.

Les propriétaires des marchandises affectées à l'emprunt en sont également responsables, sauf la faculté d'en faire abandon au prêteur.

ART. 337. — Les objets sur lesquels a été fait l'emprunt sont affectés, par privilège, au remboursement du capital et de la prime à la grosse.

ART. 338. — S'il a été contracté plusieurs prêts à la grosse sur les mêmes objets, celui qui est postérieur en date est préféré à celui qui le précède.

Les prêts de même date conservent le même rang.

ART. 339. — L'acte de prêt à la grosse peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur.

ART. 340. — Lorsque l'acte de prêt à la grosse est à

ordre, la garantie des endosseurs ne s'étend pas à la prime de grosse, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

ART. 341. — Si les objets affectés au prêt à la grosse sont entièrement perdus et que la perte ait eu lieu par cas fortuit, baraterie de patron ou vice caché, la somme prêtée ne peut être réclamée.

ART. 342. — Le prêteur ne contribue pas aux avaries particulières des objets affectés au prêt.

Toutefois en cas de naufrage il supporte, dans les frais de sauvetage des objets affectés au prêt, une part proportionnelle au montant de la créance.

ART. 343. — En cas d'avaries communes, le montant du prêt ne s'ajoute pas aux valeurs contributives ; le règlement de répartition entre le navire, le fret et la cargaison est établi comme s'il n'y avait pas de prêt à la grosse. Mais le prêteur contribue à la décharge des propriétaires des objets affectés au prêt, proportionnellement au montant de la créance.

ART. 344. — Toute action dérivant d'un contrat de prêt à la grosse est prescrite, après deux ans, à compter de la date d'exigibilité de la créance.

Titre quatrième. — Des assurances et du délaissement

CHAPITRE I

Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet

ART. 345. — Le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit :

Il énonce :

1° la date à laquelle l'assurance est contractée, et si c'est avant ou après-midi ;

2° le nom et le domicile de celui qui fait assurer, pour son compte ou pour le compte d'autrui ;

3° les risques que l'assureur prend à sa charge, le moment où ces risques commencent et celui où ils finissent ;

4° la somme assurée ;

5° la prime ou le coût de l'assurance ;

6° la soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue.

Chacune des parties intéressées a le droit de se faire délivrer une copie certifiée de la police d'assurance.

ART. 346. — Toute personne intéressée peut faire assurer le navire et ses accessoires, les frais d'armement, les victuailles, les salaires des gens de mer, le fret, les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime, les marchandises chargées à bord et le profit espéré de ces marchandises, le coût de l'assurance, et généralement toutes choses estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation.

Toute assurance cumulative est interdite.

Dans tous les cas d'assurances cumulatives, s'il y a eu dol ou fraude de la part de l'assuré, l'assurance est nulle à l'égard de l'assuré seulement ; s'il n'y a eu ni dol, ni fraude, l'assurance est réduite, sauf indemnité s'il y a lieu, de toute la valeur de l'objet deux fois assuré ; s'il y a eu deux ou plusieurs assurances successives, la réduction porte sur la plus récente.

ART. 347. — Lorsque l'assurance a pour objet le fret net, le montant de ce fret, dans le silence du contrat, est évalué à 60 % du fret brut.

ART. 348. — Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures et par les livres ; à défaut, l'estimation est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, le fret acquis à tout événement, ainsi que le coût de l'assurance et, s'il y a lieu, le profit espéré.

ART. 349. — Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire et de ses accessoires, du moment où le navire a levé l'ancre ou démarré jusqu'au moment où il est ancré et amarré au port ou au lieu de sa destination. Il court, à l'égard des marchandises, du moment où elles ont quitté la terre pour être chargées sur le navire ou sur les allèges ou gabares, jusqu'au moment où elles sont mises à terre au lieu de leur destination.

ART. 350. — L'assureur peut faire réassurer par d'autres les risques qu'il a assurés.

La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

ART. 351. — Si l'assuré tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, ni la prime payée, l'assureur peut demander une caution et, à défaut de caution, la résiliation du contrat. L'assuré a les mêmes droits en cas de faillite de l'assureur.

ART. 352. — Les sommes empruntées à la grosse ne peuvent faire l'objet d'un contrat d'assurance.

ART. 353. — Même en l'absence d'intervention frauduleuse, toute réticence ou toute fausse déclaration de la part de l'assuré, qui diminue l'opinion du risque, annule l'assurance.

L'assurance est nulle même dans le cas où la réticence ou la fausse-déclaration n'a pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré.

La prime demeure acquise à l'assureur.

CHAPITRE II

Des obligations de l'assureur et de l'assuré

ART. 354. — Si l'assurance est rompue par le fait de l'assuré avant le commencement des risques, sans que cette rupture soit due à la force majeure ou à un juste motif, l'assureur reçoit, à titre d'indemnité forfaitaire, la moitié de la prime fixée lors de la conclusion du contrat.

ART. 355. — Sont aux risques de l'assureur : les dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route, de voyage ou de navire, jet, feu, explosion, pillage, piraterie, vol commis à bord, baraterie et, généralement, par tous accidents et fortunes de mer.

ART. 356. — L'assureur sur corps ne répond pas des fautes du capitaine ayant le caractère de dol ou de fraude, lorsque le capitaine a été choisi par l'armateur.

ART. 357. — L'assureur ne répond pas des recours exercés contre le navire assuré soit pour dommages causés à la chose d'autrui, soit pour pertes de vies ou blessures.

ART. 358. — Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont pas à la charge de l'assureur. En cas de convention

contraire, l'assureur répond de tous les dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par hostilités, représailles, arrêts, prises et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre.

ART. 359. — L'assureur ne répond pas des conséquences des fautes ou négligences de l'assuré ou de ses ayants droit.

Est nulle toute convention contraire ayant pour objet de garantir les fautes lourdes ou la fraude.

ART. 360. — Les dommages et pertes résultant du vice propre de l'objet assuré ne sont pas à la charge de l'assureur, sauf, en cas d'assurance sur corps, s'il s'agit d'un vice caché du navire que l'armateur le plus diligent ne pouvait ni prévoir ni empêcher.

ART. 361. — Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des objets assurés est nul, à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a eu fraude ou dol de la part de celui-ci.

S'il n'y a eu ni dol, ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des objets assurés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue. En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer à proportion des sommes respectivement assurées par eux, sans préjudice de leurs droits à des dommages-intérêts, s'il y a lieu. La prime est réduite proportionnellement.

ART. 362. — S'il existe deux ou plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude, sur les mêmes choses, contre les mêmes risques, par l'ordre des mêmes intéressés, et que le premier en date de ces contrats couvre l'entière valeur des choses assurées, c'est ce premier contrat qui subsiste seul. Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents sont libérés. Si l'entière valeur des choses assurées n'est pas couverte par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de date des contrats.

Si les divers contrats assurent ensemble une somme supérieure à la valeur des choses assurées et sont de même date, ils subsistent tous, mais subissent une réduction proportionnelle à la somme couverte par chacun d'eux.

En cas d'assurance sur facultés par police flottante, l'ordre des dates se règle d'après la date, non du contrat, mais de la mise en risques des facultés assurées.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, l'assurance conclue par celui aux risques duquel voyagent les choses assurées est seule valable, quelle qu'en soit la date, à l'exclusion de toute autre assurance qui aurait été conclue par un tiers, pour son compte, mais sans mandat ni rectification de sa part.

ART. 363. — Toute assurance faite après la perte ou l'avarie des choses assurées est nulle, s'il est prouvé que la nouvelle de la perte ou celle de l'avarie est parvenue au lieu où se trouvait l'assuré, avant qu'il eût donné l'ordre d'assurance, ou au lieu où a été signé le contrat avant la signature.

ART. 364. — Si, cependant, l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré connaissait la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat.

En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paie à l'assureur une double prime. En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue.

ART. 365. — La prime stipulée par le contrat soit pour une assurance en voyage, soit pour une assurance à temps, est acquise en entier à l'assureur lorsqu'il a commencé à courir les risques.

ART. 366. — En cas d'événements pouvant donner lieu à recours contre l'assureur, l'assuré doit prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assureur peut, de son côté, prendre ou requérir lui-même ces mesures sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait ainsi acte de propriété. Il peut également prendre, en son nom propre, toutes mesures utiles à la constatation des avaries du navire ou des marchandises assurées, ainsi que des causes de ces avaries.

ART. 367. — Le paiement par l'assureur des indemnités à sa charge entraîne de plein droit subrogation à son profit dans tous les droits, actions et recours pouvant appartenir à l'assuré contre des tiers à raison des pertes ou avaries qui ont fait l'objet de ce paiement.

L'assureur tenu du paiement de pertes ou avaries dont la responsabilité incombe à un tiers, peut également, même avant paiement, agir en son nom propre contre ce dernier.

ART. 368. — Dans les assurances sur marchandises souscrites par police dites *flottantes* ou *d'abonnement*, l'assuré est tenu de déclarer en aliment, pendant la durée de la police et en tant qu'elles y sont applicables, toutes les expéditions faites pour son compte ou pour le compte des tiers qui lui auraient régulièrement donné le mandat de pourvoir à l'assurance. Faute par lui de se conformer à cette obligation, toute réclamation sera de plein droit irrecevable, sans préjudice du droit, pour l'assureur d'exiger le paiement des primes afférentes aux expéditions non déclarées. L'assureur peut, en outre, résilier le contrat.

L'assuré est tenu de faire ses déclarations d'aliment dans le délai de trois jours au plus tard, non compris les jours fériés, après la date de la réception, par lui, des avis d'expédition.

Lorque la déclaration d'aliment concerne des marchandises assurées pour compte de tiers, elle ne peut produire aucun effet, quelle que soit sa date, lorsqu'elle a été faite après sinistre.

ART. 369. — Tous dommages et pertes qui ne donnent pas ouverture au délaissement sont réputés avaries et se règlent entre assureurs et assurés conformément aux dispositions ci-après.

ART. 370. — Le coût des réparations du navire ou de ses accessoires est sujet à des réductions pour différence du neuf au vieux. L'importance de ces réductions varie suivant la valeur des parties ou objets endommagés, le mode de réparation, l'âge du navire, celui des chaudières, sans toutefois que ces réductions puissent être supérieures au tiers du montant des réparations qui en font l'objet.

ART. 371. — Les gages et vivres de l'équipage sont réputés à charge du fret et n'incombent en aucun cas aux assureurs du navire.

ART. 372. — La contribution aux avaries communes incombe aux assureurs proportionnellement à la valeur assurée par eux, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge.

ART. 373. — Dans les règlements d'avaries sur marchandises, l'importance des avaries est déterminée par la comparaison entre la valeur qu'auraient eue ces marchandises à l'état sain et leur valeur en état d'avaries; le taux de dépréciation ainsi obtenu est appliqué sur leur valeur assurée

La valeur des marchandises avariées peut également être déterminée au moyen d'une vente publique que les assureurs ou leurs représentants ont seuls le droit d'exiger Ce droit leur appartient alors même que les marchandises auraient été antérieurement expertisées avec leur assentiment.

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs saines et les valeurs en état d'avaries, doit être faite sur la base de ces valeurs, soit à l'entrepôt si la vente ou l'expédition a eu lieu à l'entrepôt, soit à l'acquitté si la vente ou l'expertise a eu lieu après dédouanement.

CHAPITRE III

Du délaissement

ART. 374. — Le délaissement du navire assuré peut être fait:

1° En cas de disparition ou de destruction totale du navire;

2° Lorsque le montant total des réparations à faire au navire pour avaries provenant de fortune de mer, dépasse les trois quarts de sa valeur agréée.

3° Lorsque le navire est condamné faute de moyens matériels de réparations, mais seulement s'il est établi qu'il ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eut trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, s'il est établi que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche les pièces de rechange indispensables qui y faisaient défaut;

4° Pour défaut de nouvelles après l'expiration des délais fixés par l'article 378 ci-dessous.

Et, si l'assurance couvre les risques de guerre:

5° En cas de prise:

6° En cas d'arrêt par ordre de puissance.

Aucun autre cas ne donne droit à délaissement.

ART. 375. — Le délaissement des marchandises assurées peut être fait:

1° En cas d'innavigabilité du navire par naufrage ou autre fortune de mer, si, après les délais fixés ci-après, les marchandises n'ont pu être remises à la disposition des destinataires ou des assurés, ou au moins, si leur chargement à bord d'un autre navire n'a pas été commencé dans les mêmes délais.

Ces délais sont:

De quatre mois, si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles d'Europe, ou sur le littoral d'Asie ou d'Afrique bordant la Méditerranée et la Mer Noire, ou sur les côtes ou îles de l'Océan Atlantique hors d'Europe;

De six mois, si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles.

Ces délais courent du jour de la notification d'innavigabilité faite par les assurés aux assureurs.

Si l'événement a eu lieu sur un point avec lequel la navigation a été interrompue par la glace ou par une cause de force majeure, le délai est prolongé du temps pendant lequel l'accès du lieu de l'événement aura été impossible;

2° Pour défaut de nouvelles, après l'expiration des délais fixés par l'article 378;

3° en cas de vente des marchandises pour les trois quarts au moins de leur valeur, lorsque cette vente a été ordonnée ailleurs qu'aux points de départ ou de destination, pour cause d'avaries matérielles provenant d'une fortune de mer à la charge des assureurs;

4° dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration des marchandises absorbe les trois quarts de leur valeur, déterminée comme il est dit à l'article 373;

Et, si l'assurance couvre les risques de guerre:

5° en cas de prise;

6° en cas d'arrêt par ordre de puissance.

Aucun autre cas ne donne lieu à délaissement.

ART. 376. — Le délaissement du fret assuré peut être fait.

1° en cas de perte totale du fret par suite de fortune de mer;

2° en cas de défaut de nouvelles après l'expiration des délais fixés par l'article 378;

3° en cas de prise, si l'assurance couvre les risques de guerre.

Aucun autre cas ne donne lieu à délaissement.

ART. 377. — Si le navire a été reconnu innavigable, l'assureur des marchandises en conserve les risques jusqu'à leur arrivée à destination et supporte, en outre, les frais de déchargement, magasinage et rembarquement de ces marchandises, ainsi que l'excédent de fret occasionné par leur réexpédition et tous frais de sauvetage y afférents.

ART. 378. — Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après quatre mois pour tous navires, après six mois pour tous navires à voile autres que ceux qui franchissent les caps Horn et de Bonne-Espérance, après huit mois pour ces derniers.

Les délais courent de la date des dernières nouvelles reçues.

Le retour du navire, après l'expiration de ces délais ne dispense pas l'assurance de payer la somme assurée.

ART. 379. — Dans le cas d'une assurance à temps limité, après l'expiration de délais fixés par l'article 378, la perte du navire est présumée s'être produite pendant la durée de l'assurance, à la condition que les risques aient commencé avant la date du départ ou celle des dernières nouvelles.

ART. 380. — Si les risques de guerre sont couverts, au cas d'arrêt par ordre de puissance, l'assuré est tenu d'en faire la notification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de trois mois à dater de cette notification.

Ce délai est réduit à un mois et demi, lorsque les objets arrêtés sont des marchandises de nature périssable.

Pendant les délais fixés ci-dessus, l'assuré est tenu de faire toutes diligences possibles à l'effet d'obtenir la mainlevée des objets arrêtés. L'assureur peut, de son côté, de concert avec l'assuré ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

ART. 381. — Le délaissement des objets assurés ne peut être ni partiel, ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

ART. 382. — L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, ou ordonnées, ainsi que les sommes qu'il a empruntées à la

grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises; faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier la dite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prolongation du délai fixé pour instituer l'action en délaissement.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé du bénéfice de l'assurance.

ART. 383. — Après que le délaissement a été signifié et accepté, ou jugé valable, les objets assurés appartiennent à l'assureur, du jour où s'est produit l'événement qui donne lieu au délaissement

CHAPITRE IV

Des fins de non recevoir et des prescriptions

ART. 384. — Dans tous les accidents susceptibles de donner lieu à un recours contre l'assureur, l'assuré est tenu de faire connaître à ce dernier les avis qu'il a reçus dans les trois jours de leur réception, non compris les jours fériés.

ART. 385. — L'assureur est tenu de payer les indemnités à sa charge dans les trente jours de la remise par l'assuré de toutes les pièces justificatives. Il ne peut être poursuivi en paiement avant l'expiration de ce délai.

L'admission de l'assureur à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les pièces justificatives ne suspend pas sa condamnation au paiement provisoire des indemnités lui incombant, à charge pour l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après deux ans révolus s'il n'y a pas eu de poursuite.

ART. 386. — Les assureurs du navire sont privilégiés pour le montant des primes d'assurance faites sur corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement du navire, et dues pour le dernier voyage assuré, quand l'assurance est souscrite au voyage, ou pour la dernière période assurée, quand l'assurance est souscrite à temps, mais jusqu'à concurrence au maximum d'une année de primes dans les deux cas.

ART. 387. — Les assureurs des marchandises sont privilégiés sur ces marchandises pour le montant des primes.

ART. 388. — Les réclamations des assurés pour dommages arrivés aux marchandises ne sont pas recevables si elles n'ont pas fait l'objet d'une notification aux assureurs ou à leurs représentants, dans le délai d'un mois à dater du jour de la réception des marchandises.

ART. 389. — Toute action en délaissement est prescrite si elle n'a pas été intentée dans le délai de six mois à compter :

En cas de délaissement pour perte totale ou prise, du jour de la réception de la nouvelle de la perte ou de la prise;

En cas de délaissement pour défaut de nouvelles, du jour de l'expiration des délais fixés par l'article 378;

En cas de délaissement des marchandises pour innavigabilité du navire ou en cours de voyage, après l'expiration des délais fixés par l'article 375;

En cas de délaissement pour arrêt par ordre de puissance, du jour de l'expiration des délais fixés par l'article 380;

Dans tous les autres cas de délaissement, du jour où l'assuré a été en mesure de profiter de son droit au délaissement.

ART. 390. — Toutes autres actions dérivant du contrat d'assurance sont prescrites par deux ans à compter de la date d'exigibilité de la créance, à moins que le créancier ne justifie qu'il a été dans l'impossibilité d'agir en temps utile.

DISPOSITIONS FINALES

ART. 391. — Sont abrogées les dispositions du dahir du 7 mars 1917 (13 Djoumada I 1335), sur la marine marchande chérifienne et la police de navigation dans la zone française de l'Empire Chérifien, ainsi que toutes dispositions antérieures contraires aux présentes.

TABLE DES MATIÈRES

LIVRE PREMIER

Du régime de la navigation maritime

Titre premier. — De la navigation maritime. Pages

Chapitre I. — Définitions. 478
Chapitre II. — Des droits auxquels est subordonné l'armement. 478
Chapitre III. — Du jaugeage des navires. 479
Chapitre IV. — Des papiers de bord. 479
Section première. — De l'acte de nationalité. 479
Section deuxième. — Du congé. 480
Section troisième. — Du registre d'équipage. 481
Section quatrième. — De la patente de santé. 481
Section cinquième. — Du permis de navigation. 481
Section sixième. — De la remise des papiers de bord. . . 482
Chapitre V. — Du pavillon chérifien. 483

Titre second. — De l'immatriculation des navires

Chapitre I. — Des quartiers maritimes. 483
Chapitre II. — Des immatriculations et du registre matricule; du port d'attache, du nom et des marques de navires. . . 483
Chapitre III. — Des mutations. 484

Titre troisième. — De la conduite des navires.

Chapitre I. — Du long cours, des cabotages, du bornage et de la pêche. 484
Chapitre II. — Des conditions requises pour commander. . . 484
Chapitre III. — Des règles pour prévenir les abordages. . . . 485

Titre quatrième. — De la répression des infractions

Chapitre I. — Compétence et procédure. 485
Chapitre II. — Infractions et pénalités. 485

LIVRE DEUXIÈME

Des navires

Titre premier. — Du régime juridique des navires

Chapitre I. — Des caractères et de la propriété des navires. . 486
Chapitre II. — Des privilèges et hypothèques maritimes. . . 486
Chapitre III. — De la saisie et vente des navires. 489
Section première. — De la saisie conservatoire. 489
Section deuxième. — De la saisie-exécution et de la vente. 489
Section troisième. — De la distribution des deniers. . . . 490

Titre deuxième. — Des propriétaires et armateurs . 490

Titre troisième. — Du capitaine 491

Titre quatrième. — De l'équipage. 492

Chapitre I. — Du contrat d'engagement maritime, de sa forme et de sa constatation. 492
Chapitre II. — Des obligations du marin. 492
Chapitre III. — Des obligations de l'armateur. 493
Section première. — Des salaires fixes, produits éventuels et autres rémunérations. 493
Section deuxième. — Des avances, rétentions, délégations et saisies sur les salaires. 493
Section troisième. — Des maladies et blessures, et du rapatriement des marins. 494
Chapitre IV. — De la fin du contrat d'engagement 494

LIVRE TROISIEME

Des transports maritimes, des risques de mer et des assurances maritimes

Titre premier. — Du contrat de transport maritime en général

Pages

Chapitre I. — De la formation et de la preuve du contrat de transport. 495
Chapitre II. — Des obligations réciproques des parties. 496
Chapitre III. — De l'extinction et de l'exonération des obligations des parties. 498

Titre deuxième. — De certains contrats particuliers.

Chapitre I. — De l'affrètement à temps. 499
Chapitre II. — Du transport des passagers. 499
Chapitre III. — Du remorquage. 500

Titre troisième. — Des risques de mer

Chapitre I. — De l'abordage. 500
Chapitre II. — De l'assistance et du sauvetage 500
Chapitre III. — Des avaries 501
Chapitre IV. — Du prêt à la grosse. 502

Titre quatrième. — Des assurances et du délaissement

Chapitre I. — Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet 503
Chapitre II. — Des obligations de l'assureur et de l'assuré . 503
Chapitre III. — Du délaissement. 505
Chapitre IV. — Des fins de non recevoir et des prescriptions . 506

Dispositions finales

***

ANNEXE 2

CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL DE LA MARINE MARCHANDE CHÉRIFIENNE

Titre premier. - Dispositions préliminaires

ARTICLE PREMIER. — Les fautes de discipline, les délits et les crimes énoncés dans le présent texte seront jugés et punis conformément aux dispositions qu'il renferme.

Seront au contraire jugés et punis conformément aux lois ordinaires, les contraventions, délits ou crimes de droit ordinaires, les contraventions, délits ou crimes de droit commun commis à bord de bâtiments inscrits dans la zone française de l'Empire Chérifien.

ART. 2. — Les dispositions du présent texte sont applicables à tous les navires et bateaux de mer immatriculés dans la zone française de l'Empire Chérifien, appartenant à des particuliers ou à des administrations publiques et affectés à la navigation ou à la pêche.

ART. 3. — Les personnes embarquées à bord de ces bâtiments, qu'elles y soient employées, passagères ou reçues à titre quelconque, sont soumises dès leur embarquement aux règles d'ordre, de service de discipline et de police établies pour l'équipage et sont passibles des peines déterminées ci-dessous pour les fautes de discipline, les délits et les crimes.

ART. 4. — Pour l'application des dispositions contenues dans le présent texte :

l'expression de « *capitaine* » désigne exclusivement le capitaine, maître ou patron ou, à défaut, celui qui, en fait, exerce régulièrement le commandement du navire ;

l'expression d' « *officier* » désigne le second, les lieutenants, le chef mécanicien, les mécaniciens chefs de quart et, en outre, toutes personnes portées comme telles sur le rôle d'équipage ;

l'expression de « *maître* » désigne les maîtres d'équipages, les premiers chauffeurs et, en outre, toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage ;

l'expression « *homme d'équipage* » s'applique aux autres personnes des deux sexes inscrites sur le rôle soit pour le service du pont ou de la machine, soit pour le service général.

Toutes les personnes qui, sans appartenir aux catégories ci-dessus, se trouvent en fait et par une cause quelconque à bord du navire au moment de la perpétration de l'acte à elles imputé, sont assimilées aux passagers.

L'expression de « *personnes embarquées* » désigne l'ensemble des personnes énumérées ci-dessus ;

l'expression de « *bord* » s'entend du navire, de ses embarcations et de ses moyens de communication fixes avec la terre.

ART. 5. — Le capitaine a sur toutes les personnes se trouvant à bord l'autorité que comportent la sûreté du navire, des personnes embarquées et de la cargaison, l'entretien du navire et la conservation du matériel, enfin le succès de l'expédition.

Il peut employer à ces fins tous moyens de coercition nécessaires et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte.

Les mesures prises, ainsi que les circonstances qui les ont motivées, doivent être mentionnées au livre de discipline institué à l'article 7 ci-après.

Ces mesures ne sont prolongées qu'autant que la nécessité l'exige et mention doit en être faite chaque jour au livre de discipline.

ART. 6. — En cas de mutinerie ou de révolte, la résistance du capitaine et des personnes qui lui restent fidèles est considérée comme un acte de légitime défense.

ART. 7. — Un livre spécial dit « *livre de discipline* », coté et paraphé par l'autorité chargée de la police de la navigation, est remis au capitaine au moment de l'armement administratif du navire. Ce livre est restitué à la même autorité, au port où le navire est désarmé administrativement.

Il est fait mention au livre de discipline des fautes commises, des mesures ordonnées ou des punitions infligées, ainsi que des observations présentées par les intéressés.

La tenue du livre de discipline n'est pas obligatoire pour les bateaux armés au bornage et à la pêche.

Titre deuxième. - Des fautes de discipline

CHAPITRE I

Des autorités qualifiées pour connaître des fautes de discipline

ART. 8. — Le droit de connaître des fautes de discipline est attribué, sans appel ni autre recours, aux autorités suivantes :

1° capitaines des navires ;

2° autorités chargées au Maroc de la police de la navigation ;

3° consuls de France à l'étranger ;

4° commandants des bâtiments de l'Etat ;

5° administrateurs de l'Inscription maritime en France.

ART. 9. — Spécialement, ce droit appartient :

1° au capitaine seul, en mer et dans les lieux où il ne se trouve aucune des autorités mentionnées à l'article précédent, sauf à rendre compte au premier port où le bâtiment aborde, soit à l'autorité chargée au Maroc de la police de la navigation, soit au consul de France, soit au commandant du bâtiment de l'Etat, soit au fonctionnaire de l'Inscription maritime ;

2° au commandant du bâtiment de l'Etat, quand le navire se trouve sur une rade ou dans un port où il n'existe pas d'autorité maritime française, chérifienne, ni de consul de France ; dans le cas contraire, c'est l'autorité maritime ou le consul de France qui prononce la punition. Cependant, en cas d'urgence, le capitaine peut punir, sauf à rendre compte aussitôt à l'autorité qualifiée pour prononcer la peine.

ART. 10. — En cas de conflit sur la compétence en matière de discipline, il sera statué :

au Maroc, par le Commissaire Résident Général de la République Française ;

en France, par le directeur de l'Inscription maritime dans la circonscription duquel le conflit s'est élevé ;

dans les colonies françaises ou dans les pays de protectorat français, par le Gouverneur de la colonie ou par le Résident Général de France ;

dans les autres pays étrangers par le représentant de la France.

L'autorité saisie du conflit renverra l'affaire devant l'autorité qui doit en connaître. Il n'y aura point de recours contre la décision qui aura statué sur le conflit.

ART. 11. — En dehors des cas où il doit connaître seul ou d'urgence des fautes de discipline, le capitaine adressera à l'autorité compétente, avec le relevé utile du livre de discipline, les pièces à l'appui et l'information par lui faite, s'il y a lieu.

ART. 12. — La prescription pour la poursuite des fautes de discipline sera d'une année à compter du désarmement du navire.

L'exécution de la peine sera prescrite dans un délai de deux ans à compter du même jour.

CHAPITRE II

Des fautes de discipline et de leur punition

ART. 13. — Sont considérées comme fautes de discipline :

1° la désobéissance simple, la négligence à prendre son poste ou à s'acquitter d'un travail relatif au service du bord, le manque au quart ou le défaut de vigilance à la barre, en vigie ou au bossoir ;

2° l'ivresse sans désordre, les querelles et disputes entre hommes d'équipage ou passagers, le manque de respect aux supérieurs ;

3° l'absence du bord sans permission quand elle n'excède pas trois jours, le séjour illégal à terre, les infractions aux consignes du bord relatives à l'allumage des feux, à l'usage des embarcations, etc.

ART. 14. — Sont également considérées comme des fautes de discipline, les infractions aux règlements sur la police de la navigation dans la zone française de l'Empire Chérifien.

ART. 15. — Les peines applicables aux fautes de discipline sont :

1° pour l'équipage, et dans l'ordre décroissant de sévérité : la prison à terre, pendant quatre jours au plus, effectuée dans des locaux disciplinaires séparés de ceux des condamnés de droit commun; la boucle ou le cachot à bord pendant deux jours au plus, à moins qu'il ne s'agisse d'une affaire pouvant avoir des suites graves; la retenue de solde ne pouvant excéder le quart de la solde ou de la part mensuelle de l'homme puni ; la consigne à bord, pendant quatre jours au plus ;

2° pour les passagers : l'exclusion des tables du bord et la consigne à la chambre, pour les passagers de cabine ; pour les passagers de pont ou d'entrepont, la consigne au cachot ou la privation de monter sur le pont pendant plus de deux heures par jour;

3° pour les officiers :

a) les arrêts forcés dans la chambre,

b) les retenues de solde, ne pouvant dépasser le quart de la solde mensuelle,

c) les arrêts simples, avec continuation du service.

Le Commissaire Résident Général peut, en outre, sur la proposition de l'autorité compétente, prononcer pour les officiers, maîtres et patrons, et à titre de mesure disciplinaire, le retrait de la faculté de commander, retrait provisoire ne pouvant excéder une année. Le retrait définitif doit être prononcé par jugement, et seulement lorsqu'il est prévu pour le cas de délits ou de crimes.

Titre troisième. - Des délits maritimes

CHAPITRE I

De la juridiction en matière de délits maritimes

ART. 16. — La connaissance des délits maritimes appartient aux juridictions françaises de droit commun instituées dans la zone française de Notre Empire.

ART. 17. — Aussitôt que l'acte incriminé aura été porté à la connaissance du capitaine ou des autorités désignées et suivant l'ordre fixé dans les articles 8 et 9 ci-dessus, le capitaine ou l'autorité compétente procédera sans délai à toutes les mesures utiles de constatation et d'information et adressera la plainte, avec pièces à l'appui, au parquet de la juridiction française qui doit en connaître.

ART. 18. — Les délais et formalités de procédure, les délais de prescription, les voies de recours applicables aux délits et aux crimes maritimes seront ceux prévus pour la poursuite des infractions pénales de droit commun devant les juridictions françaises du Maroc.

Les délais de prescription commenceront à courir à

compter du jour du désarmement administratif du navire.

Il en sera de même pour l'action civile.

CHAPITRE II

Des délits maritimes et de leur punition

ART. 19. — Seront punis d'un emprisonnement de six jours à deux ans et d'une amende de 16 à 300 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, les délits suivants :

1° la désobéissance réitérée avec menace, les fautes de discipline répétées ;

2° la dégradation et l'usage sans autorisation des objets du bord ;

3° les rixes et voies des fait entre les hommes d'équipage, l'ivresse avec désordre ;

4° le vol, quand il n'y a pas eu effraction, pour les hommes de l'équipage ;

5° les voies de fait envers un supérieur ;

6° la rébellion non armée d'une partie de l'équipage n'excédant pas le tiers ;

7° l'abandon du bord pendant plus de trois jours, le refus formel de rester à son poste quand l'ordre en est donné directement et personnellement.

ART. 20. — Seront punis d'un emprisonnement de six jours à cinq ans et d'une amende de 16 à 5.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, les délits suivants :

1° l'échouement, la perte, la destruction ou le détournement du navire, causé volontairement et dans une intention délictueuse, lorsque ce délit n'a causé aucune perte d'existence ;

2° le jet à la mer ou la destruction sans nécessité de tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets du bord ;

3° la vente du navire hors le cas d'innavigabilité, l'emprunt sans nécessité, le déchargement du navire hors le cas de péril imminent, l'abandon du navire hors le cas de nécessité absolue ;

4° le vol commis à bord de tous navires par les capitaines, officiers, subrécargues et passagers ; les vols commis par les officiers mariniers, marins, novices ou mousses, quand le vol excède 20 francs ou a été commis avec des fausses clefs ou avec effraction ;

5° l'altération volontaire des vivres, boissons ou autres objets de consommation au moyen de substances nocives ;

6° le refus par le capitaine d'un navire de prêter assistance en mer à tout navire ou à toute personne trouvé en danger, lorsque cette assistance ne met pas son propre navire en péril.

ART. 21. — Est puni de six jours à six mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 500 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine, chef de quart, homme de barre ou pilote qui sera coupable d'une infraction soit aux règles sur des feux à allumer la nuit, soit aux règles sur la route à suivre ou sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment.

Titre quatrième. - Des crimes maritimes

CHAPITRE I

De la juridiction en matière de crimes maritimes

ART. 22. — La connaissance des crimes maritimes appartient aux juridictions françaises instituées dans la zone française de l'Empire Chérifien pour le jugement des crimes de droit commun.

CHAPITRE II

Des crimes maritimes et de leur punition

ART. 23. — Seront punis des travaux forcés à temps :

1° tout complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine ;

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

2° le refus collectif des officiers, maîtres et hommes d'équipage d'obéir à un ordre formel du capitaine, malgré une sommation expresse ;

3° le crime de piraterie, défini comme suit :

a) tous individus faisant partie de l'équipage d'un navire quelconque, qui, naviguant sans être ou sans avoir été munis pour le voyage de papiers de bord réguliers constatant la nationalité du navire et la légitimité de l'expédition, commettent des actes de dégradation ou de violence envers un navire chérifien, français ou étranger, son équipage, ses passagers ou son chargement ;

b) tous individus faisant partie de l'équipage d'un navire chérifien qui, sans approbation ou commission régulière, commettent des actes de dégradation ou de violence envers un navire français, chérifien ou étranger, son équipage, ses passagers ou son chargement ;

c) tous individus faisant partie de l'équipage d'un navire étranger qui, sans approbation de leur gouvernement, commettent des actes de dégradation ou de violence envers un navire chérifien, son équipage, ses passagers ou son chargement ;

d) tous individus se trouvant à bord de navires pourvus d'armes et naviguant sans être ou avoir été munis pour le voyage de papiers de bord réguliers constatant la nationalité du navire et la légitimité de l'expédition.

Titre cinquième. - Dispositions générales

ART. 24. — Lorsque les tribunaux français de Notre Empire sont saisis des délits ou crimes prévus au présent texte, ils peuvent prononcer, soit comme peine principale, soit comme peine accessoire, la suspension ou la perte de la faculté de commander en ce qui concerne les capitaines, officiers ou patrons.

ART. 25. — L'article 463 du Code pénal français, ainsi que les dispositions du dahir du 18 mai 1914 (22 Djoumada 1 1332) portant application de la loi française du 26 mars 1891, dite « loi Bérenger », sont applicables aux infractions prévues par le présent texte.

ART. 26. — Les barcassiers des ports de la zone française de Notre Empire continuent à être régis, au point de vue disciplinaire et pénal, par les usages locaux particuliers à leur corporation.

RÈGLEMENT SUR LA PÊCHE MARITIME

TITRE PREMIER

Dispositions Générales

ARTICLE PREMIER. — Est considérée comme pêche maritime toute pêche faite à la mer, sur les côtes, dans les étangs ; lacs salés et dans les fleuves, rivières ou canaux communiquant directement ou indirectement avec la mer, jusqu'à un point déterminé par arrêté de Notre Grand Vizir.

ART. 2. — La mer territoriale, pour la zone française de Notre Empire, s'étend, au point de vue de la pêche, à 6 milles marins à partir de la laisse de basse mer.

Pour les baies, le rayon de 5 milles est mesuré à partir d'une ligne droite tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excède pas 12 milles. Des arrêtés de Notre Grand Vizir fixeront, pour les quartiers maritimes de la zone française de l'Empire Chérifien, la ligne à partir de laquelle la limite sera comptée.

ART. 3. — Le littoral de la zone française est divisé, au point de vue de la pêche, en quartiers maritimes qui correspondent à ceux qu'énumère l'article 43 du dahir formant Code de Commerce maritime. Les autorités chargées d'assurer la police de la navigation sont en même temps chargées de la police des pêches.

ART. 4. — La surveillance et la constatation des infractions à la police des pêches sont assurées, à la mer, par les commandants des bâtiments de l'Etat Français, les capitaines des bateaux des Douanes, des Travaux Publics et des bâtiments qui peuvent être chargés spécialement de la surveillance des pêches.

La constatation des infractions peut être faite à longue vue, soit d'un bâtiment se trouvant à la mer, soit de terre.

A terre, les infractions à la police des pêches sont constatées par les officiers et agents habilités pour dresser procès-verbal, en matière d'infractions à la police de navigation.

ART. 5. — La pêche en mer territoriale est assujettie au paiement d'une licence donnant le droit de pêcher en bateau, pendant une année, dans les eaux littorales de la zone française de l'Empire Chérifien.

ART. 6. — La licence de pêche en eaux territoriales est payable pour une année ; elle est fixée comme suit :

10 francs pour les petites embarcations non pontées, ayant quatre hommes d'équipage au plus et pour les bâtiments de plaisance de tout tonnage ;

25 francs pour les embarcations ayant huit hommes d'équipage ;

40 francs pour les barques de pêche ayant de 8 à 12 hommes d'équipage ;

50 francs pour les barques de pêche ayant plus de 12 hommes d'équipage.

Les bâtiments non pourvus de licence de pêche qui sont trouvés en pêche dans les eaux territoriales, sont assujettis au paiement d'un double droit, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre les patrons et armateurs en exécution du présent règlement.

ART. 7. — Défense est faite, sous les peines prévues par l'article 174 du Code pénal français, aux agents chargés de la surveillance des pêches, d'exiger ou de recevoir des pêcheurs une rétribution quelconque, soit en nature, soit en argent.

Il leur est également interdit, sous les peines prévues à l'article 175 du même code, de prendre, soit directement, soit indirectement, un intérêt dans les entreprises de pêche ou dans le commerce du poisson.

TITRE DEUXIÈME

Interdictions de pêche — Règles générales sur l'exercice de la pêche maritime

ART. 8. — La pêche est interdite :

a) sur les parties du littoral, des étangs, des fleuves, rivières ou canaux qui font l'objet d'exploitation par l'Etat ou de concessions régulièrement autorisées. Les conditions de l'interdiction sont portées à la connaissance du public par voie d'affiche ;

b) dans la zone de protection accordée par l'arrêté de concession à certains établissements de pêche, comme les madragues, sous la réserve que les zones interdites seront signalées à la navigation par des marques apparentes ;

c) dans l'intérieur des ports et bassins, à l'exception de la pêche à la ligne armée de deux hameçons. Toutefois le Directeur Général des Travaux Publics peut autoriser certaines pêches spéciales dans les ports et bassins qui dépendent de son autorité.

Des arrêtés de Notre Grand Vizir peuvent, en outre, interdire temporairement certaines pêches, dans l'intérêt de la conservation des espèces marines ou pour toute autre raison d'intérêt général. Ces interdictions devront être portées à la connaissance du public par la voie du *Bulletin Officiel*.

ART. 9. — La pêche des homards et des langoustes est interdite du 15 août au 1er janvier. Les homards et les langoustes trouvés sur les bateaux de pêcheurs, pendant la période d'interdiction de cette pêche, seront saisis et le jugement ordonnera la confiscation. Le service saisissant pourra opérer immédiatement la vente des crustacés saisis, à titre de simple mesure conservatoire, tous droits réservés.

ART. 10. — La pêche des coquillages et des crustacés autres que les homards et les langoustes, est libre en tout temps, de jour et de nuit. Des arrêtés de Notre Grand Vizir pourront apporter à cette liberté certaines limitations, notamment pour la pêche des moules et des huîtres.

ART. 11. — La pêche des poissons de mer est libre en tout temps, de jour et de nuit, dans les conditions fixées au présent règlement, sous réserve des interdictions diverses énumérées aux articles 8 et 9 ci-dessus et des interdictions spéciales aux filets traînants.

ART. 12. — En temps de guerre, le commandant de la Division navale peut, dans l'intérêt de la défense du littoral, interdire la pêche dans certains parages ou pendant la nuit ; en temps de paix, les mêmes interdictions peuvent être prononcées dans un intérêt militaire chaque fois que les circonstances l'exigent. Dans ce dernier cas, toutefois, une publicité suffisante doit être faite à l'interdiction prononcée pour que les pêcheurs puissent en être avertis. D'autre part, la mesure n'est prise qu'après entente entre l'autorité militaire de la marine et le service chargé de la police de navigation.

TITRE TROISIÈME

Classifications diverses des filets au point de vue de l'application des prescriptions du présent règlement.

ART. 13. — Les filets sont, au point de vue des prohibitions édictées par le présent règlement, divisés en trois catégories :

1°. — Filets fixes.
2°. — Filets flottants.
3°. — Filets traînants.

ART. 14. — Les filets fixes sont des engins qui, tenus au moyen de piquets, le poids ou de cordages, ne changent pas

de position une fois calés. La madrague et la thonaire de postes sont des filets caractéristiques de cette catégorie.

ART. 15. — Les mailles des filets fixes doivent avoir au moins 20 m/m. L'emploi des filets fixes, à poches est interdit, quelle que soit la dimension de leurs mailles, dans les fleuves, rivières et canaux, ainsi qu'à leurs embouchures.

Tout filet fixe qui sera employé de manière à traîner au fond, au lieu d'être attaché à poste fixe, deviendra engin prohibé.

ART. 16. — Les filets flottants sont des engins qui sont immergés dans les couches superficielles de la mer et qui sont entraînés par le vent, le courant ou la lame sans jamais toucher le fond. Le filet dit « cardinal » appartient à cette catégorie.

Les filets flottants ne sont assujettis à aucune dimension de mailles ; cependant, ceux d'entre eux dont la partie inférieure traînera au fond, ou qui seront employés de manière à stationner sur le fond, seront assimilés aux filets traînants ou aux filets fixes et soumis aux mêmes prohibitions.

ART. 17. — Les filets traînants sont des engins qui, chargés à leur partie inférieure d'un poids suffisant pour les faire couler, sont traînés au fond de l'eau sous l'action d'une force quelconque, quel que soit le mode de propulsion employé.

Les filets traînants se subdivisent en deux catégories :

1° filets traînés à la remorque d'un ou plusieurs bateaux : filets « bœuf » ou « gangui », etc...

2° filets halés à bras, sur le rivage, du large vers la terre ou à bord d'un bateau mouillé, ainsi que ceux qui coulés au fond, sont immédiatement ramenés à la surface, à terre ou à la mer, tels que : la « senne » ou l'« épervier ».

ART. 18. — Les filets traînants des deux séries dont la plus petite maille aura 10 m/m en carré, sont prohibés.

L'emploi des filets traînants de la première catégorie est interdit du 1er juin au 1er septembre de chaque année. Les filets ne pourront, en outre, pendant la période d'autorisation, être immergés qu'à partir des fonds de 20 mètres, en tirant vers le large.

L'emploi des filets traînants de la deuxième série est interdit du 1er mars au 31 mai de chaque année ; des interdictions spéciales peuvent, en outre, être prononcées par arrêté viziriel.

ART. 19. — C'est également par arrêté viziriel que seront réglementées les pêches maritimes non prévues au présent règlement ou celles qui devront recevoir une réglementation différente en raison d'usages locaux ou de circonstances particulières. Il en est de même pour les filets destinés à la capture des poissons de petite espèce : morettes, anguilles, anchois, etc.....pour les casiers, nasses, palangres, foënes et autres engins divers qui feront l'objet de dispositions spéciales ultérieures.

TITRE QUATRIÈME

Appâts et procédés de pêche défendus.

ART. 20. — Il est défendu de jeter dans les eaux de la mer, le long des côtes, dans les ports et la partie des fleuves, rivières et canaux, où la pêche est réputée maritime, de la chaux, de la noix vomique, des coques du levant et toutes autres matières susceptibles d'asphyxier et d'enivrer ou empoisonner le poisson, ou d'infecter les eaux.

La même interdiction s'applique aux usines placées sur le littoral, pour l'évacuation des résidus qui ne peuvent être jetés à la mer ou dans les fleuves, rivières et canaux maritimes sans autorisation.

ART. 21. — Il est défendu :

a) D'employer des armes sans autorisation spéciale : toute arme à feu trouvée à bord d'un bateau de pêche sera confisquée ;

b) D'utiliser des matières explosives pour la pêche ;

c) D'attirer le poisson dans les filets en troublant l'eau par des moyens quelconques, de barrer les rivières au moyen de filets, de fascines ou autres engins.

TITRE CINQUIÈME

Réglementation de la dimension des poissons pêchés

ART. 22. — Il est défendu de pêcher, d'acheter ou de transporter, sauf les exceptions prévues au paragraphe suivant :

1° Les poissons qui ne sont pas venus à la longueur de 10 centimètres, mesurés de l'œil à la naissance de la queue, à moins qu'ils ne soient réputés poissons de passage ou qu'ils n'appartiennent à une espèce qui, à l'âge adulte, reste au-dessous de cette dimension ;

2° Les homards et les langoustes au-dessous de 15 centimètres, mesurés de l'œil à la naissance de la queue ;

3° Les huîtres, qui n'auront pas cinq centimètres dans leur plus grande largeur ;

4° Les clovisses et les moules au-dessus de trois centimètres.

ART. 23. — Les pêcheurs doivent immédiatement rejeter à la mer les poissons, les coquillages ou crustacés capturés par eux et qui n'atteignent pas les dimensions fixées par l'article précédent.

ART. 24. — La visite du poisson pêché peut avoir lieu sur la barque de pêche ou en tout autre lieu où il sera transporté. Elle est faite par les agents visés à l'article 4 du présent règlement. La saisie et la confiscation de poissons, crustacés et coquillages n'ayant pas les dimensions réglementaires entraînent la saisie et la confiscation du lot entier dans lequel ils ont été trouvés.

TITRE SIXIÈME

Règles de navigation et de police applicables aux bateaux de pêche

ART. 25. — Les bâtiments de pêche inscrits dans la zone française de Notre Empire sont astreints aux règles édictées par Notre Code de Commerce Maritime, pour les bâtiments de commerce et concernant, notamment, la tenue des papiers de bord et les marques extérieures sur les coques.

Les bouées, barils et instruments de pêche appartenant à un bateau de pêche doivent porter les mêmes marques que ce bateau.

ART. 26. — Les règles concernant la pêche en flotte, les mesures d'ordre nécessaires pour éviter les avaries, les caractéristiques des marques et bouées qui signalent l'emplacement des filets seront déterminées par arrêté ultérieur.

La visite des bateaux de pêche est passée dans les conditions prescrites pour les bâtiments de commerce battant pavillon chérifien.

TITRE SEPTIÈME

Établissements maritimes. — Conditions d'exploitation

ART. 27. — Les établissements de pêche en mer, sur le domaine maritime ou dans la partie maritime des étangs, fleuves, rivières ou canaux doivent être autorisés par arrêté de Notre Grand Vizir.

L'arrêté d'autorisation est pris sur la proposition du Directeur Général des Travaux Publics, après avis du Service des Domaines.

La concession est précaire et révocable et soumise à des

conditions que fixe le titre par lequel l'autorisation est accordée.

Une redevance est exigée du concessionnaire.

Notre Grand Vizir déterminera les formalités précédant la concession des établissements de pêche et les conditions à remplir par le pétitionnaire.

Art. 28. — Il est interdit au détenteur de tout établissement de pêche de vendre, louer ou transmettre son établissement, à quelque titre que ce soit, sans une autorisation expresse du service chargé de la police de la navigation et des pêches. Toute convention contraire à cette disposition sera considérée comme nulle et non avenue.

Art. 29. — Ne peuvent être employés dans les établissement, que les filets, engins et instruments de dimension réglementaire.

Art. 30.—Les établissements de pêche qui ont été laissés sans utilisation pendant plus d'une année peuvent être déclarés vacants et concédés à un autre bénéficiaire. Les mutations sont décidées par le Directeur Général des Travaux Publics, après avis du Chef du Service des Domaines.

TITRE HUITIÈME

Dispositions diverses. — Pêche à pied.

Établissements de pisciculture

Art. 31.—Nul ne peut se livrer habituellement à la pêche à pied avec filets sans en avoir fait la déclaration à l'agent chargé de la police de la navigation dans le quartier maritime de sa résidence. Un permis de pêche est délivré gratuitement au demandeur.

Art. 32.—Les pêcheurs à pied sont soumis, en ce qu'elles ont d'applicable à ce genre de pêche, à toutes les dispositions du présent règlement relatives aux époques d'ouverture et de clôture des diverses pêches et notamment la réglementation de la dimension des filets et autres engins de pêche, aux prohibitions relatives à la vente de certains poissons ou de poissons de faible dimension.

Art. 33. — Les dispositions du présent règlement, concernant les pêches, ne sont pas applicables aux entreprises de pisciculture régulièrement autorisées.

TITRE NEUVIÈME

Pénalités

Art. 34. — Sera puni d'une amende de 50 à 250 frs. et pourra, en outre, être puni d'un emprisonnement de six jours à un mois :

1° quiconque se sera servi d'appâts prohibés ;

2° quiconque aura fabriqué, détenu, mis en vente ou vendu des filets, engins ou instruments de pêche prohibés, ou en aura fait usage ;

3° quiconque aura contrevenu aux dispositions spéciales édictées pour prévenir la destruction du frai et la conservation du poisson ;

4° quiconque aura fait usage d'un procédé de pêche prohibé par le présent règlement ou aura contrevenu à ses dispositions en ce qui concerne le jet à la mer ou dans la partie salée des rivières et canaux des eaux ayant servi aux besoins des usines ;

5° quiconque aura pêché, fait pêcher, salé, transporté, acheté ou vendu des poissons et des coquillages dont les dimensions n'atteignent pas le minimum réglementaire ;

6° quiconque aura caché par un moyen quelconque les lettres et numéros peints sur les bateaux ou sur les voiles.

Art. 35.—Sera puni d'un emprisonnement de deux à dix jours et d'une amende de 20 à 100 frs., ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° quiconque se livrera à la pêche pendant les temps, saison et heures prohibés, ou aura pêché en dedans des limites qui auront été fixées pour déterminer l'étendue des ports et des bassins, les parties de la mer, des lacs ou des étangs qui font l'objet de concessions, les distances de la côte, de l'embouchure des étangs, rivières et canaux dans lesquels la pêche aura été interdite ;

2° quiconque aura fondé, vendu, loué, acheté ou transmis à quelque titre que ce soit, sans autorisation, un établissement de pêcherie, de quelque nature qu'il soit. Toute convention, intervenue dans ces conditions, ne sera pas opposable à l'Etat. La destruction des établissements fondés sans autorisation aura lieu aux frais des contrevenants ;

3° quiconque, dans l'établissement ou l'exploitation de pêcheries, parcs, ou dépôts autorisés, aura contrevenu aux dispositions du présent règlement ; dans ce cas, l'autorisation pourra être révoquée et les établissements détruits aux frais des contrevenants ;

4° quiconque se sera refusé de laisser opérer dans les pêcheries, parcs, bateaux de pêche et équipages, voitures, mannes et autres objets contenant du poisson, les visites requises par les agents chargés par l'article 4 du présent règlement de la recherche et de la constatation des contraventions. Si, après mise en demeure, le délinquant persiste à se livrer à la pêche en violation des prescriptions du présent règlement, le poisson pris et les engins, barques et accessoires ayant servi à commettre le délit pourront être saisis et la confiscation pourra en être ordonnée par le tribunal. Le Service saisissant sera autorisé à opérer immédiatement la vente du poisson saisi, à titre de simple mesure conservatoire et sous réserve de tous droits

Art. 36 — Seront punies d'une amende de 1 à 15 frs. ou d'un emprisonnement de un à cinq jours, toutes autres infractions aux dispositions du présent règlement.

Art. 37. — En cas de récidive, l'amende et l'emprisonnement prononcés seront du maximum prévu ; et s'il y a lieu, ce maximum pourra être élevé jusqu'au double.

Il y a récidive lorsque, dans les deux années grégoriennes précédentes, il a été rendu contre le contrevenant ou délinquant un jugement passé en force de chose jugée, pour infraction au présent règlement ou aux arrêtés pris pour son exécution.

Art. 38. — Il pourra être fait application des circonstances atténuantes.

Art. 39. — Seront déclarés responsables, tant du paiement des amendes prononcées que des condamnations civiles : 1° les armateurs, affréteurs ou consignataires des bateaux de pêche, à raison de faits des patrons et des équipages de ces bateaux, ceux qui exploitent des établissements de pêcheries et de dépôts de coquillages quelconques, à raison des faits de leurs agents et employés ; 2° les pères, les tuteurs, maris ou maîtres, à raison des faits de leurs enfants mineurs, femmes, préposés et domestiques.

Art. 40. — La recherche des rêts, filets, engins et instruments de pêche prohibés pourra être faite à domicile, chez les marchands, les fabricants et les pêcheurs.

Les rêts, filets et instruments de pêche prohibés seront saisis ; le jugement en ordonnera la confiscation et la destruction, s'il y a lieu.

Art. 41. — Le tribunal prononcera la confiscation des poissons et coquillages de taille non réglementaire, qui auront été saisis ; ces poissons et coquillages seront distribués à des établissements de bienfaisance ou rejetés à la mer.

Art. 42. — Les procès-verbaux sont dressés par des agents assermentés, dans les conditions prévues par le dahir du 1er

mai 1913 (5 Djoumada II 1334), relatif au serment des agents verbalisateurs.

A défaut de procès-verbal ou en cas d'insuffisance de cet acte, les infractions pourront être prouvées par les moyens de droit commun.

Si le délit a été commis en mer, les poursuites seront portées devant le tribunal compétent le plus rapproché du point où la contravention aura été commise.

Elles seront intentées dans les trois mois qui suivront le jour où la contravention aura été constatée.

A défaut de poursuites intentées dans ce délai, l'action publique, ainsi que les actions privées, seront prescrites.

ART. 43. — Les agents verbalisateurs, dans la limite de leurs attributions, ont le droit de requérir directement la force publique, pour la répression des infractions en matière de pêche maritime, ainsi que pour la saisie des filets, engins et appâts prohibés, du poisson et des coquillages de dimensions non réglementaires ou pêchés en contravention.

ART. 44. — Le cinquième net des amendes infligées est attribué à l'agent verbalisateur, dans la limite de 25 francs pour l'ensemble des condamnations prononcées par un même jugement.

DAHIR DU 3 MAI 1919 (2 Chaabane 1337) modifiant le Dahir du 31 Août 1914 (9 Chaoual 1332) sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Moulay Youssef).

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de Notre Empire Fortuné, ainsi qu'à Nos sujets.

Que l'on sache par les présentes — puisse Dieu Très Haut en illustrer la teneur ! —

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le dahir du 31 août 1914 (9 Chaoual 1332) sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire ;

A DÉCRÉTÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE UNIQUE. — Le second alinéa de l'article 5 de Notre dahir précité du 31 août 1914 (9 Chaoual 1332) sur l'expropriation est modifié ainsi qu'il suit :

« L'arrêté frappe d'expropriation la portion des immeubles effectivement englobée dans l'ouvrage ou indispensable à l'opération ; il peut frapper en outre, soit en totalité, soit en partie, la portion restante de ces immeubles, ainsi que les immeubles avoisinants, lorsque l'expropriation en est jugée nécessaire dans l'intérêt de l'hygiène ou de l'esthétique, ou pour mieux atteindre le but d'utilité publique envisagé, ou encore lorsque l'exécution des travaux doit procurer à ces immeubles une notable augmentation de valeur. Dans ce cas, l'arrêté indique le mode d'utilisation des parcelles qui ne sont pas incorporées effectivement à l'ouvrage, ou les conditions de revente des dites parcelles. »

Fait à Rabat, le 2 Chaabane 1337,
(3 mai 1919.)

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 19 mai 1919.

Pour le Commissaire Résident Général,
L'Intendant Général, Délégué à la Résidence p. i.,
Secrétaire Général du Protectorat,
LAUBIER DU COUDRAY.

DAHIR DU 24 Mai 1919 (23 Chaabane 1337) portant modification aux Dahirs des 27 Mai 1916 et 27 Décembre 1917 relatifs à l'organisation du personnel des Services Civils.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Moulay Youssef).

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de Notre Empire Fortuné, ainsi qu'à Nos sujets.

Que l'on sache par les présentes — puisse Dieu Très Haut en illustrer la teneur ! —

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le dahir du 27 mai 1916 (24 Redjeb 1334), modifié par celui du 27 décembre 1917 (13 Rebia I 1336) et portant organisation du personnel des Services Civils ;

A DÉCRÉTÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER. — Le dernier § de l'article 8 de Notre dahir du 27 mai 1916 (24 Redjeb I 1334), modifié par celui du 27 décembre 1917 (13 Rebia I 1336) est modifié ainsi qu'il suit :

« Peuvent être nommés directement rédacteurs de 4e classe, sur la proposition de leurs chefs hiérarchiques, les commis (à l'exception des dames dactylographes), qui justifient de plus de 5 ans de service dans les Services Civils de l'Empire Chérifien, *qui sont âgés d'au moins 26 ans* et qui possèdent les connaissances générales et l'instruction professionnelle indispensables pour occuper convenablement cet emploi. Un arrêté du Grand Vizir détermine, chaque année, le nombre d'emplois pouvant être affectés aux commis remplissant les conditions précitées. Ceux-ci devront, au préalable, subir un examen d'aptitude professionnelle. Ils seront classés et nommés suivant leur mérite, après avis de la Commission d'avancement. »

ART. 2. — Le § 2 de l'article 14 du même dahir est modifié ainsi qu'il suit :

« Toutefois, les rédacteurs dont la nomination en cette qualité remonte à une date antérieure au 1er janvier 1918 ne seront pas astreints à l'examen institué par le présent article. »

Le § 2 du même article est abrogé.

Fait à Rabat, le 23 Chaabane 1337,
(24 mai 1919.)

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 25 mai 1919.

Le Commissaire Résident Général,
LYAUTEY.

ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 7 Mai 1919 (6 Chaabane 1337) portant nomination des membres de la Commission municipale de Safi.

LE GRAND VIZIR,

Vu le dahir du 8 avril 1917 sur l'organisation municipale ;

Vu l'arrêté viziriel du 25 février 1918 instituant une Commission municipale à Safi.

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Le nombre des membres français de la Commission municipale de Safi est fixé à cinq.

Le nombre des membres indigènes est fixé à quatre.

ARTICLE 2. — Sont nommés membres de la Commission municipale de Safi, à compter du 1er mai 1919 :

1° *Membres français*

MM. ANDRÉ, Joseph ;
CHAMSON, Théodore ;
LEGRAND, Albert ;
MATHERON, Aimable ;
MAZUE, Charles.

2° *Membres indigènes*

SI ABDALLAH BEN EL HADJ ABDELMALEK ;
SI MOHAMMED OULD SI AHMED EL GUENAOUI ;
EL HADJ KACEM EL GHOULI ;
M. MEYER SIBONI.

Fait à Rabat, le 6 Chaabane 1337,
(7 mai 1919.)

MOHAMMED EL MOKRI, Grand Vizir,

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 19 mai 1919.

Pour le Commissaire Résident Général,
L'Intendant Général, Délégué à la Résidence p. i.,
Secrétaire Général du Protectorat,
LALLIER DU COUDRAY.

ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 14 MAI 1919
(13 Chaabane 1337)
portant autorisation de la constitution à Casablanca d'une Caisse centrale de Crédit agricole mutuel du Sud du Maroc.

LE GRAND VIZIR,

Vu le dahir du 15 janvier 1919 (12 Rebia II 1337) sur le crédit agricole ;

Vu les statuts déposés par l'assemblée constitutive d'une Caisse centrale de Crédit Agricole Mutuel du Sud du Maroc;

Sur la proposition du Directeur de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation et l'avis conforme du Directeur Général des Finances ;

ARRÊTE :

ARTICLE UNIQUE. — Est autorisée la constitution à Casablanca d'une Caisse centrale de Crédit Agricole Mutuel du Sud du Maroc.

Fait à Rabat, le 14 mai 1919,
(13 Chaabane 1337.)

MOHAMMED EL MOKRI, Grand Vizir,

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 19 mai 1919.

Pour le Commissaire Résident Général,
L'Intendant Général, Délégué à la Résidence p. i.,
Secrétaire Général du Protectorat,
LALLIER DU COUDRAY.

ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 12 MAI 1919
(11 Chaabane 1337)
fixant pour l'année 1919, les indemnités de logement et de cherté de vie des fonctionnaires en service à Kasba Tadla et à Petitjean.

LE GRAND VIZIR,

Vu l'arrêté viziriel du 27 janvier 1919 (24 Rebia II 1337) portant fixation pour l'année 1919 des indemnités de logement et de cherté de vie, accordées au personnel civil de l'Empire Chérifien ;

Vu l'avis émis par le Conseil d'administration dans sa séance du 14 avril 1919 ;

ARRÊTE :

ARTICLE UNIQUE. — Pour l'année 1919, les localités énumérées ci-dessous sont réparties ainsi qu'il suit entre les catégories prévues à l'article 1er de l'arrêté viziriel susvisé du 27 janvier 1919 (24 Rebia II 1337) ;

KASBA TADLA : 1re catégorie (indemnités de logement et de cherté de vie).

PETITJEAN : 2e catégorie (indemnités de logement et de cherté de vie).

Fait à Rabat, le 11 Chaabane 1337,
(12 mai 1919.)

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 20 mai 1919.

Pour le Commissaire Résident Général,
L'Intendant Général, Délégué à la Résidence p. i.,
Secrétaire Général du Protectorat,
LALLIER DU COUDRAY.

ARRÊTÉ DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX PUBLICS
portant ouverture d'enquête sur des alignements de rues à Mazagan.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu le plan proposé par le Service des Travaux Publics d'accord avec la Direction des Postes et la Banque d'Etat, pour l'affectation des immeubles inscrits au sommier des biens domaniaux de Mazagan, sous les nos 158 et 159, à l'effet d'y édifier un hôtel des Postes, une succursale de la Banque d'Etat du Maroc et un atelier pour le Service des Travaux Publics ;

Vu les propositions de M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chef du Service des Travaux Publics de la Région Sud ;

Considérant qu'il s'agit, en l'espèce, de déclasser et de faire passer dans le domaine privé, pour être rétrocédées par lui, certaines parcelles présentement affectées à la circulation publique, et que ce déclassement comporte une enquête par laquelle seront fixés les nouveaux alignements des rues intéressées, tels qu'ils sont figurés au plan susvisé ;

Considérant que ladite enquête doit être ouverte au siège de l'autorité administrative de la situation des lieux

pour une durée d'un mois, annoncée dans les formes ordinaires ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Pendant un mois, du 25 mai au 24 juin inclus, il sera procédé, dans les bureaux des Services Municipaux de Mazagan, à une enquête de *commodo et incommodo* sur les alignements de voirie tels qu'ils sont figurés sur ce plan, où sont teintées en rouge les contenances à ajouter au domaine public actuel et, en jaune, celles qui en seront distraites, comme conséquence de l'affectation projetée des immeubles inscrits au sommier des biens domaniaux de Mazagan, sous les n°s 158 et 159, à l'effet d'y édifier un hôtel des Postes, une succursale de la Banque d'Etat du Maroc et un atelier des Travaux publics ;

ART. 2. — Le présent avis d'enquête sera affiché et publié dans la ville de Mazagan. Il sera en outre inséré au *Bulletin Officiel* et dans les journaux *La Vigie Marocaine* et *La Presse Marocaine*.

ART. 3. — L'enquête une fois terminée, le dossier en sera transmis par M. le Contrôleur civil, chef de la Circonscription des Doukkala, avec son avis, à la Direction Générale des Travaux Publics, à Rabat.

Rabat, le 13 mai 1919.

DELURE.

ARRÊTÉ DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX PUBLICS

portant ouverture d'enquête sur les alignements de la route de Rabat à Tanger et de l'avenue dite «du Mellah» à Salé.

LE DIRECTEUR GENERAL DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu la proposition faite par M. Busset de céder, pour l'établissement, à Salé, de l'avenue dite « du Mellah », entre la porte du même nom et la route de Rabat à Tanger, la bande de terrain de 20 mètres de largeur, teintée en jaune au plan ci-joint, moyennant abandon par l'Etat, à son profit, des parcelles constituant des dépendances de la route susvisée et teintées en rose au même plan ;

Vu le rapport du Conducteur des Travaux publics de Salé et l'avis du Chef du Service des Travaux publics de Rabat,

Considérant qu'il y a lieu de fixer, en conséquence de l'échange à poursuivre, les alignements de l'avenue et de la route intéressées et de faire passer du domaine public dans le domaine privé, afin de les rendre susceptibles d'aliénation, les parcelles à rétrocéder à M. Busset,

Qu'il y a lieu, dans ce but, à une enquête de *commodo et incommodo*, que ladite enquête doit avoir une durée d'un mois, se poursuivre au siège de l'autorité administrative de la situation des lieux, et être annoncée et publiée dans les formes ordinaires ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Pendant un mois, du 25 mai au 24 juin inclus, il sera procédé, dans le bureau des Services municipaux, à Salé, à une enquête de *commodo et incommodo* sur les alignements de voirie figurés au plan ci-joint, les parcelles teintées en jaune à ce plan devant être incorporées au domaine public et celle teintée en rose distraite de ce même domaine.

ART. 2. — L'avis annonçant cette enquête sera affiché aux bureaux administratifs de Salé, publié dans les marchés tenus dans la ville ou dans un rayon de 10 kilomètres autour de celle-ci et inséré tant dans les journaux *La Vigie Marocaine* et *La Presse Marocaine* que dans le *Bulletin Officiel* du Protectorat.

ART. 3. — L'enquête une fois terminée, le dossier en sera adressé par M. le Chef des Services municipaux de Salé à M. le Directeur des Affaires Civiles qui le transmettra, avec son avis, à la Direction Générale des Travaux Publics.

Rabat, le 15 mai 1919.

DELURE.

ARRÊTÉ DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX PUBLICS

ordonnant l'ouverture d'une enquête au sujet de la réglementation et de l'utilisation des eaux de l'oued Bou Khérareb au lieudit «El Habib».

LE DIRECTEUR GENERAL DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu le dahir en date du 1er juillet 1914 sur le domaine public dans la zone du Protectorat Français de l'Empire Chérifien ;

Vu la demande en date du 10 avril 1919 présentée par le Comptoir Maroc-Métropole en vue d'obtenir :

1° L'autorisation de modifier l'aménagement de la chute utilisée par le moulin indigène installé au lieudit « El Habib ».

2° Une nouvelle réglementation des eaux de l'oued Bou Khérareb, actionnant ledit moulin ;

Vu les mémoire et plan joints à ladite pétition, desquels il résulte que la hauteur de chute serait portée de 2,24 à 3,95, et que le volume d'eau affecté au moulin passerait de 1.600 litres environ à 2.000 litres.

Vu le rapport du Chef du Service des Travaux Publics de Fès ;

Vu les propositions du Chef du Service de l'Hydraulique :

CONSIDÉRANT :

Que des rapports et propositions ci-dessus il résulte que la modification et la réglementation de la chute envisagée semblent pouvoir être réalisées sans inconvénient ;

Qu'elles ont pour but de créer une usine électrique qui fournira la force motrice à des établissements d'équarrissage, de traitement du sang et des dépouilles d'animaux abattus ;

Que ces établissements sont d'une réelle utilité et contribueront au développement industriel de la ville de Fès ;

Qu'il y a lieu toutefois, avant de statuer définitivement, de soumettre la demande, le plan et le projet d'arrêté d'autorisation à une enquête de *commodo et incommodo*, au cours de laquelle tous les intéressés auront le droit de produire leurs observations ;

Que cette enquête doit être poursuivie à un bureau de la Municipalité de Fès ;

Qu'il convient de l'annoncer un certain nombre de

jours à l'avance par le mode habituel de publication et d'affichage et de fixer sa durée à quinze jours ;

Qu'il y a lieu, enfin, une fois l'enquête terminée, d'y joindre l'avis du Chef des Services Municipaux par les soins duquel il y aura été procédé et celui de l'autorité régionale ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — La demande du Comptoir Maroc-Métropole avec le plan produit à l'appui et le projet d'arrêté d'autorisation à intervenir pour y faire droit seront déposés pendant une durée d'un mois (du 25 mai au 24 juin) inclusivement, au bureau de la Municipalité de Fès, pour y être soumis à une enquête et tenus, aux heures d'ouverture de ces bureaux à la disposition des intéressés.

ART. 2. — L'enquête sera annoncée par des avis en français et en arabe, affichés, tant au bureau susvisé que dans les bureaux des Renseignements de la région de Fès ; le même avis sera publié dans les marchés se tenant dans un rayon de dix kilomètres autour de la ville et reproduits, tant dans le *Bulletin Officiel* du Protectorat que dans les journaux paraissant dans la région.

ART. 3. — L'enquête terminée, le Chef des Services Municipaux de Fès en adressera le dossier, complété par son avis, à M. le Général Commandant la Région, qui le transmettra avec son propre avis à la Direction Générale des Travaux Publics.

Rabat, le 14 mai 1919.

DELURE.

ARRÊTÉ DU DIRECTEUR DE L'OFFICE DES P.T.T. portant ouverture d'une cabine téléphonique publique à Bou Znika.

LE DIRECTEUR p. i. DE L'OFFICE DES POSTES, DES TELEGRAPHES ET DES TELEPHONES,

Vu l'arrêté viziriel du 30 octobre 1916 (2 Moharrem 1335) déterminant les droits et les attributions du Service des Téléphones Chérifiens,

Vu l'arrêté viziriel du 31 octobre 1916 (3 Moharrem 1335) déterminant l'objet et l'organisation du Service des Téléphones Chérifiens ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Il est créé à Bou Znika une cabine téléphonique publique.

ART. 2. — Il ne pourra provisoirement être échangé des conversations à partir de cette cabine avec le réseau général qu'entre 9 et 11 heures et 15 et 17 heures, les lundi, mardi, mercredi, jeudi et samedi ; entre 9 et 12 heures et 14 et 16 heures le vendredi, et entre 9 et 11 heures le dimanche.

ART. 3. — Le présent arrêté recevra son application à partir du 16 mai 1919.

Rabat, le 14 mai 1919.

ROBLOT.

NOMINATIONS

Par arrêté viziriel en date du 10 mai 1919 (9 Chaabane 1337), M. TERRISIEN, Yves, Marie, sous-officier titulaire d'une retraite militaire proportionnelle, réformé à la suite de blessure de guerre, agent auxiliaire aux Services Municipaux de Casablanca, est nommé commis de 4e classe des Services Civils, à compter du 1er avril 1919.

***

Par arrêté viziriel en date du 10 mai 1919 (9 Chaabane 1337), M. BRIAND, Louis, Gaston, réformé à la suite de blessure de guerre, domicilié à Nantes, est nommé commis stagiaire des Services Civils.

***

Par arrêté viziriel en date du 10 mai 1919 (9 Chaabane 1337), M. MOREREAU, Louis, Martial, secrétaire d'état-major, détaché au Bureau des Renseignements de Boujad, est nommé commis stagiaire des Services Civils.

PARTIE NON OFFICIELLE

SITUATION POLITIQUE ET MILITAIRE DE LA ZONE FRANÇAISE DU MAROC à la date du 20 Mai 1919.

Fès. — Sur le front de l'Ouergha la situation s'est considérablement améliorée. Depuis la tentative du 4 mai, la harka riffaine n'a plus réagi et nos postes n'ont subi aucune attaque. Les Riffains sont, pour la plupart, repartis chez eux, inquiets des opérations espagnoles sur le Kert. Ils ont promis cependant de revenir si les circonstances le leur permettent, en particulier pour châtier les Beni Zeroual de la neutralité dans laquelle ils se sont tenus grâce à l'action de Si Abderrahman Derkaoui.

A l'heure actuelle, les rassemblements qui s'étaient constitués chez les Mezziat et chez les Ouled Azem se sont en grande partie disloqués. Il ne subsisterait plus que le groupement des Mezziat, où la présence du Khamlichi était encore signalée dernièrement. Les événements ont souvent montré combien il faut se méfier de ces dislocations, mais la solide couverture organisée sur la rive gauche de l'Ouergha garantit désormais la route de Fès et le retour d'événements analogues à ceux du mois passé nous trouverait, sur le front de l'Ouergha, dans des conditions incomparablement meilleures.

Meknès. — Le groupe mobile de la Haute-Moulouya, qui était arrivé le 7 mai à Midelt, s'est porté sur Itzer par Assaka N'Tebairt, puis sur Tamayoust, sans incident, assurant les travaux de réfection de pistes, en vue de la descente du groupe mobile de Meknès en Moulouya, et les réparations aux seguia, fréquemment attaquées par les insoumis.

De nombreux djiouch, sortis du Tafilalet et du Djorf en vue d'opérer des coups de main sur les tribus soumises et contre nos postes et détachements, sans aucun succès

d'ailleurs, correspondent à une recrudescence des intrigues du chérif de Nifrouten, dans l'intention d'installer son khalifat dans la vallée de l'oued Ghéris, face au Mdaghra et au Reteb.

Marrakech. — Dans le sud de Marrakech, à la suite de l'agitation chez les Ida ou Kensous, une harka de tribus de l'Anti-Atlas du commandement de Taroudant a opéré au Tagmout, a livré combat et rétabli l'ordre. Le principal agitateur, Abderrahman ben Tabia, a été capturé.

DIRECTION DE L'AGRICULTURE DU COMMERCE ET DE LA COLONISATION

Avis aux colons et capitalistes désireux d'acheter des terres ou de placer des capitaux dans les entreprises agricoles.

La Direction de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation reçoit très fréquemment la visite de capitalistes désireux d'acquérir au Maroc, dans les meilleures conditions de célérité possibles, des domaines agricoles d'importance fort variable.

En vue de faciliter leurs démarches, le Directeur de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation, a l'honneur de porter à la connaissance des intéressés qu'il a décidé d'ouvrir un registre, qui reproduira toutes les indications fournies par les vendeurs sur les propriétés qu'ils peuvent avoir à céder. Ce registre, qui comprendra également une partie réservée aux demandes de capitaux à investir dans des entreprises agricoles, sera tenu gratuitement à la disposition de tous les visiteurs.

NOTE
au sujet de la perception des droits de douane sur le matériel agricole.

Des craintes s'étant manifestées au sujet du remboursement du droit de douane de 10 % perçu à l'entrée sur le matériel pouvant être utilisé à deux fins (agricole et non agricole), remboursement accordé quand le matériel est vendu à des agriculteurs en vue d'un emploi agricole, il a paru nécessaire de préciser les dispositions adoptées à ce sujet.

1° Il y a lieu d'indiquer tout d'abord que lorsque *l'importateur est agriculteur*, il peut bénéficier à l'entrée pour le matériel de cette catégorie, de l'exonération de 10 %, à la condition qu'il présente au Service des Douanes avant l'importation, un certificat émanant de la Direction de l'Agriculture, et attestant sa profession d'agriculteur et l'usage agricole des appareils. En outre, dès l'arrivée à son exploitation des appareils ainsi [illegible] en franchise, il devra déclarer par écrit à M. le Chef du Service des Douanes, la mesure, l'origine, la valeur, les marques et numéros, le poids des appareils, la date et le bureau d'importation, en joignant une copie dûment certifiée du certificat délivré par la Direction de l'Agriculture. En cas de cession soit à un autre agriculteur, soit à un industriel, la déclaration devra en être faite à la Direction des Douanes avec justifications à l'appui et indication de la date et du prix de la cession. Dans le dernier cas — cession à un non agriculteur — les droits de douane seront immédiatement liquidés et le recouvrement poursuivi contre le cessionnaire sur le prix de cession.

2° *Lorsque l'importateur n'est pas agriculteur*, il ne peut pas bénéficier de l'exonération de 10 % à l'entrée, mais le montant des droits lui est remboursé *lorsque le matériel est vendu à un agriculteur en vue d'un emploi exclusivement agricole*. Deux cas peuvent se présenter : ou bien l'importateur consigne les droits d'entrée entre les mains du Service des Douanes, ou bien il acquitte ces droits.

Dans le premier cas, le remboursement lui est effectué par ce service dans un délai maximum de quinze jours après réception du certificat attestant la profession d'agriculteur de l'acheteur et l'emploi agricole du matériel. Ce certificat est délivré par la Direction de l'Agriculture sur la demande qui lui en est faite par l'intéressé, avec tous renseignements utiles à l'appui, dans un délai maximum de quinze jours après réception de cette demande.

Dans le second cas, le remboursement est effectué par ordonnance de paiement liquidée par la Direction de l'Agriculture, sur la demande de l'intéressé, à laquelle devra être jointe la quittance des droits de douane perçus sur le matériel faisant l'objet de cette demande, ou, si les appareils à détaxer ne forment qu'une partie d'une importation, un extrait de la quittance globale, délivré sur la demande de l'importateur par le Bureau des Douanes du port d'importation. Cette ordonnance de paiement parviendra à la partie prenante dans un délai maximum d'un mois après réception de la demande précitée.

Les délais prévus se trouveraient diminués si les importateurs joignaient à leur demande d'attestation ou de remboursement adressée à la Direction de l'Agriculture un certificat émanant de l'autorité administrative de la résidence de l'acheteur et attestant la profession d'agriculteur de celui-ci et l'utilisation exclusivement agricole du matériel.

De même que dans le cas d'un importateur-agriculteur, l'agriculteur qui fait l'acquisition du matériel ayant bénéficié de la détaxe, devra faire à la Direction des Douanes les déclarations indiquées plus haut, à l'arrivée de ce matériel sur son exploitation et en cas de cession à un autre agriculteur ou à un industriel.

NOTE
relative à la création d'un carnet de travail pour les ouvriers et employés indigènes.

Un arrêté viziriel du 26 avril 1919, inséré au *Bulletin Officiel* du 12 mai 1919, institue un carnet de travail pour les ouvriers et employés indigènes. Ce carnet se compose de deux parties :

La première comprend l'identité de l'individu, c'est-à-dire son signalement avec des empreintes digitales et, si possible, une photographie du détenteur.

La deuxième comporte un certain nombre de feuillets, sur lesquels l'employeur indiquera les dates d'arrivée et de

départ de l'indigène à son service ; elle pourra également servir pour le visa des autorités de contrôle.

Ce carnet répond à deux buts principaux :

Pour les européens, il est une garantie en leur donnant des renseignements sur l'identité de leurs employés et sur leurs antécédents.

Pour les indigènes, il constitue une pièce d'identité, il peut servir de permis de circuler, sous réserve du visa à l'arrivée et au départ par les autorités locales. Il est de nature à leur faciliter la recherche du travail.

Ce carnet n'est pas obligatoire, mais il appartient à tous les employeurs de l'exiger de leurs ouvriers. Si les indigènes constatent que la préférence est toujours donnée aux ouvriers qui sont munis de carnet, ils ne manqueront pas de le solliciter eux-mêmes.

Les carnets sont délivrés gratuitement, sur demande, par les autorités de contrôle, services municipaux, contrôles, bureaux de renseignements ; mais l'identification complète des détenteurs ne peut être inscrite sur les carnets que dans les villes où il existe des stations anthropométriques : Casablanca, Rabat, Meknès, Fès, Oudjda, Safi, Mazagan, Marrakech. Si donc les indigènes veulent que leur carnet ait toute sa valeur, ils devront profiter de leur passage dans ces villes pour le présenter aux services municipaux, qui le feront compléter.

NOUVELLES ET INFORMATIONS

Le général Cottez, délégué du Résident Général Commandant en chef, a remis, jeudi 15 mai, à l'hôpital de Rabat, la Médaille militaire à l'adjudant-chef Pluchon, Georges, du 5e escadron du 2e Spahis; au sergent Monteron, Jean-Baptiste, du 8e bataillon de Tirailleurs Marocains, et au caporal Hérault, Henri, du 5e Régiment Colonial, grièvement blessés au cours des opérations de Fès.

***

Pour perpétuer la mémoire du capitaine Macouillard, des Tirailleurs Marocains, et du lieutenant Suchet, de l'Artillerie Marocaine, tombés glorieusement au combat de Médiouna le 1er avril 1919, le Résident Général Commandant en Chef a décidé de donner le nom de ces deux officiers à deux ouvrages construits dans les environs d'Aïn Médiouna.

***

Le lieutenant-colonel MAYADE, commandant du territoire de Bou Denib, et le lieutenant-colonel HURÉ, ancien chef d'état-major de la Subdivision de Fès, actuellement sous-chef d'état-major du Général Commandant en Chef, ont été décorés par S. M. le Sultan, de la Médaille du Mérite Militaire Chérifien.

Cette haute distinction est réservée aux officiers ou hommes de troupe qui, blessés au moins deux fois, ont accompli, en outre, une action d'éclat exceptionnelle, et aux officiers généraux ou supérieurs ayant commandé en chef avec succès une colonne d'opérations au Maroc.

Le lieutenant-colonel MAYADE a commandé avec distinction, le groupe mobile de Bou Denib, du 15 au 30 janvier 1919 ; le lieutenant-colonel HURÉ l'a remplacé le 30 janvier et a dirigé le combat décisif du 31 janvier 1919, aux environs du ksar des Ouled Embarek.

AVIS D'EXAMENS

Examen du Brevet Élémentaire (session du 2 juin 1919).

Les épreuves écrites et orales de l'examen du brevet élémentaire (session du 2 juin 1919) auront lieu à Casablanca, à l'Ecole d'application, quartier de la Foncière, à 7 h. 1/2 précises.

Les candidats et candidates de Rabat, Meknès subiront les épreuves écrites et orales de cet examen à Rabat, le 2 juin, au Cours secondaire de jeunes filles, rue Capitaine Petitjean, à 7 h. 1/2 précises.

***

Examen du Brevet Supérieur (Session du 5 juin 1919).

Les épreuves écrites et orales de l'examen du brevet supérieur (session du 5 juin 1919) auront lieu à Casablanca, à 7 h. 1/2, à l'Ecole d'application, quartier de la Foncière.

PROPRIÉTÉ FONCIÈRE

EXTRAITS DE RÉQUISITIONS (1)

I. — CONSERVATION DE CASABLANCA

Réquisition n° 2087°

Suivant réquisition en date du 1er mars 1919, déposée à la Conservation le 22 mars 1919, M. Bruyant, Joseph, Pierre, Louis, marié sans contrat, à dame Cerrier, Maria, le 18 février 1909, à Grenoble (Isère), domicilié à Casablanca, rue de l'Horloge, n° 98, chez Me Cruel avocat, son mandataire, a demandé l'immatriculation, en qualité de propriétaire, d'une propriété à laquelle il a déclaré vouloir donner le nom de « Bruyant », consistant en deux parcelles de terrain à bâtir et de culture, située à Casablanca, avenue Mers Sultan, formant l'îlot 11, lot n° 106, du lotissement du Comptoir Lorrain.

Cette propriété, occupant une superficie de 569 mètres carrés, est limitée : au nord, par une rue de dix mètres, dépendant du lotissement susvisé ; à l'est, par la rue d'Arras ; au sud, par la propriété de Montenaro, à Casablanca, 2, rue d'Amiens, Mers Sultan ; à l'ouest, par la rue Bugeaud.

(1) Nota. — Les dates de bornage sont portées, en leur temps à la connaissance du public, par voie d'affichage à la Conservation, sur l'immeuble, à la Justice de Paix, au bureau du Caïd, à la Mahakma du Cadi et par voie de publication dans les marchés de la région.

Des convocations personnelles sont, en outre, adressées aux riverains désignés dans la réquisition.

Toute personne intéressée peut, enfin, SUR DEMANDE ADRESSÉE A LA CONSERVATION FONCIÈRE, être prévenue, par convocation personnelle, du jour fixé pour le bornage.

Le requérant déclare, qu'à sa connaissance, il n'existe sur ledit immeuble, aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel et qu'il en est propriétaire en vertu de deux actes sous seings privés en date, à Casablanca, du 20 novembre 1918, aux termes desquels le Comptoir Lorrain du Maroc lui a vendu ladite propriété.

Le Conservateur de la Propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 2088c

Suivant réquisition en date du 22 mars 1919, déposée à la Conservation, le dit jour, M. Marsden, Stanley, Gordon, marié à dame Nelly Rankin, sans contrat, en 1907, à Manchester, domicilié à Casablanca, route de Rabat (Travaux Publics), a demandé l'immatriculation, en qualité de propriétaire, d'une propriété à laquelle il a déclaré vouloir donner le nom de « Marsden », connue actuellement sous le nom de « Mers El », consistant en terrain bâti, située à Aletir, tribu des Zenata, fraction des Beni Mrhirt, au niveau du 29e kilomètre 600 de la route de Rabat, à 1 kilomètre 500 environ sur la droite.

Cette propriété, occupant une superficie de un hectare environ, est limitée : au nord, par la propriété de Si Mohamed Regragui, sur les lieux ; à l'est, par celle de Mohamed bel Lhassen, sur les lieux ; au sud, par celle de Sidi Abdallah em Mohati demeurant à la Casbah de Fedalah ; à l'ouest, par la propriété de Mohamed bel Lhassen, susnommé.

Le requérant déclare, qu'à sa connaissance, il n'existe sur ledit immeuble aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel, et qu'il en est propriétaire en vertu d'un acte d'adoul du 7 Kaadda 1335, homologué, aux termes duquel Fatma bent M'Hammed ben el Mélik lui a vendu ladite propriété.

Le Conservateur de la propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL

Réquisition n° 2089c

Suivant réquisition en date du 20 mars 1919, déposée à la Conservation, le 24 mars 1919, M. Aloisio, Joseph, italien, marié sans contrat, à dame Caterina Scafidi, à Tunis, le 4 juillet 1907, domicilié à Casablanca, rue de Mazagan, n° 48, ont demandé l'immatriculation, en qualité de propriétaires, d'une propriété à laquelle ils ont déclaré vouloir donner le nom de « Caterina », consistant en un terrain bâti située à Aïn Sebaa supérieur, au 9e kilomètre, sur la route de Rabat, à 600 mètres à droite de la route allant vers Rabat.

Cette propriété, occupant une superficie de 15.145 mètres carrés, distraite de la réquisition 1589, est limitée : au nord, par la piste de Ben Slima ; à l'est, par une rue de 12 mètres, appartenant à MM. Kuhnholtz et Petit, vendeurs ; au sud, par la propriété de l'allemand Krak, représenté par le séquestre des biens austro-allemands ; à l'ouest, par une rue non dénommée du lotissement Kuhnholtz et Petit, et par la propriété de M. Malato, maçon à Casablanca, rue du Capitaine-Hervé, chez M. Diasnmante.

Les requérants déclarent qu'à leur connaissance, il n'existe sur ledit immeuble aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel et qu'ils en sont propriétaires en vertu d'un acte sous seing privé, en date, à Casablanca, du 25 avril 1917, aux termes duquel MM. Kuhnholtz et Petit leur ont vendu ladite propriété.

Le Conservateur de la Propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 2090c

Suivant réquisition en date du 24 mars 1919, déposée à la Conservation, le même jour, les nommés : 1° El Houssein ben Mohammed ben el Hadj Saïd, cultivateur, marié selon la loi musulmane ; 2° Abdelkader ben Mohammed ben Hadj Saïd, marié selon la loi musulmane, agissant tant en leur nom personnel qu'au nom et pour le compte de leurs copropriétaires qui sont : a) Abdesselam ben Mohamed ben el Hadj Saïd, marié selon la loi musulmane ; b) El Mouak ben Mohamed ben el Hadj Saïd, marié selon la loi musulmane ; c) El Mekki bel Hadj Saïd, marié selon la loi musulmane ; d) Mansour bel Hadj Saïd ; e) Radia beni el Hadj Saïd, veuve de Mohammed ben Ahmed ; f) Aïcha ben el Hadj Saïd, mariée selon la loi musulmane, avec Djilali ben Bouh Ali, demeurant et domiciliés tous tribu de Médiouna, au douar El Ghorlem, ont demandé l'immatriculation, en qualité de copropriétaires indivis, d'une propriété à laquelle ils ont déclaré vouloir donner le nom de « Mrales Khama », consistant en terres de labour, située à 11 kilomètres sur la route de Ben Sliman, fraction El Ghorlem, tribu de Mediouna.

Cette propriété, occupant une superficie de huit hectares environ, est limitée : au nord, par la route venant de Casablanca et se dirigeant sur le marabout de Sidi Abdellah ; à l'est, par la propriété de Radia ben el Hadj Saïd, demeurant sur les lieux, et celle des héritiers de ben Taïbi, représentés par Moussa ben Djilali, demeurant sur les lieux ; au sud, par la route de Casablanca au Dhayet Dgzouli (piste) ; à l'ouest, par un terrain appartenant aux requérants.

Les requérants déclarent qu'à leur connaissance, il n'existe sur ledit immeuble aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel et qu'ils en sont propriétaires pour l'avoir recueilli dans la succession de El Hadj Saïd ben Mohammed et Médiouni el Goulami, qui l'avait lui-même acquise suivant acte d'adoul du 11 Safar 1275, de M'Hammed ben Mahommed et son frère Messaoud.

Le Conservateur de la propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 2091c

Suivant réquisition en date du 24 mars 1919, déposée à la Conservation, le 25 mars, M. Houel, Eugène, Anatole, célibataire, demeurant à Casablanca, rue de Briey, n° 19 et domicilié chez son mandataire, Me Marage, 217, boulevard de la Liberté, à Casablanca, a demandé l'immatriculation, en qualité de propriétaire, d'une propriété à laquelle il a déclaré vouloir donner le nom de « Maison Houel », consistant en un terrain bâti, située rue de Briey, n° 15, à Casablanca, quartier de la Liberté.

Cette propriété, occupant une superficie de 214 mètres carrés, est limitée : au nord, par la propriété de M. Decorteisque, représenté par son mandataire, M. Chambourdan, demeurant à Casablanca, à l'angle de la rue de Briey et du Boulevard Circulaire, et par celle de Mme Esmieu, dite « Immeuble Puggioni », réquisition 1690 c, représentée par Me Marage, susnommé ; à l'est, par la propriété de Mme Sichape, cité Poincaré, près de la gare, à Casablanca ; au sud, par la propriété de M. Roy, rue des Ouled Hariz, près de l'avenue Mers Sultan, à Casablanca ; à l'ouest, par la rue de Briey, étant observé que le mur qui sépare cette propriété du terrain appartenant à Mme Esmieu est mitoyen sur une longueur de 7 m. 30 et sur une hauteur de 4 mètres.

Le requérant déclare, qu'à sa connaissance, il n'existe sur ledit immeuble aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel, et qu'il en est propriétaire en vertu d'un acte d'adoul du 22 Djoumada, homologué, aux termes duquel Mme Sichape lui a vendu ladite propriété.

Le Conservateur de la Propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 2092c

Suivant réquisition, en date du 25 mars 1919, déposée à la Conservation, le 25 mars 1919, M. Maltera, Vincenzo, marié sans contrat à dame Antoinette Errera, le 26 mai 1908, au consulat d'Italie, à Bizerte, domicilié à Casablanca, Maarif, rue d'Auvergne, n° 32, a demandé l'immatriculation, en qualité de propriétaire, d'une propriété à laquelle il a déclaré vouloir donner le nom de « Vincenzo, Antoi-

nette », consistant en un terrain avec construction, situé à Casablanca, Maarif, rue d'Auvergne.

Cette propriété, occupant une superficie de 250 mètres, est limitée : au nord, par la rue d'Auvergne ; à l'est, par la propriété de MM. Murdoch, Butler et Cie ; au sud, par la propriété de M. Errera, Battista, et celle de M. Vasapoli, Cataldo, tous deux sur les lieux ; à l'ouest, par la propriété de M. Brunequel, sur les lieux.

Le requérant déclare, qu'à sa connaissance, il n'existe sur ledit immeuble aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel, et qu'il en est propriétaire en vertu d'un acte du 24 avril 1914, aux termes duquel MM. Munloch, Butler et Cie lui ont vendu ladite propriété.

Le Conservateur de la Propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

EXTRAIT RECTIFICATIF concernant la propriété dite : « Dar Zeina », réquisition 1600 c, dont l'extrait de réquisition a paru au « Bulletin officiel » du 1er juillet 1918, n° 290.

Suivant réquisition rectificative en date du 12 mai 1919, M. Fort, François, célibataire, demeurant à Casablanca, rue du Général-Drude, Café Glacier, a demandé que l'immatriculation de la propriété dite « Dar Zeina », réquisition 1600 c, dont il s'est rendu acquéreur, suivant acte sous seing privé, en date, à Casablanca, du dit 7 mai 1919, soit poursuivie en son nom.

Action résolutoire et hypothèque conventionnelle pour garantie du paiement du solde du prix réservées au contrat.

Le Conservateur de la Propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

II. — CONSERVATION D'OUDJDA

Réquisition n° 269°

Suivant réquisition en date du 1er mars 1919, déposée à la Conservation, le même jour, 1° M. Touaty, Eliaou, dit Elie, négociant, marié à dame Laik, Fanny, Ferahé, sous le régime de la séparation de biens, suivant contrat passé devant Me Ostermann, notaire à Tlemcen, le 18 juin 1912 et 2° M. Touaty, Joseph, négociant, marié à dame Touaty, Suda, à Tlemcen, le 30 juin 1913, sans contrat, tous deux demeurant et domiciliés à Oudjda, route de Martimprey, ont demandé l'immatriculation, en qualité de copropriétaires indivis, dans la proportion de moitié pour chacun, d'une propriété à laquelle ils ont déclaré vouloir donner le nom de « Maxime Eliane », consistant en un terrain avec constructions et dépendances y édifiées, situé à Oudjda, près du boulevard de la Gare au Camp, quartier du nouveau Marché.

Cette propriété, occupant une superficie de 3 ares, 66 centiares 75 décimètres carrés, est limitée : au nord, par la propriété de MM. Merlo et Papot, entrepreneurs de travaux, à Hennaya (près de Tlemcen), représentés par M. Vesco, Joseph, demeurant au même lieu ; à l'est, par la propriété dite « Joseph-Raymond I », réquisition 3° ; au sud, par une rue non dénommée dépendant du Domaine public ; à l'ouest, par la propriété de M. Touati, Isaac, propriétaire, demeurant à Oudjda, boulevard de la Gare au Camp.

Les requérants déclarent qu'à leur connaissance, il n'existe sur ledit immeuble aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel, et qu'ils en sont propriétaires en vertu d'un acte de vente passé devant M. Holland, secrétaire-greffier en chef du Tribunal de première instance d'Oudjda, le 17 février 1914, aux termes duquel M. Touati, Isaac, susnommé, leur a vendu ladite propriété.

Le Conservateur de la propriété foncière à Oudjda,
F. NERRIÈRE.

Réquisition n° 270°

Suivant réquisition en date du 7 mars 1919, déposée à la Conservation, le même jour, la Société L. Borgeaud et Brisonnet, société en nom collectif, dont le siège est à Alger, rue Henri-Martin, n° 25, ayant pour mandataire M. Speiser, Charles, demeurant et domicilié à Bouhouria, a demandé l'immatriculation, en qualité de propriétaire, d'une propriété à laquelle elle a déclaré vouloir donner le nom de « Domaine de Bouhouria XLV », consistant en terrains en friches, située dans le poste de Berkane (cercle des Beni Snassen), au lieudit « Argoub el Ham », à 8 kilomètres au sud du village de Bouhouria, sur la piste de ce centre à Fret.

Cette propriété, occupant une superficie de 17 hectares, 80 ares, est limitée : au nord, par la propriété de Bachir ben Mohamed ben Mohamed el Amiri, demeurant fraction des Beni Amir ; à l'est, par les terres de Mimoune ben Mohamed ben el Mahfli, demeurant à Sidiine ; au sud, par le terrain appartenant à Mohamed ben Bouazza, demeurant douar Oulad Sidi ben Yassine ; à l'ouest, par la propriété de Mohamed ben Mokhtar el Haffi, demeurant même douar, tous de la tribu des Beni Attig.

La société requérante déclare qu'à sa connaissance, il n'existe sur ledit immeuble aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel et qu'elle en est propriétaire en vertu d'un acte d'adoul, en date du 16 Chaoual 1336, homologué par Si Abdelkader ben Ahmed ben Abdallah ben Yacoub, cadi de Berkane, et approuvé par M. le Haut-Commissaire Chérifien, le 13 Ramadan 1336, aux termes duquel le nommé El Miloud ben Tahar, dit « Bibouda el Djediri », lui a vendu ladite propriété.

Le Conservateur de la propriété foncière à Oudjda.
F. NERRIÈRE.

Réquisition n° 271°

Suivant réquisition en date du 20 janvier 1919, déposée à la Conservation, le 10 mars 1919, M. Vautherot, Gaston, propriétaire, marié à dame Grasset, Anaïs le 4 avril 1914, à Hennaya, près de Tlemcen (Algérie), sans contrat, demeurant et domicilié à Berkane, a demandé l'immatriculation, en qualité de propriétaire, d'une propriété actuellement connue sous le nom de « Sehab el Hanech », à laquelle il a déclaré vouloir donner le nom de « Sehab el Hamech », consistant en terrains en friches, située dans le poste de Berkane, cercle des Beni Snassen à 14 kilomètres environ au nord-est de Berkane, sur la piste d'Emcha à Dar Djer.

Cette propriété, occupant une superficie de 49 hectares, est limitée : au nord, par la propriété d'Abdelkrime ould Kriali, demeurant tribu des Ouled Mansour, et par un terrain maghzen ; à l'est, par le requérant ; au sud, par un sentier allant de Lambarh au Marché de Haimeur ; à l'ouest, par les terrains appartenant : 1° à Si Hamoued ould Medani, et 2° à Mohamed ould Gamouci, demeurant tous deux douar des Beni Oukil, tribu des Ouled Mansour, cercle des Beni Snassen.

Le requérant déclare, qu'à sa connaissance, il n'existe sur ledit immeuble aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel, et qu'il en est propriétaire en vertu de trois actes d'adoul, en date des 3 Moharrem 1332, 28 Djoumada II 1335 et 29 Rabia II 1336, homologués par Si Abdelkader ben Ahmed ben Yacoub, cadi de Berkane, et approuvés par M. le Haut-Commissaire Chérifien, les 18 Hourija 1332, 18 Djoumada II 1335 et 29 Rabia 1336 aux termes desquels : 1er acte, le nommé Larbi Ben Selama ; 2e et 3e actes, MM. Besson frères, lui ont vendu ladite propriété.

Le Conservateur de la propriété foncière à Oudjda,
F. NERRIÈRE.

Réquisition n° 272°

Suivant réquisition en date du 20 janvier 1919 déposée à la Conservation, M. Vautherot, Gaston propriétaire, marié à dame Grasset,

Anaïs, le 4 avril 1914, à Hennaya, près de Tlemcen (Algérie), sans contrat, demeurant et domicilié à Berkane, a demandé l'immatriculation, en qualité de propriétaire, d'une propriété actuellement connue sous le nom de « Mahibil », à laquelle il a déclaré vouloir donner le nom de « Mahibil », consistant en terrains en friches, situés dans le poste de Berkane, cercle des Beni Snassen, à 5 kilomètres environ au nord de Regada, près de la piste allant de Martimprey au café maure qui se trouve sur la route de Berkane à Port Say.

Cette propriété, occupant une superficie de 62 hectares, est limitée : au nord, par le requérant ; à l'est, par un chemin allant d'Adjeroud à Regada ; au sud, par la propriété de M. Thévenot, demeurant à Regada ; à l'ouest, par le terrain de M'Kaddem Hamed ou Ali des Beni Kraled (poste de Martimprey).

Le requérant déclare, qu'à sa connaissance, il n'existe sur ledit immeuble aucune charge, ni aucun droit réel actuel ou éventuel, et qu'il en est propriétaire en vertu d'un acte d'adoul, en date du 12 Djoumada II 1334, homologué par Si Abdelkader ben Ahmed el Yacoubi, cadi de Berkane, et approuvé par M. le Haut-Commissaire Chérifien, le 5 Djoumada II 1334, aux termes duquel M. Lajoinie lui a vendu ladite propriété.

Le Conservateur de la propriété foncière à Oudjda,
F. NERRIÈRE.

AVIS DE CLOTURES DE BORNAGES[1]

I. — CONSERVATION DE CASABLANCA

Réquisition n° 1377 c

Propriété dite : SITTY, sise à Casablanca, quartier de T. S. F.

Requérants : 1° M. Samuel Lévy, et 2° M. Mackouf Lévy, domiciliés chez Me Senouf, rue des Jardins, à Casablanca.

Le bornage a eu lieu le 26 décembre 1918.

Le Conservateur de la Propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 1475 c

Propriété dite : MOLLINE ET Cie IV, sise à Casablanca, quartier de T. S. F., rue du Dispensaire.

Requérants : 1° La Société Molliné et Cie ; 2° M. Alejandro Chiozza ; 3° M. Emilio Gautier ; 4° M. Henri Olivier Bouchard ; 5° M. Léon Bourdillon ; 6° M. Jules Guinard ; 7° M. Gautier, Ernest et 8° M. Legrand, Maurice, Raymond, Justin, Auguste, tous domiciliés chez M. J. Molliné, à Casablanca, 92, boulevard d'Anfa.

Le bornage a eu lieu le 28 décembre 1918.

Le Conservateur de la propriété foncière à Casablanca
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 1491 c

Propriété dite : ESCLAPEZ, sise à Casablanca, El Maarif, lotissement Murdoch, Butler et Cie.

Requérant : M. Esclapez, Macia, Diégo, domicilié à Casablanca, chez M. Wolff, rue Chevandier-de-Valdrôme.

Le bornage a eu lieu le 27 février 1919.

Le Conservateur de la propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 1503 c

Propriété dite : VILLA SAINTE-MARIE, sise à Casablanca, El Maarif, rue N° 7.

Requérant : M. Serihet, Antoine, domicilié à Casablanca, rue des Ouled Ziane, n° 47.

Le bornage a eu lieu le 28 février 1919.

Le Conservateur de la Propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 1511 c

Propriété dite : BASQUEZ, sise à Casablanca, El Maarif.

Requérant : M. Basquez, Gaetane, Alphonse, domicilié chez M. Wolff, à Casablanca, rue Chevandier-de-Valdrôme.

Le bornage a eu lieu le 26 février 1919.

Le Conservateur de la Propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 1591 c

Propriété dite : VALLECITTO, sise à Casablanca, lotissement Gautier.

Requérant : M. Vallecitto, Vincente, domicilié chez M. Wolff, à Casablanca, rue Chevandier-de-Valdrôme.

Le bornage a eu lieu le 13 janvier 1919.

Le Conservateur de la Propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 1606 c

Propriété dite : ZINAT, sise à Casablanca, rue Tnaker.

Requérant : MM. Lévy, Samuel et Lévy, Maklouf, domiciliés à Casablanca, chez Me Senouf, rue des Jardins.

Le bornage a eu lieu le 20 février 1919.

Le Conservateur de la propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

Réquisition n° 1727 c

Propriété dite : IMMEUBLE GALAUP, sise à Casablanca, boulevard de la Liberté et rue de Bouskoura.

Requérant : M. Galaup, Ludovic, domicilié chez Me Marage, Paul, à Casablanca, boulevard de la Liberté, n° 217.

Le bornage a eu lieu le 19 mars 1919.

Le Conservateur de la propriété foncière à Casablanca,
M. ROUSSEL.

II. — CONSERVATION D'OUDJDA

Nouvel avis de clôture de bornage concernant la propriété dite : « Villas Wagner », Réquisition 41° sise à Oudjda, route de Sidi Moussa, quartier Wagner.

Requérant : Wagner, Jean-Baptiste, propriétaire, demeurant à Oudjda, route du Camp.

Le bornage a eu lieu le 24 septembre 1918.

Un bornage complémentaire a été effectué le 20 mars 1919.

Le présent avis annule celui publié au *Bulletin Officiel* du 16 décembre 1918, n° 321.

Le Conservateur de la propriété foncière à Oudjda,
F. NERRIÈRE.

(1) NOTA. — Le dernier délai pour former des demandes d'inscription ou des oppositions aux dites réquisitions d'immatriculation est de deux mois à partir du jour de la présente publication. Elles sont reçues à la Conservation, au Secrétariat de la Justice de Paix, au bureau du Caïd, à la Mahakma du Cadi.

Nouvel avis de clôture de bornage concernant la propriété dite « Hôtel Wagner », Réquisition 43°, sise à Oudjda, route de Sidi Moussa et d'Aïn Sfa, quartier Wagner.

Requérant : Wagner, Jean-Baptiste, propriétaire, demeurant à Oudjda, route du Camp.

Le bornage a eu lieu le 26 septembre 1918.

Un bornage complémentaire a été effectué le 20 mars 1919.

Le présent avis annule celui publié au *Bulletin Officiel* du 16 décembre 1918, n° 332.

Le Conservateur de la propriété foncière à Oudjda,
P. KERRIEN.

ANNONCES

La Direction du « Bulletin Officiel » décline toute responsabilité quant à la teneur des annonces

Annonces judiciaires, administratives et légales

EMPIRE CHÉRIFIEN — VIZIRAT DES HABOUS

Ville de Meknès

ADJUDICATION

Pour la vente-échange d'une écurie appartenant aux Habous de la Zaouia Ahmadia

Il sera procédé, le samedi 16 Ramadan 1337 (14 juin 1919), à 10 heures, dans les bureaux du Mouraqib des Habous de Meknès, conformément aux dahirs des 16 Chaabane 1331 (21 juillet 1913) et 7 Ramadan 1334 (8 juillet 1916) réglementant les échanges des immeubles habous, à la mise aux enchères publiques pour la vente-échange de :

Une écurie, des Habous de la Zaouia Ahmadia, sise au quartier Touta, contiguë à la maison du Cherif Mohammed Helali.

Mise à prix..... PH. 2.000 »

Dépôt en garantie (cautionnement) à verser, avant l'adjudication.PH. 260 »

Pour tous renseignements s'adresser :

1° Au Mouraqib des Habous à Meknès;

2° Au Vizirat des Habous (Dar Makhzen), à Rabat, tous les jours, de 9 à 12 heures, sauf les vendredis et jours fériés musulmans ;

3° A la Direction des Affaires Chérifiennes (Contrôle des Habous), à Rabat, tous les jours, sauf les dimanches et jours fériés.

EMPIRE CHÉRIFIEN — VIZIRAT DES HABOUS

Ville de Fès

ADJUDICATION

Pour la vente-échange de : 1° deux maisons ; 2° 1/5 de maison ; 3° 1/3 de maison, appartenant aux Habous de Fès.

Il sera procédé, le samedi 15 Ramadan 1337 (14 juin 1919), à 10 heures, dans les bureaux du Mouraquib des Habous de Fès, conformément aux dahirs des 16 Chaabane 1331 (21 juillet 1913) et 7 Ramadan 1334 (8 juillet 1916) réglementant les échanges des immeubles habous, à la mise aux enchères publiques pour la vente-échange de :

1° Une maison, de la mosquée Narendja, sise près de cette mosquée.

2° Une maison des Habous de Sidi Kacem ben Rhamoun n° 3, sise au quartier Fondouk El Yhoudi, près de Dar Ziat.

3° 1/3 d'une maison en ruine des Habous du sanctuaire de Sidi Abderrahman Melili, en indivision avec Hadj Ahmed Ben Sliman.

4° 1/5 de maison des Habous de la mosquée Dza Ben Amar, sise à Dza Ben Amar, en indivision avec Abdesselam Ben El Cadi et Mohammed Zemmama.

Mises à prix : 1er lot, 7.200 P.H.; 2e lot, 18.000 P.H.; 3e lot, 1.500 P.H.; 4e lot, 1.200 P.H.

Dépôt en garantie (cautionnement) à verser, avant l'adjudication pour : 1er lot, 936 P.H.; 2e lot, 2.340 P.H.; 3e lot, 195 P.H.; 4e lot, 156 P.H.

Pour tous renseignements s'adresser :

1° Au Mouraqib des Habous à Fès ;

2° Au Vizirat des Habous (Dar Makhzen), à Rabat, tous les jours, de 9 à 12 heures, sauf les vendredis et jours fériés musulmans ;

3° A la Direction des Affaires Chérifiennes (Contrôle des Habous), à Rabat, tous les jours, sauf les dimanches et jours fériés.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Casablanca.

Par acte sous seing privé, enregistré, fait, à Casablanca, du 26 avril 1919, déposé aux minutes notariales du secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca, suivant acte, enregistré, du 6 mai 1919,

M. Louis Cure, loueur de chevaux, demeurant à Casablanca, avenue de la Marine, a vendu à M. Henri, Ernest Vaugon, négociant en chevaux, demeurant à Casablanca, avenue de la Marine, le fonds de commerce dénommé « Ecuries de la Plage », qu'il exploitait à Casablanca, avenue de la Marine, et comprenant : l'enseigne, le nom commercial, la clientèle, l'achalandage, les différents objets mobiliers, le matériel et les animaux servant à son exploitation, suivant clauses et conditions insérées audit acte, dont une expédition a été déposée, le 15 mai 1919, au secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca, où tout créancier pourra former opposition dans les quinze jours au plus tard après la seconde insertion du présent.

Les parties font élection de domicile en leurs demeures respectives.

Pour première insertion :

Le Secrétaire-Greffier en Chef
LETORT.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Casablanca.

Par acte sous seing privé, enregistré, en date, à Casablanca, du 26 avril 1919, déposé aux minutes notariales du secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca, suivant acte, enregistré, du 6 mai 1919.

M. Henri Vaugon, marchand de chevaux, demeurant à Casablanca, avenue de la Marine, « Ecuries de la Plage », s'étant reconnu débiteur d'une certaine somme envers M. Joseph Papin, éleveur, demeurant aux Ouled Ziane, Bled Laïdi, a affecté, à titre de nantissement en gage, au profit de ce dernier, son fonds de commerce, connu sous le nom de « Ecuries de la Plage », exploité à Casablanca, avenue de la Marine, comprenant : l'enseigne, le nom commercial, la clientèle, l'achalandage, le droit au bail, le matériel de toute nature, le mobilier, l'agencement et les animaux, suivant clauses et conditions insérées audit acte, dont une expédition a été déposée au secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca, le 16 mai 1919.

Pour l'exécution des présentes, chaque partie a fait élection de domicile en sa demeure respective.

Pour première insertion :

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
LETORT.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Casablanca.

Inscription requise, pour tout le Maroc, par M. Emile, Isidore Mendelsohn, commerçant, demeurant à Paris, 16 avenue du Colonel-Bonnet, et à Casablanca, 176, avenue du Général-Drude, de la firme :

« E. MENDELSOHN ».

Déposée au secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca, le 17 mai 1919.

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
LETORT.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Casablanca.

Inscription requise, pour la ville de Casablanca, par M. Jean Burnier, colon, demeurant à Casablanca, villa Portmiou, quartier Racine, agissant en qualité d'administrateur délégué de la Société des Eleveurs Marocains, de la firme :

« Grande Charcuterie Lyonnaise ».

Déposée, le 15 mai 1919, au secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca.

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
LETORT.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Casablanca.

Inscription requise, pour tout le Maroc occidental, par Mme veuve Céleste Rendelmann, commerçante, demeurant à Casablanca, 3, impasse Sidi Beliout, de la firme :

« Family-Hôtel »

Déposée, le 15 mai 1919, au secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca.

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
LETORT.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Casablanca.

Inscription requise, le 17 mai 1919, par M. Alexandre Cayzal, commerçant, demeurant à Casablanca, boulevard de la Gare, immeuble Amic, de la firme :

« Femina »

relative à un commerce de modes, couture, dentelles, broderies et, en général, de tous effets et articles pour dames, dans un magasin, sis, boulevard de la Gare, immeuble Amic, à Casablanca, et à des succursales projetées dans le ressort du Tribunal de Première Instance de Casablanca.

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
LETORT.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Casablanca.

Inscription requise, pour tout le Maroc, par M. François Hustache, demeurant à Casablanca, rue de Bouskoura, agissant en qualité de directeur de la Société Marocaine d'Explosifs et d'Accessoires de Mines, société anonyme au capital de 250.000 francs, dont le siège social est à Paris, 6 bis, rue Auber, de la firme :

« Société Marocaine d'Explosifs et d'Accessoires de Mines ».

Déposée au secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca, le 19 mai 1919.

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
LETORT.

EXTRAIT

du registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca.

Aux termes d'un acte enregistré, reçu par M. Gayet, secrétaire-greffier, remplissant les fonctions de notaire près le Tribunal de Paix de Casablanca, le 7 mai 1919,

M. Théophile Gravier, restaurateur, demeurant à Casablanca, 32, avenue Général-d'Amade, a vendu à M. Louis Pascal, commerçant, demeurant à Casablanca, un fonds de commerce de restaurant, qu'il exploitait à Casablanca, 32, avenue Général-d'Amade, sous le nom de « Restaurant du Paris-Maroc », et comprenant : l'enseigne, la clientèle, l'achalandage, les ustensiles, l'outillage, le matériel et les droits aux baux des lieux où s'exploite le commerce, suivant clauses et conditions insérées audit acte, dont une expédition a été déposée, le 15 mai 1919, au secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca, où tout créancier pourra former opposition dans les quinze jours au plus tard après la seconde insertion du présent.

Les parties font élection de domicile, à Casablanca, en leurs demeures respectives.

Pour première insertion :

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
LETORT.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Rabat.

Inscription n° 150 du 16 mai 1919

Par acte sous seing privé, fait double à Rabat, le 10 mars 1919, enregistré, et déposé au rang des minutes notariales du Secrétariat-Greffe du Tribunal de Première Instance de Rabat, le 15 mai suivant, aux termes d'un acte du même jour contenant reconnaissance d'écritures et de signatures, reçu par M. Rouyre, secrétaire-greffier en chef, remplissant les fonctions de notaire, M. Georges Schmitt, photographe, demeurant à Rabat, rue El Gza, n° 1, a vendu à Mme Marguerite Chabance, commerçante, demeurant également à Rabat, rue El Gza, n° 174, veuve de M. Philippe Schmitt, un fonds de commerce sis même ville, avenue de Casablanca, n° 47, comprenant un bazar d'articles militaires et toutes constructions en bois y attenant.

Ce fonds se compose des ustensiles, du mobilier et de l'achalandage y attachés, ainsi que des marchandises le garnissant

Suivant clauses, conditions et prix insérés audit acte.

Les oppositions au paiement du prix seront reçues au Secrétariat-Greffe du Tribunal de Première Instance de Rabat, dans les quinze jours de la deuxième insertion qui sera faite du présent extrait dans les journaux d'annonces légales.

Pour première insertion.

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
ROUYRE.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Rabat.

Inscription n° 151 du 16 mai 1919

Par acte sous seing privé, fait double à Rabat, le 10 mars 1919, enregistré, et déposé au rang des minutes notariales du Secrétariat-Greffe du Tribunal de Première Instance de Rabat, le 15 mai suivant, aux termes d'un acte du même jour, contenant reconnaissance d'écritures et de signatures, reçu par M. Rouyre, secrétaire-greffier en chef, remplissant les fonctions de notaire, MM. Henri Schmitt et Emilien Hermand, commerçants, demeurant alors à Rabat et actuellement, le premier, à Pré-en-Pail (Mayenne) et l'autre à Salé, ont vendu à Mme Marguerite Chabance, commerçante, demeurant à Rabat, rue El Gza, n° 174, veuve de M. Philippe Schmitt, un fonds de commerce de fournitures générales pour la photographie, à Rabat, rue El Gza, n° 174.

Ce fonds comprend les ustensiles, mobiliers et achalandage y attachés, ainsi que marchandises le garnissant.

Suivant clauses, conditions et prix insérés audit acte.

Les oppositions au paiement du prix seront reçues au Secrétariat-Greffe du Tribunal de Première Instance de Rabat, dans les quinze jours de la deuxième insertion qui sera faite du présent extrait dans les journaux d'annonces légales.

Pour première insertion.

Le Secrétaire-Greffier en Chef
ROUYRE.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Rabat.

Inscription n° 152, du 16 mai 1919

Inscription requise par M. Alexandre Gayzal, commerçant, demeurant à Casablanca, boulevard de la Gare, immeuble Amic, de la firme commerciale « Femina », relative à un commerce de modes, couture, dentelles, broderies, et, en général, de tous effets et articles pour dames, tenu dans un magasin, sis boulevard de la Gare, immeuble Amic, à Casablanca, et à des succursales projetées dans le ressort du Tribunal de Première Instance de Rabat ; firme dont ledit M. Alexander Gayzal est propriétaire.

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
ROUYRE.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Rabat.

Inscription n° 153 du 21 mai 1919

Par acte sous seing privé fait à Rabat le 22 avril 1919, enregistré et déposé au rang des minutes notariales du secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Rabat, le 19 mai suivant, aux termes d'un acte du même jour, contenant reconnaissance d'écritures et de signatures, dressé par M. Rouyre, secrétaire-greffier en chef, remplissant les fonctions de notaire, M. Jules, Henri, François, Chappe, négociant, demeurant à Rabat, place du Marché Bab Teben, a vendu à M. Antonin Voldoire, commerçant, domicilié en la même ville, rue Semmara, n° 14, un fonds de commerce d'épicerie, ayant pour enseigne: «Épicerie Nouvelle», sis à Rabat, au Marché Bab Teben, baraque n° 71

Ce fonds comprend : l'enseigne, sous laquelle il est connu et exploité; la clientèle et l'achalandage y attachés; le droit au bail; le matériel et l'agencement servant à son exploitation avec les marchandises le garnissant.

Suivant clauses, conditions et prix insérés audit acte.

Les oppositions au paiement du prix seront reçues au secrétariat-greffe du Tribunal de Première Instance de Rabat dans les quinze jours de la deuxième insertion qui sera faite du présent extrait dans les journaux d'annonces légales.

Pour première insertion.

Le Secrétaire-Greffier en Chef.
ROUYRE.

EXTRAIT

du Registre du Commerce tenu au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première Instance de Rabat.

Aux termes d'un acte sous signature privée, fait double à Rabat, le 15 avril 1919, enregistré et déposé au rang des minutes notariales du secrétariat-greffe du Tribunal de première instance de ladite ville, les 26 et 29 du même mois, suivant acte des mêmes jours contenant reconnaissance d'écritures et de signatures, dressé par M. Rouyre, secrétaire-greffier en chef; M. Albert Fine, directeur de l'Agence à Rabat, du Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie, société anonyme au capital de 78 millions 500.000 francs, dont le siège central est à Paris, rue Cambon, 43, ayant agi au nom et pour le compte de la dite société, a ouvert à M. Amédée de Saint-Pons, industriel, demeurant à Rabat, un crédit d'une certaine somme, pour le remboursement de laquelle celui-ci a affecté, à titre de gage et de nantissement au profit du Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie qui a accepté :

Un fonds de commerce de boissons gazeuses et de fabrication de glace (usine frigorifique et électrique, bières de grande marque, carbonique liquide, sirops, etc.), sis à Rabat, près la porte El Alou, occupant toute une maison et comprenant :

La clientèle et l'achalandage y attachés.

La dénomination sous laquelle le fonds est exploité.

Le droit au bail du terrain sur lequel se trouve la maison construite par M. de Saint-Pons, qui dépend du fonds commercial.

Et le matériel, le mobilier et l'agencement servant à l'exploitation dudit fonds, ainsi que toutes les marchandises.

Suivant clauses et conditions insérées audit acte.

Les parties ont déclaré à l'acte de dépôt précité, faire élection de domicile à Rabat, rue des Consuls, à l'agence du Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie.

Pour seconde et dernière insertion.

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
ROUYRE.

PROTECTORAT DE LA FRANCE AU MAROC

TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE DE RABAT

SECRÉTARIAT

D'un jugement contradictoire rendu par le Tribunal de Première Instance de Rabat, le 22 janvier 1919, entre :

1° Roux, Louis, sergent-major au bataillon des mobilisés de Rabat, demeurant à Rabat, d'une part ;

2° Desmaret, Marcelle, épouse Roux, demeurant à Fès, d'autre part ;

Il appert que le divorce a été prononcé entre lesdits époux, aux torts et griefs de la femme.

Rabat, le 10 mai 1919.

Le Secrétaire-Greffier en Chef,
ROUYRE.

SECRÉTARIAT-GREFFE
DU
TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE DE RABAT

Distribution par contribution Elmaleh Aaron 8838

N° 16 du registre d'ordre

M. Puvillaud, juge, commissaire.

Le public est informé qu'il est ouvert au Secrétariat-Greffe du Tribunal de première instance de Rabat, une procédure de distribution, par contribution, des sommes provenant de la vente des marchandises dépendant de la succession de Elmaleh Aaron, en son vivant, commerçant, domicilié à Rabat.

En conséquence, tous les créanciers du sieur Elmaleh Aaron devront adresser leurs bordereaux de production, avec titres de créance et toutes pièces justificatives, au Secrétariat-Greffe du tribunal précité, dans le délai de trente jours, à compter de la deuxième insertion, à peine de forclusion.

Pour deuxième et dernière insertion.

Le Secrétaire-Greffier en Chef
ROUYRE.

BANQUE INDUSTRIELLE de l'AFRIQUE du NORD

ÉMISSION

de 125.000 actions nominatives de 100 fr. chacune

Sur les 125.000 actions émises, les Actionnaires de la *Banque de l'Algérie* ont un droit privilégié de souscription jusqu'à concurrence de 100.000 actions, ce droit s'exercera à titre irréductible à raison de deux actions de la Société nouvelle pour une action de la *Banque de l'Algérie* et à titre réductible pour le reliquat devant subsister après cette première attribution.

Les 25.000 autres actions sont offertes en souscription publique avec prime de 50 francs. Le montant des actions est payable : 25 francs à la souscription, plus la prime de 50 francs pour les actions offertes au public. Les trois autres quarts seront payables sur appel ultérieur.

Les demandes sont reçues du 26 mai au 25 juin 1919 :

A Paris, au *Comptoir National d'Escompte* et à la *Banque de l'Algérie* où l'on trouve les notices, statuts et tous renseignements complémentaires ;

En Algérie et en Tunisie, dans tous les sièges de la *Banque de l'Algérie* et, au Maroc, dans les agences de la *Banque Algéro-Tunisienne*.

Les formalités prescrites par la loi ont été observées. Le projet a été publié au *Bulletin des Annonces légales obligatoires* du 7 avril 1919.

IMPORTATION DE TOUS PAYS — K & A — COMMISSION

KJERGAARD & ANDREASEN

CASABLANCA. - Avenue du Général Drude, 176. - Tél. : 488

EXPORTATION des PRODUITS du MAROC — K & A