

of six months and may continue to be registered thereafter if the share is shown to have passed within that period to a Finnish citizen.

If a vessel is transferred to alien ownership, the former owner shall be obliged so to notify the registrar.

*Article 21.* Before a vessel is erased from the register, the nationality certificate issued for the vessel shall be delivered up to the registrar. If the certificate has been lost or for some other reason cannot be recovered, the registrar shall determine whether and to what extent the matter should be investigated before the vessel is erased from the register.

*Article 22.* The owner of a registered vessel shall during the month of January in each year notify the registrar whether the vessel is still in service and whether during the preceding year the particulars in the register have undergone any change that has not been notified. If no such notice in respect of a vessel is received for five consecutive years, the registrar may erase the vessel from the register in conformity with the provisions of article 20, first and second paragraphs.

The notice referred to in the first paragraph may, at the sender's risk, be sent to the registrar by prepaid post.

## 21. France

### a) CODE DES DOUANES DU 8 DÉCEMBRE 1948 <sup>1</sup>.

#### TITRE IX. NAVIGATION

##### *Chapitre 1<sup>er</sup>. Régime administratif des navires*

##### *Section I. Francisation des navires*

##### § 1. — *Généralités*

*Article 216.* La francisation est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon français, avec les privilèges qui s'y attachent.

*Article 217.* Tout navire français qui prend la mer doit avoir à bord son acte de francisation.

*Article 218.* Les navires frétés pour le compte de l'Etat sont dispensés de l'acte de francisation.

##### § 2. — *Conditions requises pour obtenir la francisation*

*Article 219.* 1) Pour obtenir la francisation les navires doivent:

a) Appartenir pour moitié au moins à des Français;

b) Avoir été construits dans le territoire de l'Union française dans lequel ils doivent être francisés ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'ils n'aient été déclarés de bonne prise faite sur l'ennemi, ou confisqués pour infraction aux lois françaises.

2) Les navires étrangers peuvent être également francisés dans un territoire de l'Union française lorsque, à la suite d'un naufrage sur les côtes de ce territoire, ils sont devenus entièrement propriété française et sont montés par des Français, après réparations s'élevant au quadruple au moins de leur prix d'achat.

<sup>1</sup> *Journal officiel*, 1949, n° 1, pp. 30-60.

*Article 220.* 1) Est interdite, la francisation de tout navire de pêche, à vapeur ou à moteur, de plus de 100 tonneaux de jauge brute et âgé de plus de cinq ans.

2) Toutefois, des dérogations à cette interdiction peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande.

*Article 221.* Les navires appartenant à des sociétés ne peuvent être francisés que sous les conditions suivantes:

a) La société propriétaire doit avoir son siège social dans l'un des territoires de l'Union française;

b) Le cas échéant, le conseil d'administration ou de surveillance doit comprendre une majorité de citoyens français et le président du conseil d'administration ou de surveillance, le directeur général, s'il y en a un, et le gérant doivent être français;

c) S'il s'agit d'une société en nom collectif, les apports des associés français doivent représenter au moins 50 p. 100 du capital social.

*Article 222.* 1) Les Français, propriétaires en totalité ou en partie de navires à franciser ou francisés, doivent résider dans l'un des territoires de l'Union française.

2) S'ils résident en pays étranger, ils doivent être associés d'une maison de commerce française faisant le commerce dans l'un des territoires de l'Union française et ils ont à prouver, par le certificat du consul de France dans l'Etat où ils résident, qu'ils n'ont point prêté serment de fidélité à cet Etat et qu'ils y sont soumis à la juridiction consulaire française.

*Article 223.* Les officiers, patrons et marins composant l'équipage des navires français de commerce, de pêche et de plaisance doivent, dans une proportion définie par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, être de nationalité française.

### § 3. — *Jaugeage des navires*

*Article 224.* Le service des douanes procède au jaugeage des navires dont on demande la francisation et il établit le certificat de jauge.

### § 4. — *Droit de francisation*

*Article 225.* La francisation d'un navire donne lieu au paiement d'un droit de francisation fixé. . .

### § 5. — *Acte de francisation*

*Article 226.* L'administration des douanes délivre l'acte de francisation après accomplissement des formalités prévues par les articles qui précèdent et par l'article 243 ci-dessous.

*Article 227.* 1) En cas de perte de l'acte de francisation, le propriétaire peut en obtenir un nouveau, sous réserve du paiement du droit de francisation.

2) Lorsqu'un changement quelconque est apporté aux caractéristiques du navire, telles qu'elles sont mentionnées sur l'acte de francisation, le propriétaire de ce navire doit provoquer la délivrance d'un nouvel acte de francisation, à défaut de quoi le navire sera réputé étranger.

*Article 228.* Les noms sous lesquels les navires sont francisés ne peuvent être changés sans autorisation de l'administration des douanes.

§ 6. — *Réparations de navires français hors du territoire douanier*

*Article 229.* 1) S'il est procédé, hors du territoire douanier à la réparation d'un navire français, les matériaux et objets incorporés sont passibles des droits de douane, à moins que les frais de réparation n'excèdent pas 2.000 F par tonneau de jauge brute ou que la nécessité de frais plus élevés ne soit constatée par le rapport signé et affirmé par le capitaine et les autres officiers du navire, vérifié et approuvé;

Soit par le consul au vu, le cas échéant, des attestations d'un ou plusieurs experts désignés par lui;

Soit, à défaut, par deux négociants français résidant dans le pays où ont eu lieu les réparations.

2) En vue de la liquidation des droits et taxes éventuellement exigibles, une déclaration du détail et du coût des réparations effectuées hors de la partie du territoire douanier dans laquelle est situé le port d'attache doit être déposée, par le propriétaire du navire, au bureau de douane dudit port d'attache dans un délai de 15 ou 30 jours à compter de la sortie du port où ont été effectuées les réparations, selon que ce dernier port est ou non situé dans les limites du cabotage international. Toutefois, si avant l'expiration de ce délai, le navire vient à toucher un port de la partie du territoire douanier dans laquelle il est attaché, la déclaration doit être déposée au bureau de douane de ce port dans les trois jours de l'arrivée.

3) Le rapport prévu au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article doit, le cas échéant, être annexé à la déclaration.

. . . .  
*Section II. Congés*

*Article 231.* Tout navire français qui prend la mer doit avoir à bord un congé délivré par le service des douanes du port d'attache.

. . . .  
*Section III. Dispositions diverses relatives à la francisation et aux congés*

*Article 235.* 1. — L'acte de francisation et le congé ne peuvent être utilisés que pour le service du navire pour lequel ils ont été délivrés. Il est interdit aux propriétaires de navires de vendre, donner, prêter ou autrement disposer de ces documents.

2. — Les propriétaires de navires sont tenus de rapporter l'acte de francisation et le congé au bureau de douane du port d'attache, dans un délai de trois mois, si le navire est perdu de quelque manière que ce soit ou si les conditions requises pour la francisation ne sont plus satisfaites.

. . . .  
*Section V. Hypothèques maritimes*

. . . .  
§ 2. — *Publicité de l'hypothèque maritime*

*Article 243.* 1. — Tout propriétaire d'un navire construit dans un territoire de l'Union française qui demande à le faire admettre à la francisation est tenu de joindre aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

2. — Les inscriptions non rayées sont reportées d'office à leurs dates respectives, par le receveur principal des douanes, sur le registre du lieu de francisation si celui-ci est autre que celui de la construction.

3. — Si le navire change de port d'immatricule, les inscriptions non rayées sont pareillement reportées d'office par le receveur principal des douanes du nouveau port où il est immatriculé sur son registre et avec mention de leurs dates respectives.

b) DÉCRET DU 24 JUILLET 1923 RELATIF AUX AUTORISATIONS DE VENTE ET D'ACHAT DE NAVIRES <sup>1</sup>.

*Article 1<sup>er</sup>.* — Sont supprimées:

A) Les demandes d'autorisation d'achat de navires étrangers (construits ou à construire) prescrites par les décrets des 8 mai 1917 et 4 avril 1918;

B) Les demandes d'autorisation de vente de navires entre Français: décrets du 12 novembre 1917.

*Article 2.* — Tous les contrats d'achat de navires étrangers, de construction de navires à l'étranger ainsi que les contrats de vente de navires entre Français doivent obligatoirement être soumis au visa du Sous-Secrétaire d'Etat des ports, de la marine marchande et des pêches.

*Article 3.* — Les services des douanes ne procéderont aux francisations de navires et aux mutations de propriété que sur la production de contrats revêtus du visa indiqué à l'article précédent.

c) DÉCRET DU 9 MAI 1940 AUTORISANT L'OCTROI DE DÉROGATIONS À L'INTERDICTION DE FRANCISER TOUT NAVIRE DE PÊCHE DE PLUS DE 100 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE ET DE PLUS DE CINQ ANS D'ÂGE <sup>2</sup>.

*Article 1<sup>er</sup>.* — Pendant la durée des hostilités, des dérogations pourront être accordées par le ministre de la marine marchande à l'interdiction édictée par la loi du 5 juillet 1935 (Code des douanes, art. 335 <sup>3</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa) de franciser tout navire de pêche à vapeur ou à moteur de plus de 100 tonneaux de jauge brute et de plus de cinq ans d'âge.

*Article 2.* — Un décret rendu sur la proposition du ministre de la marine marchande et du ministre des finances fixera la date à partir de laquelle les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus cesseront d'être applicables.

d) ARRÊTÉ DU 22 DÉCEMBRE 1940 <sup>4</sup>.

*Article 1<sup>er</sup>.* — Les officiers, patrons et les marins composant l'équipage des navires français de commerce, de pêche ou de plaisance pour le service du pont, de la machine et de la radiotélégraphie doivent être Français.

<sup>1</sup> *Journal officiel*, 2 août 1923.

<sup>2</sup> *Journal officiel*, 15 mai 1940.

<sup>3</sup> Actuellement 220, voir *supra*.

<sup>4</sup> *Journal officiel*, 27 décembre 1940.

*Article 2.* — Des dérogations provisoires ou permanentes peuvent être accordées par le Ministre Secrétaire d'Etat à la marine, soit pour les navires de commerce assurant les services de certaines lignes ou les navires attachés aux colonies ou ayant leur port d'attache à l'étranger, soit pour les bateaux de pêche. Peuvent seuls bénéficier des dérogations accordées aux navires de commerce autres que les navires ayant leur port d'attache à l'étranger, les sujets ou protégés français.

Toutefois, dans les ports étrangers, en cas d'insuffisance des ressources locales pour pourvoir aux emplois vacants, le consul peut autoriser l'embarquement d'étrangers, le capitaine devant présenter à l'arrivée, à l'autorité du port métropolitain, toutes justifications utiles.

e) LOI DU 22 OCTOBRE 1941 SUBORDONNANT À UNE AUTORISATION LA MISE EN CHANTIER POUR COMPTE PRIVÉ DES BÂTIMENTS DESTINÉS À NAVIGUER DANS LES EAUX MARITIMES <sup>1</sup>.

*Article 1er.* — Aucun bâtiment destiné à une navigation dans les eaux maritimes, pour lequel la déclaration de mise en chantier est prévue par le décret du 1<sup>er</sup> septembre 1934 ou le décret du 3 mars 1937, ne peut, à compter de la date de la présente loi, être mis en chantier pour compte privé sans une autorisation préalable du Ministre Secrétaire d'Etat à la marine.

*Article 2.* — Le Ministre Secrétaire d'Etat à la marine peut, par arrêté, déléguer à l'autorité maritime locale son pouvoir d'autorisation, ou dispenser d'autorisation certaines catégories de bâtiments.

f) DÉCRET N° 47-1351 DU 28 JUIN 1947 PORTANT EXTENSION À LA GUADELOUPE, À LA GUYANE FRANÇAISE, À LA MARTINIQUE ET À LA RÉUNION DE LA LÉGISLATION MÉTROPOLITAINE EN MATIÈRE DE MARINE MARCHANDE ET DE PÊCHE MARITIME <sup>2</sup>.

*Article 2.* — Sont rendus applicables à la Guadeloupe, à la Guyane française, à la Martinique et à la Réunion:

Les lois du 21 septembre 1793 et 27 vendémiaire an II sur la francisation des navires et les textes qui les ont complétées ou modifiées;

g) DÉCRET N° 47-2390 DU 27 DÉCEMBRE 1947 <sup>3</sup>.

*Article 8.* — Jusqu'à une date qui sera fixée par décret, ne sont pas applicables dans le département de la Guadeloupe.

2°) Nonobstant les dispositions du décret n° 47-1351 du 28 juin 1947, le régime de la francisation prévu aux articles 333 et suivants <sup>4</sup> du Code

<sup>1</sup> *Journal officiel*, 10-11 novembre 1941.

<sup>2</sup> *Journal officiel*, 22 juillet 1947.

<sup>3</sup> *Journal officiel*, 30 décembre 1947.

<sup>4</sup> Actuellement 216 et suivants, voir supra.

des douanes en ce qui concerne les navires de moins de 30 tonneaux ayant leur port d'attache à la Guadeloupe.

*Note:* Les décrets nos 47-2391, 47-2392 et 47-2393, du 27 décembre 1947, comportent une disposition identique (art. 8) en ce qui concerne respectivement la Guyane, la Martinique et la Réunion.

### *Maroc*

#### a) CODE DE COMMERCE MARITIME, 1919-1953 <sup>1</sup>.

##### LIVRE PREMIER. DU RÉGIME DE LA NAVIGATION MARITIME

##### *Titre premier. De la navigation maritime*

##### *Chapitre premier. Définitions*

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

*Article 3. (D. du 18 mai 1930).* — Les bateaux de tout tonnage pourront être nationalisés marocains à la condition:

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

b) (*D. du 2 mai 1933*). — D'effectuer ordinairement une navigation qui intéresse d'une façon directe et principale le trafic des ports de la zone française ou, s'il s'agit de bateaux de pêche, de débarquer habituellement le produit de leur pêche dans la zone française.

c) (*D. du 18 mai 1930*). — D'appartenir pour les trois quarts au moins à des nationaux marocains ou français; lorsque les bateaux sont la propriété de sociétés anonymes ou de sociétés en commandite, cette condition est considérée comme remplie lorsque la majorité des membres du conseil d'administration ou du conseil de surveillance sont citoyens français ou sujets marocains et que, en outre, le président du conseil d'administration, le directeur ou l'administrateur-délégué sont français ou marocains.

d) (*D. du 7 avril 1934*). — D'avoir leur équipage composé avec des marins de nationalité marocaine dans une proportion fixée, pour les différents genres de navigation, par arrêté viziriel.

Toutefois, quand il s'agit de bateaux (navires et embarcations) appelés à pratiquer le cabotage marocain, le bornage et la pêche, dans les conditions de l'article 52 ci-après, et pour lesquels la condition ci-dessus n'est pas réalisée, l'autorisation de les faire naviguer sous pavillon chérifien peut être spécialement accordée à leurs propriétaires, lorsque ceux-ci sont fixés au Maroc depuis un an au moins ou, dans le cas où ces embarcations appartiennent à une société, lorsque celle-ci a son siège social au Maroc.

##### *Chapitre deuxième. Des droits auxquels est subordonné l'armement*

*Article 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:

<sup>1</sup> *Les Codes marocains*, par J. Bonan, décembre 1953, Casablanca, Le Droit Maritime, pp. 7 et seq.

*Article 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 quatrième. Des papiers de bord*

##### *Section I. De l'acte de nationalité*

*Article 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.

*Article 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 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.

*Article 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:

*Article 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 chérifien 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 ladite zone.

Outre les pénalités prévues pour toutes infractions aux prescriptions du présent article, lesdites 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.

*Article 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 audit 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.

*Article 18.* — Si, après 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.

*Article 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 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.

*Article 20 bis (D. du 18 mai 1930).* — « L'acte de nationalité peut être retiré dans le cas où les conditions requises par l'article 3, pour l'obtenir, cessent d'être réunies. »

#### *Section II. Du congé*

*Article 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 ».

*Article 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.

*Article 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.

#### *Chapitre cinquième. Du pavillon chérifien*

*Article 41. (D. du 1<sup>er</sup> septembre 1923).* « 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.

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

#### *Titre deuxième. De l'immatriculation des navires*

##### *Chapitre deuxième. Des immatriculations et du registre matricule. Du port d'attache, du nom et des marques des navires*

*Article 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.

*Article 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.

b) ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 7 AVRIL 1934 (22 HIJA 1352) FIXANT LA PROPORTION DES MARINS DE NATIONALITÉ MAROCAINE QUI DOIVENT ÊTRE EMBARQUÉS À BORD DES NAVIRES ARMÉS SOUS PAVILLON CHÉRIFIEN <sup>1</sup>.

*Vu l'article 3 de l'annexe I du dahir du 31 mars 1919 (28 jourmada II 1337) formant code de commerce maritime, et les dahirs qui l'ont modifié ou complété.*

*Article premier.* — La proportion des marins de nationalité marocaine qui doivent être embarqués à bord des navires, battant pavillon chérifien, en application des dispositions du paragraphe d de l'article 3 de l'annexe I du dahir susvisé du 31 mars 1919 (28 jourmada II 1337), est fixée ainsi qu'il suit:

a) Pour les navires de commerce: au tiers de l'équipage, y compris le capitaine et les officiers;

b) (*Parag. 1° et 3° mod., A. V. 23 nov. 1943 - Rectif. B. O. 7 janv. 1944, p. 9.*) — 1° Pour les bateaux sardiniens: aux deux tiers de l'équipage, y compris le patron ou le capitaine et les officiers, s'il y en a;

2° (*Mod., A. V. 11 juil. 1948.*) — Pour les chalutiers: aux deux cinquièmes de l'équipage, y compris le patron ou le capitaine et les officiers, s'il y en a;

3° Pour les bateaux de pêche autres que ceux visés ci-dessus: à la moitié de l'équipage, y compris le patron ou le capitaine et les officiers, s'il y en a.

c) Pour les remorqueurs et autres bâtiments de servitude: à la moitié de l'équipage, y compris le patron ou le capitaine et les officiers, s'il y en a.

Pour la détermination de la proportion à observer, le personnel des différents services du bord (pont, machine et, s'il y a lieu, service général) sera considéré globalement.

*Article 2.* — Les dispositions de l'article premier ne sont pas applicables aux bateaux munis d'un congé dit de police, dont l'équipage est inférieur à cinq hommes, ni aux bateaux de plaisance.

*Article 3.* — Des dérogations aux règles fixées à l'article premier du présent arrêté pourront être accordées en cas de pénurie dûment constatée de marins marocains susceptibles d'occuper les emplois vacants.

## *Tunisie*

DÉCRET DU 15 DÉCEMBRE 1906 (MODIFIÉ) <sup>2</sup>.

TITRE PREMIER. DE L'ARMEMENT DES BATEAUX EN TUNISIE

### § 1. — *Conditions à remplir*

*Article 1<sup>er</sup>.* — *Définition de la nationalité.* — Sont réputés tunisiens les bateaux (navires et embarcations) de tout tonnage construits en Tunisie, commandés par des capitaines tunisiens ou français et appartenant au moins pour 51 pour 100 de leur valeur à des Tunisiens ou à des Français (*ainsi modifié, D. 30 sept. 1931*).

Lorsque les bateaux sont la propriété de sociétés anonymes ou en commandite, la condition ci-dessus est considérée comme remplie lorsque la moitié au moins des membres du Conseil d'administration et du Conseil

<sup>1</sup> *Les Codes marocains*, par J. Bonan, décembre 1953, Casablanca, Textes annexes, p. 166.

<sup>2</sup> *Recueil général et pratique de législation tunisienne*, volume deuxième (du 23 janvier 1846 au 31 décembre 1926).

de surveillance sont citoyens français ou sujets tunisiens. En outre, le Président du Conseil d'administration dont la voix est prépondérante, le Directeur et l'Administrateur Délégué seront français ou tunisiens.

Les bateaux construits hors de Tunisie pourront être nationalisés tunisiens à la condition de payer au préalable les droits de douane en vigueur dans la Régence au moment considéré (*ainsi modifié, D. 17 juillet 1924*).

Sont considérés comme étant de construction tunisienne :

- 1) Les bateaux trouvés en mer par des navires tunisiens;
- 2) Ceux qui, naufragés sur les côtes de la Régence, sont devenus par suite de vente la propriété de sujets tunisiens ou français;
- 3) Ceux qui seront confisqués pour contravention aux lois de douane ou de police du pays.

#### § 4. — *Acte de nationalité*

*Article 11. — Acte de nationalité.* — L'acte de nationalité est la pièce qui constate le droit du bateau de battre pavillon tunisien et qui lui assure les avantages et la protection dus à la navigation tunisienne.

Il est établi sur parchemin au nom de S.A. le Bey et porte la signature du Directeur général des travaux publics ou de ses délégués et est délivré par le bureau de port auquel appartient le bateau.

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

*Article 12. — Affirmation de propriété du bateau.* — Pour les bateaux de 20 tonneaux de jauge nette et au-dessus, le propriétaire doit, avant la délivrance de l'acte de nationalité, affirmer sa légitime propriété par un serment écrit prêté devant le Juge de paix. Ce serment peut être également reçu par les tribunaux de première instance ou de commerce. Le tribunal qui le reçoit en délivre acte et cet acte est remis par le propriétaire au bureau du port de sa résidence . . . (*Ainsi modifié, D. 30 septembre 1931*).

*Article 16. — Renouvellement de l'acte de nationalité en cas de perte.* — Si l'acte de nationalité d'un bateau est perdu, le propriétaire en affirmant, par attestation pour les bateaux de moins de vingt tonneaux et par serment écrit pour les autres, la sincérité de la perte, en obtiendra un nouveau. Toutefois, ce propriétaire sera tenu d'observer les mêmes formalités et de se soumettre aux mêmes cautionnements, soumissions, déclarations et paiements de droits que pour l'obtention du premier acte de nationalité. L'attestation ou le serment sera reçu et transmis comme il est dit à l'article 12; il suffira, dans tous les cas, d'un seul acte pour affirmer la sincérité de la perte et la nouvelle déclaration de légitime propriété.

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

§ 5. — *Du congé*

*Article 21. — Congé.* — Le congé est l'acte délivré par le Service de la navigation pour établir que le bateau est toujours en droit de battre pavillon tunisien. Il affirme l'identité du bateau auquel il est délivré avec celui qui fait l'objet de l'acte de nationalité.

## 22. Germany, Federal Republic of

(a) ORDER OF 7 JUNE 1950<sup>1</sup> RESPECTING THE USE OF THE GERMAN FLAG.

*Article II.* . . . Federal official buildings and public service vessels may fly the Federal flag or the Federal service flag.

(b) ACT OF 8 FEBRUARY 1951<sup>2</sup> RESPECTING THE RIGHT TO USE THE FLAG ON SEA-GOING SHIPS.

### PART I. USE OF FLAGS BY SEA-GOING SHIPS

#### 1. *Right to fly the Federal flag*

*Article 1.* (1) The Federal flag shall be carried by all merchant ships and other ships intended for sea traffic (sea-going ships) which are owned by German nationals domiciled in the territory to which the Constitution applies.

(2) The expression "German nationals" shall be construed as including commercial partnerships, limited partnerships and bodies corporate which have their seat of business in the said territory, if:

(a) In the case of a commercial partnership or limited partnership, the majority both of the partners who are personally liable and of the partners who are entitled to represent the partnership are German nationals and, in addition, the German partners have a voting majority in pursuance of the articles of association;

(b) In the case of a body corporate, German nationals constitute a majority of the board of directors or of the board of management.

*Article 2.* (1) The Federal flag may be carried by any sea-going ship which is owned by a German national or by German nationals not having his or their domicile in the territory to which the Constitution applies.

(2) The foregoing provision shall also apply to any sea-going ship which is owned by a shipowning partnership (*Partenreederei*) or by a community of heirs if:

(a) In the case of a shipowning partnership, the majority of the partnership shares is vested in German nationals and the managing owners (*Korrespondentreeder*) are German nationals having their domicile or seat of business in the territory to which the Constitution applies;

(b) In the case of a community of heirs, the interest vested in German nationals exceeds one-half of the estate and all the persons authorized to

<sup>1</sup> *Bundesgesetzblatt*, 14 June 1950, No. 24, p. 205. Translation by the Secretariat of the United Nations.

<sup>2</sup> *Flaggenrechtsgesetz, Bundesgesetzblatt*, 9 February 1951, No. 6, p. 79. Translation by the Secretariat of the United Nations.