

Décret

Générale

colonial

Décret n° 11-189-1912 le 21 décembre 1911.

n° 11-189-1912 le 21

Ministère

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Date de publication

21 décembre 1911

Numéro JO

n° 189 du 01/08/1912

Date du numéro

1 août 1912

VISAS

Le Président de la République française, Sur le rapport des Ministres des Colonies, des Finances, de la Marine du Commerce et de l'Industrie : Vu l'article 2 du décret du 21 septembre 1793, contenant l'acte de navigation

Vu la loi du 27 vendémiaire au II, contenant des dispositions relatives à l'acte de navigation

Vu le décret du 19 mars 1852, concernant le rôle d'équipage et les indications des bâtiments et embarcations exerçant une navigation maritime : Vu le sénatus-consulte du 3 mai 1854 : Vu la loi du 3 juillet 1861 sur le régime des douanes aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion 3 Vu le décret du 26 février 1862, réglant les conditions du commandement au cabotage et au bornage dans les colonies : Vu la loi du 19 mai 1866 sur la marine marchande notamment l'article 7 ainsi conçu : « Les dispositions qui précèdent sont applicables aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion » : Vu les lois des 7 mai 1881, 11 janvier 1892 et 29 mars 1910 relatives au tarif général des douanes : Vu la loi du 24 décembre 1895 sur l'Inscription maritime : Vu la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande, notamment l'article 14 ainsi conçu : « Il sera statué par un règlement d'administration publique sur les conditions dans lesquelles il pourra être procédé dans les colonies à la francisation des navires et à la liquidation des primes accordées par la présente loi » ; ensemble le règlement d'administration publique du 9 septembre 1902 : Vu la loi du 19 avril 1906 sur la marine marchande, notamment l'article 12 ainsi conçu Des primes à la construction et à l'armement pourront être allouées par les colonies françaises, sur les budgets locaux, aux navires construits dans ces colonies ou y ayant leur port d'attache Est abrogé l'article 17 de la loi du 7 avril 1902. Est également abrogé, pour les navires ayant leur port d'attache dans les colonies, l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793, en ce qui concerne la composition de leurs équipages, laquelle sera fixée Par un règlement d'administration publique ensemble le règlement d'administration publique du 31 août 1906 : Vu les articles 29 et 70 de la loi de finances du 8 avril 1910: Vu les avis des Ministres des Affaires étrangères, des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes

Le Conseil d'Etat entendu.

TEXTE INTÉGRAL

TITRE PREMIER. CATÉGORIES DE NAVIGATION MARITIME ET NAVIGATION RÉSERVÉE. Article premier. — La navigation maritime, pratiquée par les navires avant leur port d'attache dans les colonies, est soumise aux dispositions du présent décret.

Art. 2

— Pour chaque colonie, les limites du bornage, du petit cabotage et du grand cabotage, ainsi que le tonnage maximum des embarcations en ce qui concerne le bornage, sont déterminés par décret sur le rapport du Ministre des Colonies, après avis

des Ministres de la Marine et du Commerce et de l'Industrie, sur la proposition du gouverneur faite en conseil, après avis du conseil général et des chambres de commerce.

Art. 3

— Des décrets rendus dans les mêmes formes déterminent, s'il y a lieu, pour les cas réglés par la loi du 3 juillet 1861, les zones de navigation réservées au pavillon français. TITRE II. IMMATRICULATION ET FRANCISATION,

Art. 4

Les navires sont immatriculés, dans leur port d'attache, sur les registres du service chargé de l'Inscription maritime. où, à défaut, sur les registres du service chargé de la police de la navigation, en même temps que sur ceux de la douane. Le gouverneur désigne ceux des ports de la colonie qui peuvent être choisis comme ports d'attache.

Art. 5

— Dans les colonies, l'acte de francisation est délivré par le gouverneur. Cette délivrance est soumise aux conditions suivantes : 1° Le navire doit avoir été construit dans la colonie, à moins qu'il ne s'agisse d'un navire déclaré de bonne prise, ou confisqué pour contravention aux lois, ou trouvé en pleine mer, ou échoué sur les côtes et ayant fait l'objet de réparations s'élevant au quadruple du prix de vente ; 2° Au cas où le navire est importé de l'étranger, il doit être Justifié du paiement des droits de douane établis dans la colonie ; 3° Le navire doit appartenir pour moitié au moins à des propriétaires de nationalité française. Des arrêtés du gouverneur, pris en conseil, déterminent les conditions dans lesquelles les propriétaires de moitié au moins du navire peuvent comprendre des sujets français ou des protégés français ressortissant aux pays de protectorat. Si le navire appartient à une société, celle-ci doit remplir les conditions fixées par l'article 1er de la loi du 7 avril 1402. Des arrêtés du gouverneur, pris en conseil déterminent les conditions dans lesquelles des sujets français ou des protégés français ressortissant aux pays de protectorat peuvent être admis à faire partie des conseils d'administration ou de surveillance, ou à exercer les fonctions de président du conseil d'administration, d'administrateur délégué ou de gérant de la société propriétaire. Les propriétaires mentionnés au présent article doivent, si aucun d'eux ne réside en France ou dans les colonies françaises, avoir dans la colonie où le navire a son port d'attache un représentant responsable agréé par le service des douanes ; 4° Le propriétaire du navire doit déclarer sous serment devant le juge désigné par le gouverneur que les conditions ci dessus spécifiées sont remplies : il remet au service des douanes l'acte de prestation de serment, avec la soumission cautionnée exigée à l'article 11 de la loi du 27 vendémiaire anII, sous les sanctions édictées par les articles 15 et 16 de ladite loi. Si le navire appartient à plusieurs propriétaires, les formalités ci-dessus spécifiées sont accomplies par l'un des propriétaires muni des pouvoirs nécessaires, ou par tout autre mandataire. Si le navire appartient à une société, elles sont accomplies par le représentant de celle ci ; 5° Le navire doit avoir été jaugeé suivant la méthode réglementaire en France ; 6° Le paiement des droits de francisation existant dans la colonie doit être établi par la production de la quittance.

Art. 6

— Dès la soumission prévue à l'article 5, le service des douanes qui l'a reçue délivre un acte de francisation provisoire. Les navires construits ou achetés à l'étranger sont munis par les consuls, pour se rendre dans la colonie où ils doivent être francisés, de papiers de bord provisoires, dans les mêmes conditions que les navires qui doivent être francisés dans un port de France. En cas de perte de l'acte de francisation, le propriétaire du navire est tenu d'affirmer cette perte devant le juge désigné par le gouverneur, de souscrire une nouvelle soumission et d'acquiescer à nouveau, s'il y a lieu, les droits de francisation Si le navire est modifié dans sa forme ou son tonnage, l'acte de francisation est renouvelé. Les navires pourvus de l'acte de francisation délivré conformément à l'article 5 ne peuvent, sous peine d'être réputés bâtiments étrangers, être radoubés ou réparés en pays étranger si les frais de radoub ou réparations excèdent 15 francs par tonneau de jauge brute totale à moins que la nécessité de frais plus considérables ne soit constatée dans un rapport signé et affirmé par le capitaine, vérifié et approuvé par le consul ou agent consulaire, ou par deux négociants français résidant en pays étranger, et déposé au bureau du port de France ou de la colonie où le bâtiment aborde à son retour. Ces justifications cessent d'être exigibles. quelle que soit l'importance des frais de radoub ou de réparations, si le service des douanes reconnaît qu'il est impossible de procéder, dans des conditions normales, à ces opérations dans la colonie.

Art. 7

— La dispense de francisation peut être accordée par arrêté du gouverneur en ce qui concerne les catégories d'embarcations qui bénéficient de la même dispense en France, et les embarcations de moins de 30 tonneaux de jauge brute qui ne naviguent pas au delà des limites du petit cabotage et nese livrent pas à l'industrie des transports. pourvu que ces diverses embarcations appartiennent pour moitié au moins à des propriétaires de nationalité française, à des sujets français ou à des protégés français ressortissant aux pays. de protectorat et qu'elles soient nationalisées, le cas échéant, par le payement des droits de douane.

Art. 8

— Lorsque le port d'attache d'un navire francisé en France est transféré dans une colonie ou réciproquement, la soumission de francisation de ce navire doit être renouvelée dans son nouveau port d'attache. Il en est de même dans le cas de transfert d'une colonie à une autre. La législation applicable au navire est celle du lieu de son port d'attache, sous réserve des dispositions de l'article 18 ci- après. Les effets du changement de portd'attache courent du jour de la signature de la nouvelle soumission de francisation. TITRE II. CONDITIONS DE COMMANDEMENT. COMPOSITION DES ÉTATS-MAJORS ET DES ÉQUIPAGES. RÔLE D ÉQUIPAGE.

Art. 9

— Nul ne peut commander un navire au delà des limites du grand cabotage de la colonie où ce navire a son port d'attache s'il n'est titulaire du brevet de capitaine au long cours. Peuvent commander au grand cabotage vets suivants : Capitaine au long cours : Capitaine au cabotage de la métropole (brevet supérieur) : Lieutenant au long cours, réunissant les conditions d'âge et de navigation pour commander au cabotage dans la métropole : Capitaine au grand cabotage colonial. Peuvent commander au petit cabotage colonial les marins titulaires des brevets désignés ci-dessus ou de l'un des brevets suivants : Capitaine au cabotage de la métropole (brevet ordinaire) : Maitre au petit cabotage de la zone de la colonie où la navigation est pratiquée. Toutefois les marins titulaires du brevet ordinaire de capitaine au cabotage de la métropole ne sont admis à commander que les bâtiments à voiles. Des arrêtés du gouverneur fixent les conditions exigées pour conduire au bornage.

Art. 10

— Les navires ayant leur port d'attache dans les colonies doivent avoir à bord, avec le capitaine, au moins les officiers énumérés ci-après : A. SERVICE DU Pont. a. Navigation au delà des limites du grand cabotage. — Navires de 700 lonneaux et au-dessus : Un officier en second titulaire du brevet de lieutenant au long cours : Un lieutenant titulaire du même brevet ou de celui de capitaine au cabotage de la métropole ou capitaine au grand cabotage colonial. Si. lors de l'armement du navire, il est impossible de trouver sur place les officiers titulaires de ces brevets, le chef du Service de l'Inscription maritime ou, à défaut, le fonctionnaire chargé de la police de la navigation peut, après enquête. autoriser pour un voyage l'embarquement d'un officier en second titulaire du brevet de capitaine au cabotage de la métropole ou de capitaine au grand cabotage colonial, et d'un lieutenant titulaire du brevet de maitre au petit cabotage colonial. Mention de cette autorisation est portée au rôle d'équipage. Navires de moins de 700 et de plus de 200 tonneaur : Un officier en second titulaire du brevet de lieutenant au long cours ou de capitaine au cabotage de la métropole ou de capitaine au grand cabotage colonial ou, dans le cas prévu au paragraphe qui précède et pour un seul voyage, titulaire du brevet de maitre au petit cobotage colonial. Navires de 200 tonneaux et au-dessous : Un officier en second titulaire du brevet de maitre au petit cabotage colonial ou, tout au moins inserit maritime. b. Grand cabotage. — Navires de 1.000 tonneaux et au-dessus : Un officier en second titulaire du brevet de maitre au petit cabotage colonial et un lieutenant titulaire du même brevet ou, tout au moins, inscrit maritime. Navires de moins de 1.000 et de nplus de 200 tonneaux : Un officier en second titulaire du brevet de maitre au petit cabotage colonial ou, tout au moins, inscrit maritime. c. Petit cabotage. — Navires de 500 tonneaux et au-dessus: Un officier en second titulaire du brevet de maître au petit cabotage colonial ou, tout au moins. inscrit maritime. Les bâtiment naviguant dans l'intérieur des ports, fleuves, rivières, bassins. lacs et étangs salés ou ne s'éloignant pas de plus de 400 milles d'un port quelconque de la colonie ne sont pas tenus d'avoir à bord d'autre officier du pont que le capitaine. Les indications de jauge figurant ci-dessus s'entendent de la jauge brute B. SERVICE DES MACHINES Machines de 1.000 chevaux et au-dessus : Un chef mécanicien titulaire du brevet métropolitain ou colonial de mécanicien de 1er classe; Un second mécanicien titulaire du brevet métropolitain ou colonial de

mécanicien de 2e classe. Machines de 300 à 1.000 chevaux : Un chef mécanicien titulaire du brevet métropolitain ou colonial de mécanicien de 2e classe; Un mécanicien pourvu d'un certificat de capacité délivré dans les conditions fixées par arrêté du gouverneur. Machines au-dessous de 300 Chevaux : Un mécanicien pourvu d'un certificat de capacité délivré comme il est dit ci-dessus. A bord des navires pourvus de machines de plus de 300 chevaux, mais affectés à un service régulier entre deux ports déterminés, la possession d'un brevet ou d'un certificat n'est pas exigée du second mécanicien lorsque la durée de la traversée n'excède pas cinq heures. Les bâtiments naviguant dans l'intérieur des ports, fleuves, rivières, bassins, lacs et étangs salés peuvent n'avoir à bord, quelle que soit la puissance de la machine, qu'un mécanicien pourvu d'un certificat de capacité, délivré comme il est dit ci-dessus. Il en est de même des bâtiments qui ne s'éloignent pas de plus de 400 milles d'un port quelconque de la colonie et dont la machine n'a pas une puissance supérieure à 600 chevaux.

Art. 11

— Il peut être dérogé par des arrêtés du gouverneur aux prescriptions de l'article 9 ainsi qu'aux dispositions de l'article 10, relatives au service du pont, en ce qui n'exercent pas leur industrie au delà des limites du grand cabotage.

Art. 12

— Les capitaines ou maîtres, officiers de pont et mécaniciens dont l'embarquement est exigé par les articles 9 et 10 doivent être de nationalité française, sujets français ou protégés français. Toutefois, il peut être dérogé à cette condition en ce qui concerne les mécaniciens pourvus du certificat de capacité. Les gouverneurs peuvent, à cet effet, autoriser la délivrance de ce certificat à des étrangers.

Art. 13

— Les gouverneurs peuvent prendre en conseil des arrêtés à l'effet d'exiger que tout ou partie des officiers embarqués éventuellement, en plus de ceux que prévoient les articles 9 et 10, soient de nationalité française, sujets français ou protégés français.

Art. 14

— L'équipage de tout navire ayant son port d'attache aux colonies est composé pour moitié au moins de marins de nationalité française, sujets français ou protégés français. Des arrêtés du gouverneur pris en conseil peuvent soit abaisser cette proportion obligatoire, soit l'élever, sans pouvoir la porter au delà des trois quarts.

Art. 15

— Les conditions d'obtention des brevets et certificats coloniaux mentionnés au présent titre sont fixées par arrêté du gouverneur. Les titulaires des brevets de capitaine au grand cabotage colonial et des brevets coloniaux de mécanicien de 1er et de 2e classe peuvent obtenir le brevet de capitaine au cabotage de la métropole ou le brevet métropolitain de mécanicien de 1er ou de 2e classe, en subissant dans un port de France ou d'Algérie et devant les commissions compétentes, pour les candidats de la métropole, un examen spécial dont les conditions seront déterminées de concert entre les Ministres de la Marine, du Commerce et de l'industrie et des Colonies. Les anciens premiers-maîtres mécaniciens des équipages de la Flotte, remplissant les conditions d'âge et de service exigées des candidats au brevet de mécanicien de 1er classe, sont admis, sans autre condition, à exercer les fonctions réservées par l'article 10 aux titulaires du brevet métropolitain ou colonial de mécanicien de 1er classe. Les anciens seconds-maîtres mécaniciens des équipages de la Flotte, remplissant les conditions d'âge et de service exigées des candidats au brevet de mécanicien de 2e classe, sont admis, sans autre condition, à exercer les fonctions réservées par l'article 10 aux titulaires du brevet métropolitain ou colonial de mécanicien de 2e classe.

Art. 16

— Quand, au cours d'un voyage, par suite d'un cas de force majeure, le navire ne réunit plus les conditions exigées pour la composition des états-majors et des équipages, tant par le présent règlement que par les arrêtés du gouverneur, le capitaine

doit, à la première escale dans un des ports de la colonie, rétablir la composition régulière du personnel telle qu'elle est fixée par la législation du port d'attache. Toutefois il peut être dispensé de cette obligation par le chef du Service de l'Inscription maritime du port d'escale, ou, à défaut, par le fonctionnaire chargé de la police de la navigation. Si, eu égard à la durée de cette escale et aux ressources du port, ce fonctionnaire déclare que le remplacement ne peut être effectué. La déclaration est mentionnée au rôle d'équipage. En cas de nécessité, les consuls de France en pays étranger peuvent autoriser l'embarquement d'un capitaine ou d'officiers étrangers pour reconduire le navire dans un port de la colonie.

Art. 17

— Tout navire ayant son port d'attache dans les colonies et naviguant dans les eaux maritimes est muni d'un rôle d'équipage délivré dans des mêmes conditions et sous les mêmes sanctions qu'en France. Dans les colonies autres que celles où la loi du 24 décembre 1896 sur l'Inscription maritime est applicable, des arrêtés du gouverneur déterminent, s'il y a lieu, les catégories de bâtiments qui sont dispensés du rôle dans le cas où l'équipage ne comprend aucun inscrit maritime et où la navigation pratiquée par les hommes embarqués ne peut pas être considérée comme professionnelle. Si un bâtiment, naviguant dans les eaux définies au paragraphe 2 de l'article 70 de la loi de finances du 8 avril 1910 comprend des inscrits maritimes dans son équipage, il recoit un rôle spécial pour la constatation des services de ces inscrits.

Art. 18

— Aucun navire se rendant dans un port de France ou d'Algérie, ou devant y faire escale, ne peut recevoir ses expéditions pour cette destination que s'il satisfait pour la composition de son équipage, aux prescriptions de l'article 2 du décret du 21 septembre 1793 : il cesse à ce point de vue, d'être sous l'empire de la législation de la colonie où il a son port d'attache pour être soumis à la législation métropolitaine, du jour où il a demandé ses expéditions jusqu'au jour de son retour dans un port de cette colonie. Toutefois il reste soumis à la législation de la colonie jusqu'au jour de son arrivée dans un port de France, au cas où il irait s'y faire désarmer. TITRE IV. PRIMES ET COMPENSATIONS D'ARMEMENT.

Art. 19

— L'article 76 du décret du 9 septembre 1902 est complété ainsi qu'il suit : « Le projet de liquidation est établi dans chaque colonie, pour les navires y ayant leur port d'attache, par le chef du Service de l'Inscription maritime ou, à défaut, par le fonctionnaire chargé de la police de la navigation et transmis au Ministre du Commerce et de l'Industrie. Une copie en est adressée au Ministre des Colonies. « Aucun navire ne peut être admis à bénéficier des primes et compensations d'armement prévues par la loi du 7 avril 1902 s'il ne satisfait pas, pour la composition de son équipage aux prescriptions de l'article 2 du décret du 21 septembre 1793. »

Art. 20

— Les primes à la construction et à l'armement prévues par l'article 12 de la loi du 19 avril 1906 sur les budgets généraux ou locaux des colonies, pour les navires qui y sont construits ou y ont leur port d'attache, ne peuvent être alloués que dans les conditions suivantes : Dans les colonies où le budget qui supporte les primes est voté par un conseil général, la réglementation relative à leur allocation est délibérée par ce conseil ; dans les autres colonies, elle est établie par le gouverneur, en conseil ; dans l'un et l'autre cas, les chambres de commerce sont appelées à donner leur avis, et la réglementation est définitivement approuvée par décret en forme de règlement d'administration publique. La réglementation fixe la durée de la période pour laquelle le régime des primes est établi ; les charges qui en résultent constituent pour la colonie, pendant toute cette période, une dépense obligatoire.

Art. 21

— L'allocation des primes à l'armement mentionnées à l'article qui précède peut être subordonnée à l'obligation d'assurer le transport des dépêches et de tous les objets de correspondance, ainsi que des colis postaux. TITRE V. DISPOSITIONS TRANSITOIRES. Art. 22

- A l'expiration du délai prévu à l'article 29 pour la mise en vigueur du présent décret, les brevets de francisation et les permis de navigation précédemment délivrés cesseront de plein droit d'être valables. Les actes de francisation seront délivrés, après un nouveau jaugeage, aux navires qui réuniront les conditions exigées par le présent décret.

Art. 23

— Les personnes qui, aux colonies, ont été régulièrement admises avant l'entrée en vigueur du présent décret à l'un des commandements ou emplois prévus aux articles 9 et 10 continueront à pouvoir exercer ce commandement ou cet emploi. Les officiers et élèves de la Marine marchande, reçus avant le 19^e janvier 1909, qui auront obtenu leurs brevets sous le régime du décret du 29 décembre 1901 bénéficieront, pour être admis au titre des officiers figurant à l'

article 10

des droits qui leur sont conservés par les dispositions transitoires du décret du 17 juillet 1908. TITRE VI. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art 24

En cas de modification des brevets métropolitains, l'équivalence entre les nouveaux brevets métropolitains et les anciens, pour l'application du présent décret, est déterminée de concert entre les Ministres de la Marine, du Commerce et de l'Industrie et des Colonies.

Art. 25

— Les bâtiments affectés au service des administrations publiques ne sont pas soumis aux dispositions des articles 5, 6, 9, 10 et 17 du présent décret. Toutefois ceux de ces bâtiments dont l'équipage comprend des inscrits maritimes exerçant la navigation à titre professionnel sont munis d'un rôle pour la constatation des services de ces inscrits.

Art. 26

- Les attributions conférées aux gouverneurs par le présent décret sont exercées par les gouverneurs généraux dans les possessions réunies sous un gouvernement commun. Dans l'intervalle des sessions, l'avis du Conseil du gouvernement est remplacé par celui de la Commission permanente.

Art. 27

— Les détails d'application du présent décret sont fixés par des arrêtés des gouverneurs.

Art. 28

— Sont et demeurent abrogées les dispositions contraires au présent décret.

Art. 29

— Le présent décret entrera en vigueur dans chaque colonie un an après sa publication dans cette colonie.

Art. 30

— Les Ministres des Colonies, des Finances, de la Marine, du Commerce et de l'Industrie sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de La République française et inséré au Bulletin des lois.

A. FALLIÈRES.Par le Président de la République :**Le Ministre des Colonies.****A. LEBRUN**Le Ministre de la Marine.**DEL-**
CASSE.Le Ministre des Finances,**L.L. KLOTZ.**Le Ministre du Commerce et de l'Industrie,**Ch. COUYBA.**