

349.
1.



INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION.

15, MITRE COURT BUILDINGS, TEMPLE, LONDON, E.C.

U. C. L. Sz.: 12661

BUDAPEST CONFERENCE, 1908.

PAPER ON

LA SITUATION LÉGALE DES MARINS
EN FRANCE.

READ AT BUDAPEST ON SEPTEMBER 24th, 1908.

AT A CONFERENCE OF THE

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION.

BY

DR. PAUL GOVARE,

Avocat à la Cour d'Appel, Paris.

Dr. POLNER ÖBÖN
KÖNYVTÁRA

1908. 8. 31.
636/9

LONDON:

PRINTED BY WEST, NEWMAN & CO., 54 HATTON GARDEN.

1908.

II. 4

~~SECRET TUDORAN~~
~~SECRET TUDORAN~~
10279/9

LA SITUATION LÉGALE DES MARINS EN FRANCE.

By DR. PAUL GOVARE.

L'étude que nous entreprenons exigerait, pour être complètement traitée, un développement que nous ne pouvons songer à lui donner ici. Force nous est de nous borner à un résumé aussi court et aussi précis que possible de cette question intéressante et compliquée : " La situation légale des marins en France."

Situation légale des marins en France.

Les gens de mer jouissent d'une sorte de statut spécial ; eux seuls possèdent certain avantages que n'ont pas les autres citoyens ; eux seuls trouvent dans leur qualité de marins des privilèges, des faveurs et aussi des charges d'une nature absolument exceptionnelle. Mais l'expression " gens de mer " est par elle-même vague et indéterminée ; elle semble s'appliquer à toute personne qui tire de la navigation ses moyens d'existence. Ce serait une erreur que de le penser : et par " gens de mer " il faut entendre exclusivement les inscrits maritimes.

Statut spécial des gens de mer.

Encore écarterons-nous de notre étude, parmi même les inscrits maritimes, ceux dont les fonctions présentent un caractère spécial, tels que les capitaines, les pilotes, etc. Sans vouloir dresser la liste du personnel naviguant, mais non inscrit, on peut citer les commissaires, les médecins du bord, les domestiques employés au service des passagers et de la table, etc.

Les inscrits.

Examinons donc seulement la situation des gens de mer inscrits n'ayant aucune fonction spéciale qui puisse les soustraire aux règles générales des gens de mer qu'on appelle vulgairement les matelots.

Et d'abord il faut déterminer en quoi consiste l'inscription maritime. Elle a été créée et organisée de toutes pièces par Colbert (Ordonnances des 15 déc. 1665, 22 sept. 1668 et 6 oct. 1674, refondues, complétées et codifiées par les deux célèbres ordonnances d'août 1681 et avril 1689). Le règlement du 7 nov. 1866 qui continue

Inscription maritime.

actuellement à régir l'inscription maritime n'a modifié que sur des points de détails le système institué par Colbert.

La presse.

Jusqu'alors on se bornait, s'il y avait lieu tout à coup à armer la marine militaire, à arrêter toutes les expéditions commerciales maritimes. On contraignait par la force tous les marins sans distinction d'âge ni de condition à prendre place sur les vaisseaux de l'Etat. Cette mesure s'appelait "la presse." Elle était aussi rudimentaire que barbare.

La conscription.

Colbert la supprima et la remplaça par un système d'enrôlement analogue à celui qui prévaut encore dans les armées modernes de terre: la conscription par classe. Pour appliquer ce nouveau procédé il était indispensable de dresser la liste, le recensement de tous les hommes susceptibles de servir la mer.

Recensement des matelots.

Ce recensement, l'établissement de cette liste, telle est la mission qui incombe à l'administration de l'inscription maritime, dont le personnel se recrute dans le commissariat de la marine.

Les commissaires & l'inscription maritime.

Dans chaque quartier, subdivision ou sous-arrondissement, on trouve un commissaire de l'inscription maritime qui est aidé dans ses attributions par les syndics des gens de mer et par les gardes maritimes.

Confection des listes.

Les commissaires inscriront sur leur registre matricule toutes les personnes s'adonnant spécialement à la navigation ou à la pêche (Loi du 3 brumaire an 4), c'est-à-dire les marins généralement quelconques, ainsi que les mécaniciens et chauffeurs naviguant sur les bâtiments de l'Etat ou du commerce, faisant en un mot de la navigation sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées et jusqu'aux limites de l'inscription maritime sur les fleuves et rivières affluant directement à la mer (Loi du 3 brumaire an 4; loi du 19 mars 1852, décret du 28 janv. 1857; règlement du 7 nov. 1866).

Classes l'inscrits.

Les inscrits sont répartis en six classes :—

- (1) les inscrits provisoires (mousses et novices);
- (2) les inscrits définitifs;
- (3) les maîtres au cabotage;
- (4) les capitaines au long cours;
- (5) les pilotes et aspirants pilotes;
- (6) les inscrits hors de service.

Inscrits définitifs.

Nous ne traiterons ici que de la seconde classe, les inscrits définitifs, qui comprend tous les marins à partir de l'âge de dix-huit ans révolus, qui ont fait soit deux campagnes au long cours à bord de navires de l'Etat ou du

commerce, soit dix-huit mois de navigation tant à l'Etat qu'au Commerce, soit deux années de petite pêche.

L'inscription doit être demandée par toute personne de l'une des classes citées ci-dessus ; elle a lieu, au besoin d'office sur le signalement que les syndics des gens de mer doivent transmettre à leur commissaire.

Les gens de mer peuvent à tout moment renoncer à l'exercice de leur profession ; ils en font la déclaration et après un an ils sont rayés des matricules. A partir de ce moment ils redeviennent des citoyens ordinaires, n'étant plus soumis aux charges, mais ne jouissant plus des avantages résultant de l'inscription maritime.

L'idée générale qui a présidée à l'institution de l'inscription maritime se résume en ces termes : le marin recevra certains avantages en échange de certaines restrictions à sa liberté individuelle et de certaines charges relatives à la défense nationale.

Quelles sont ces charges ? Elles concernent exclusivement le service dû à l'Etat par l'inscrit maritime pour la défense nationale à bord des bâtiments de guerre. Tout inscrit est appelé au service dès qu'il a vingt ans révolus et pendant cinq années consécutives ; puis il reste encore deux années à la disposition de l'autorité maritime qui en cas de besoin peut l'appeler à nouveau. Dans la pratique et parce que le nombre des inscrits mis ainsi à la disposition de la Marine de Guerre dépasse de beaucoup ses besoins, le marin ne passe généralement que trois ans au plus en service actif. On le met alors en congé, mais avec faculté de le rappeler en cas de nécessité. Pendant la durée de ce congé provisoire et pendant les deux années suivantes où le marin reste à la disposition du ministre, il ne peut naviguer à bord d'un bâtiment étranger, ou fixer sa résidence à l'étranger, sans une autorisation expresse de l'autorité.

Charges.
Service
militaire.

De 27 à 40 ans il fait partie de la réserve, mais il ne peut plus être appelé sur simple décision du ministre ; il faut un décret du chef de l'Etat s'appliquant collectivement à toute une classe. Pendant cette période il peut naviguer à bord d'un bâtiment étranger, ou fixer sa résidence à l'étranger, sans avoir besoin d'aucune autorisation, mais à la condition de faire une déclaration au commissaire de l'inscription maritime. Cette mesure a pour but de permettre à l'Etat en cas de mobilisation de retrouver ses marins de réserve. (Décrets des 22 oct. 1863 et 27 févr. 1866.)

Réserve.

Après 40 ans, l'inscrit est dégagé de toute obligation

envers l'Etat (Décret du 24 juin 1860).

Pendant la période d'activité de service, l'inscrit ne peut se marier sans la permission du conseil d'administration du bâtiment de guerre sur lequel il est embarqué.

Enfin ces obligations font l'objet de nombreuses dispenses quand l'inscrit appelé à servir, est malade, soutien de famille, etc.

L'inscrit maritime n'a pas d'autre charge ; et si on le compare au citoyen ordinaire, appelé sous les drapeaux jusqu'à l'âge de 45 ans, on doit conclure que l'inscrit maritime est mieux traité que lui, puisque son service est d'une durée moindre, ne l'enlève pas à ses occupations ordinaires, mais au contraire lui donne une plus grande expérience. Ce service lui compte en outre pour le calcul de la demi solde qui lui est acquise après 25 ans de navigation et dont nous reparlerons plus tard.

Avantages.

A côté de ces charges moindres, l'inscrit jouit de nombreux avantages que la loi lui accorde. Et il est sage qu'il en soit ainsi, car l'Etat doit favoriser les marins et la marine marchande, seule école des hommes aguerris, compétents et techniques dont il a besoin pour les équipages de sa flotte de guerre.

Enumérons ces avantages :—

(1) L'inscrit trouve dans le commissaire de l'inscription maritime un conseiller et un protecteur ; en cas de décès d'un marin en cours de voyage, c'est le commissaire qui requiert l'apposition des scellés, administre et gère la succession.

(2) L'inscrit peut, par l'intermédiaire de la caisse des invalides et par les consuls, faire parvenir gratuitement à sa famille, en quelque lieu qu'il se trouve, les sommes qu'il entend prélever ainsi sur ses salaires.

(3) La loi du 21 sept. 1793 exige que les équipages soient composés au minimum pour les trois quarts d'inscrits français ; les officiers doivent sans exception être des inscrits français.

(4) Le monopole de la pêche maritime côtière est réservé aux inscrits (ordonnance de 1681, liv. v. tit. 1^o art. 1^o), et l'inscrit se livrant ainsi à l'industrie de la pêche est exempt de toute patente (art. 46 décret du 4 juillet 1853).

(5) L'inscrit est dispensé de tout service public. L'art. 428 Code Civil l'exonère expressément de toute charge de tutelle pendant le temps de son service à l'Etat.

(6) Certains territoires situés sur les relais de mer, telle la commune de Fort-Mardyck près de Dunkerque, ont été concédés à perpétuité aux inscrits maritimes.

(7) Nous examinerons en détail ultérieurement d'autres avantages qu'il suffit d'énumérer ici : droit de rapatriement et de conduite de retour, privilèges et insaisissabilité des salaires, secours en cas de maladie, d'accident professionnel ou de mort, enfin demi solde après 25 ans de navigation effective, la première caisse de retraite ouvrière qui existe encore aujourd'hui et dont la création remonte à deux règlements des 23 sept. 1673, 6 oct. 1674 et à un édit de 1709.

Avant d'aborder l'étude de ces avantages spéciaux qui dans leur ensemble constituent les mesures d'assistance organisées par la législation française au profit des inscrits, il convient d'examiner en détail la situation juridique spéciale que la loi crée à leur égard par dérogation au droit commun.

Situation
juridique.

L'engagement contracté par un inscrit maritime envers un armateur est régi en principe par les règles ordinaires du contrat de louage d'ouvrage, mais le livre II du Code de Commerce, modifié par la loi du 12 août 1885, a apporté à ces règles certaines dérogations qui sont venues transformer cet engagement en un contrat de travail d'un type spécial.

Cet engagement peut revêtir des modalités diverses : l'inscrit peut louer ses services à un armateur soit moyennant un salaire fixe, soit moyennant une part convenue dans les bénéfices qui résulteront de l'expédition projetée.

Modes
d'engagement

L'engagement à salaires fixes se subdivise lui-même en deux types :—

Salaires fixes.

A.—L'engagement au voyage. C'est un véritable contrat de louage par lequel un matelot loue à un maître de navire ses services, moyennant une certaine somme unique que ce maître s'oblige à lui payer pour le loyer de tout le voyage.

Au voyage.

Cette forme d'engagement est aujourd'hui devenue très rare ; on en trouve cependant l'usage continué dans l'industrie de la pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve.

Le voyage achevé, le marin reçoit le prix convenu et en ce cas aucune difficulté ne peut se présenter. Mais il faut examiner les cas qui peuvent pourtant surgir ; par exemple, l'armateur peut rompre le voyage, y renoncer volontairement. Si cette rupture se produit avant la clôture du rôle d'équipage, aucune indemnité ne sera due ; jusqu'alors l'engagement sera demeuré à l'état de projet (art. 270 Code Comm.) ; si elle se produit après la clôture du rôle mais avant le départ du navire, le marin engagé au voyage n'a droit qu'aux journées de travail qu'il a consacrées au navire. Il conserve en outre les avances qu'il est d'usage de lui payer

au moment de son engagement ; s'il n'a pas reçu d'avances on lui alloue une somme équivalente à ce qu'il aurait pu gagner en un mois ; enfin si le navire a commencé son voyage, la totalité des salaires stipulés lui est acquise (art. 252 Code Comm.).

Le raccourcissement du voyage projeté n'est pas une cause de réduction de gages ; au contraire, sa prolongation entraîne une augmentation proportionnelle du salaire forfaitaire (art. 255 Code Comm.).

Le congédiement du marin lui donne droit à un tiers de ses salaires s'il se produit avant le départ, et à la totalité s'il se produit en cours de route (art. 270 Code Comm. et décret loi du 24 mars 1852).

La rupture du voyage provenant d'un cas de force majeure, le droit commun reprendra son empire et le marin ne recevra que la compensation des services qu'il a effectivement rendus au navire (art. 256 Code Comm.). Il en sera de même au cas d'interdiction de commerce (art. 254 Code Comm.).

Si le navire est arrêté par une Puissance, le temps de la détention ne sera pas compté au marin qui en fin de compte ne recevra rien au delà du salaire convenu ; c'est un risque qu'il court et qui est une conséquence directe du caractère forfaitaire de son engagement.

En cas de prise, naufrage, ou déclaration d'innavigabilité, mettant ainsi et sans faute de l'armateur fin au voyage, les matelots engagés au voyage seront payés de leurs loyers jusqu'au jour de la cessation effective de leurs services. On assimile ces éventualités à la rupture du voyage par force majeure (art. 258 Code Comm. et loi du 12 août 1885).

Quand le navire est réputé perdu, faute de nouvelles, les héritiers du matelot engagé au voyage reçoivent la moitié du salaire forfaitaire. S'il meurt en cours de route, sa succession a droit à la totalité, comme dans le cas de rupture volontaire du voyage (art. 258 § 4 et art. 265 Code Comm.).

Au mois.

B.—L'engagement au mois. Il y a engagement au mois lorsqu'on convient que le marin gagnera tant par mois tout le temps que durera le voyage. Il est à peine utile de faire remarquer qu'on n'en end pas en employant ces mots dire que l'engagement ne doit durer qu'un mois, après lequel le matelot serait libre et pourrait quitter le service. Le matelot est obligé de servir pendant tout le voyage et quand on dit qu'il est au mois, on veut entendre seulement que son salaire se compte par mois.

C'est le type d'engagement aujourd'hui presque univer-

sellement adopté, du moins dans la navigation au long cours et au cabotage. Quand le voyage est volontairement rompu par l'armateur après la clôture du rôle d'équipage (art. 270 Code Comm.), mais avant le départ du navire, le matelot reçoit le même traitement que le matelot engagé au voyage (voir ci-dessus) ; si la rupture intervient après que le voyage est commencé, le matelot loué au mois reçoit outre les salaires qui lui sont acquis, à titre d'indemnité la moitié des gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel il était engagé (art. 252 Code Comm.).

On conçoit aisément qu'avec ce mode d'engagement aucune difficulté ne peut se présenter si le voyage se trouve raccourci ou prolongé. De même si l'interdiction de commerce survient avant le départ, le matelot sera seulement payé des journées employées à l'équipement du navire (art. 353 Code Comm.) ; après le départ il sera payé à raison du temps qu'il aura servi (art. 254 §§ 1-2 Code Comm.). Pendant la détention ou l'arrêt du navire par une Puissance, au contraire du marin engagé au voyage, celui engagé au mois est payé, mais toutefois il ne recevra que la moitié du salaire convenu (art. 254 § 3, Code Comm.).

En cas de prise, naufrage, ou déclaration d'innavigabilité, l'art. 258 traite sur le même pied les marins engagés au voyage ou au mois (voir ci-dessus). En cas de perte sans nouvelles, leurs héritiers ont droit aux loyers échus jusqu'aux dernières nouvelles et à un mois en sus. Enfin si le marin engagé au mois meurt au cours du voyage sa succession n'a droit qu'aux loyers échus jusqu'à sa mort, sans bénéficier du traitement favorable accordé à la succession du marin engagé au voyage (art. 265, § 1, Code Comm.).

L'engagement au profit éventuel comprend : 1° l'engagement au fret—très peu usité et d'un intérêt seulement théorique. Il suffira de préciser ici que les primes à la navigation ne feront pas partie du fret, quand on calculera la somme qui doit revenir au marin ; 2° l'engagement au profit ou à la part, qui ne se rencontre que dans la navigation côtière et à la pêche. Dans le premier l'armateur joue exclusivement le rôle de transporteur, et la convention portera uniquement sur le bénéfice réalisé dans l'entreprise de transport ; dans le second l'armateur est personnellement importateur ou exportateur ou entrepreneur de pêche, et c'est alors sur le profit retiré du prix de vente de la cargaison que sera calculé le salaire du matelot.

Engagements
au profit.

Il tombe sous le sens que ces engagements d'une nature toute particulière, et qui dans une certaine mesure ressemb-

lent au contrat de participation, échappent aux règles que nous venons d'analyser. Dans les rapports entre armateur et marin, seules seront appliqués les conventions qui font la loi des parties. Cependant pour tout ce qui n'aurait pas été prévu par la convention, on appliquera par analogie les principes qui régissent l'engagement au voyage.

Le code a cependant régi le cas de mort du marin engagé au profit et l'art. 265 § 3 dit que pour les opérations de la grande pêche, la moitié des loyers ou de la part du marin est due à sa succession s'il meurt pendant la première moitié de la campagne, et la totalité s'il meurt pendant la seconde moitié.

Commer-
cialité.

Intervention
de l'inscrip-
tion mari-
time.

Toute difficulté entre armateur et matelot relativement aux salaires est de la compétence des tribunaux de commerce.

Tout engagement est nul s'il n'est transcrit sur le rôle d'équipage, dressé par le commissaire de l'inscription maritime, qui y relate toutes les conventions après avoir donné aux marins les explications nécessaires pour qu'ils connaissent exactement l'étendue et les clauses de leur engagement (Circulaire ministérielle du 31 janvier 1876).

Rôle d'équi-
page.

Toute contre-lettre, toute convention qui ne serait pas reproduite sur le rôle d'équipage serait dépourvue de toute valeur. Après la clôture du rôle, aucune modification n'est possible à aucun moment sans la participation du Commissaire ou du Consul qui le remplace à l'étranger. De même l'engagement ne peut être prouvé par témoins ou par un écrit autre que le rôle. Le tout, bien entendu sauf les cas de force majeure, comme par exemple si le rôle a été détruit ou si le marin a été engagé à l'étranger dans un lieu où ne se trouve ni Consul de France ni agent consulaire.

Cette ingérence de l'administration a pour but non seulement la protection du marin à l'encontre de l'armateur mais aussi de faire respecter les droits du gouvernement sur ses inscrits ; il ne faut pas oublier que toute la législation concernant les gens de mer repose sur cette idée : que l'inscrit appartient à l'Etat et que celui-ci ne fait que le prêter au commerce maritime. Aussi le contrat ainsi passe sous le nom d'engagement, par le marin envers l'armateur et avec la participation du commissaire de l'inscription maritime, contrat officiel et sacramental, produit-il d'autres effets que les effets civils et ordinaires d'un louage d'ouvrage. A partir de la signature du rôle l'équipage est soumis à une hiérarchie spéciale.

Discipline.

Le matelot doit obéissance au maître d'équipage, le maître au lieutenant, et celui-ci au capitaine ; une discipline

pour ainsi dire militaire est instituée. A partir de ce moment, l'engagé est sous la main de l'autorité maritime qui peut le contraindre manumilitari à exécuter son engagement. Il contracte des obligations dont la violation va constituer des délits d'une nature particulière, prévus et punis par une législation pénale spéciale.

La protection exercée par le commissaire sur l'inscrit s'étendra au paiement des salaires; là encore on retrouve la dualité du rôle de l'administration tutrice légale de l'inscrit mais chargée aussi de veiller à ce qu'aucune des sommes destinées à alimenter la Caisse des Invalides de la Marine ne soit détournée ou dissimulée. C'est pour atteindre ce résultat qu'à peine de nullité tout paiement de loyers—soit avances à compte ou soldes définitifs—doit être fait en présence du Commissaire ou du Consul et mentionné sur le rôle (Ordonnance du 9 oct. 1837). Quant à l'armateur, sauf convention contraire il n'est tenu de payer les matelots qu'au jour de la revue du désarmement, formalité qui équivaut à l'annulation du rôle d'équipage désormais accompli. Dans la pratique on prévoit le versement d'acomptes en cours de route, mais ce ne sont que de simples avances que les Commissaires ou Consuls mentionneront sur le rôle. Le règlement définitif n'a jamais lieu qu'à la revue du désarmement.

Il est d'usage aussi que le rôle stipule que l'armateur paiera directement à la famille de l'inscrit une partie des salaires acquis mensuellement ou trimestriellement (arrêté ministériel du 22 mars 1862).

Quant aux marins débarqués en cours de route, on les paie devant le Consul qui inscrit alors sur le rôle, "débarqué et soldé;" sinon leurs salaires sont versés à la Caisse des Invalides au moment du désarmement.

Par dérogation à la règle que "nul ne plaide par procureur," le Commissaire de l'Inscription Maritime a droit et qualité pour actionner l'armateur en paiement des loyers et salaires dus aux gens de mer de l'équipage, et ce en vertu d'un droit propre lui appartenant comme mandataire légal desdits marins auxquels il doit sa protection tutélaire. On constate ici encore la dualité du rôle de l'administration qui, tout en protégeant les matelots, défend les intérêts de la Caisse des Invalides de la Marine.

Les principales obligations contractées par l'inscrit engagé consistent à se trouver à bord au jour indiqué et à y faire son service; qui comprend le chargement et le déchargement de la cargaison. Quel que soit l'ordre que

Paiement des salaires.

Délégations.

Représentation en justice.

Obligations du marin.

Obéissance.

son capitaine lui donne, le matelot doit l'exécuter sous peine de commettre le délit de refus d'obéissance. Ce n'est qu'après l'avoir accompli que le marin, si l'autorité du capitaine a été abusive, peut adresser une plainte au Commissaire ou au Consul ou intenter au retour une action en dommages intérêts.

Pour le surplus il faut se reporter aux règles tracées par le code civil et qui régissent le louage d'ouvrage. Citons toutefois l'art. 251 Code Comm. qui défend aux marins de charger à bord des marchandises pour leur compte personnel.

Durée de l'engagement. Ces obligations leur sont imposées pendant toute la durée de leur engagement. Indépendamment des cas de rupture du voyage volontaire ou par force majeure que nous avons étudiés ci-dessus, l'engagement cesse:—

(1) Par l'échéance du terme prévu à la convention et mentionné au rôle d'équipage; c'est habituellement l'achèvement du voyage projeté en vue duquel le marin a été loué.

(2) Par la loi à défaut de terme prévu dans la convention; le décret du 2 octobre 1793, fixe ce terme à une année pour les engagements à la grande pêche; pour les autres navigations l'engagement dure autant que le rôle: soit un an pour le cabotage, la durée du voyage aller et retour dans un port d'Europe pour la navigation au long cours, et si le navire fait de l'intercourse sans revenir en Europe, une année comme au cabotage (circulaire ministérielle du 13 mai 1878).

Congé. (3) Par le congé sollicité pour motif grave par le matelot en cours de route et autorisé par le Commissaire ou le Consul art. 24 de l'ordonnance du 29 oct. 1833).

Congédiement. (4) Enfin par le congédiement devant le Commissaire ou le Consul, que le capitaine a à tout moment le droit de requérir. Mais si ce congédiement a été abusif, le marin a droit à une indemnité: elle sera avant le départ du tiers des salaires, en cours de route de la totalité, sans préjudice au rapatriement et à la conduite dont nous parlerons plus tard.

Pénalités. L'art. 42 du décret loi du 24 mars 1852, a institué une échelle spéciale de peines pour les fautes que le matelot commettrait contre la discipline et qui constituent de véritables délits d'une nature particulière. Ce sont par exemple la consigne à bord, le retranchement de boisson fermentée, l'amende, la prison, même avec boucle aux pieds.

Ces peines sont consignées par le capitaine sur un registre spécial qui est soumis au retour au visa du président du tribunal de commerce.

Elles sont prononcées en pleine mer par le capitaine, dans les ports et suivant la gravité de l'offense par le Commissaire ou le Consul ou par le tribunal commercial maritime, juridiction répressive et temporaire instituée par l'art. 8 du décret de 1852. Il est inutile d'entrer ici dans les détails de la constitution de ce tribunal exceptionnel.

Tribunal commercial maritime.

Qu'il nous suffise de parler du délit le plus grave et le plus commun, la désertion. Il y a désertion à l'intérieur, quand le marin, dans un port français s'est absenté trois jours sans permission ou a laissé partir le navire sans lui; délit puni de six jours de prison, plus d'un service de six mois à un an sur les bâtiments de l'Etat. Il y a désertion à l'étranger, quand le marin, dans un port étranger ou colonial, s'est absenté deux jours sans permission, délit puni d'un mois de prison, et le service sur la flotte peut être porté à deux ans. Dans les deux cas les salaires acquis sont perdus pour le déserteur; l'armateur en conserve la moitié: l'autre moitié est versée à la Caisse des Invalides de la Marine (art. 69 du décret loi du 24 mars 1852).

Désertion.

L'obligation principale qui incombe à l'armateur à l'égard du marin dont il a engagé les services consiste évidemment dans le paiement des salaires convenus et mentionnés au rôle d'équipage. Sauf en des circonstances tout à fait exceptionnelles, cette obligation constitue une dette personnelle de l'armateur: il ne pourra donc s'en libérer par l'abandon du navire et du fret tel que le prévoit l'art. 216 Code Comm.

Obligations de l'armateur: dette de salaires.

Toutefois dans le but de liquider rapidement tout ce qui concerne la navigation et de ne pas nuire à la célérité qu'exigent les affaires, l'art. 433 Code Comm. décide que les actions pour gages et loyers des gens de mer se prescrivent par un an. Ce délai court du jour où le voyage est achevé, soit par l'heureuse arrivée du navire au port de destination finale, soit par le naufrage qui a mis un terme au voyage. Dans un autre système on soutient qu'au cas de naufrage et aussi de perte par suite de défaut de nouvelles, le délai ne court que du jour où l'administration a procédé d'office au désarmement du rôle et à la liquidation des salaires. Cette prescription de la créance des gages et loyers est soumise en ce qui concerne sa suspension et son interruption à toutes les règles qui sont de droit commun en matière de courte prescription.

Prescription.

Par contre si elle a une existence aussi éphémère en vertu de cet article 433, la créance du matelot pour les gages et loyers du dernier voyage est garantie par un privilège qui

Privilège.

s'étend à tous les salaires acquis entre l'armement et le désarmement du dernier rôle, comme aussi accessoirement aux indemnités dues pour congédiement abusif, aux frais de conduite de retour et de maladie, dont il sera parlé ci-après. Ce privilège frappe :—

Sur le navire.

(1) *Le navire.*—L'art. 191 § 6 Code Comm. en fait un privilège de sixième classe, tandis que l'ordonnance de 1681 (Liv. I. tit. XIV. art. 16) le plaçait au premier rang ; il porte non seulement sur le navire lui-même, mais sur le produit de la vente de ses épaves en cas de naufrage, sur l'indemnité que doit payer l'abordeur, et même, d'après la jurisprudence la plus récente, sur l'indemnité que doit payer l'assureur maritime sur corps en cas de perte (art. 2, loi du 19 février 1889).

Sur le fret.

(2) *Le fret.*—Et c'est la seule créance qui soit privilégiée sur le fret. Il s'agit bien entendu du fret encore impayé que les gens de mer peuvent saisir arrêter entre les mains des débiteurs ; car le fret avancé ou déjà payé s'est confondu dans la fortune de terre de l'armateur et ne peut plus être ni distingué ni individualisé ; l'objet sur lequel le privilège aurait pu porter, a ainsi disparu.

Insaisissabilité, incessibilité.

Pour en finir avec l'étude de la question des salaires, il fait ajouter que la loi prononce leur insaisissabilité et leur incessibilité (décret loi de 1852). C'est ici une protection du marin contre sa propre imprévoyance, sa légendaire prodigalité et les convoitises de tout ordre qui de tout temps et en tout lieu se sont liguées pour l'exploiter. Aussi cette mesure remonte-t-elle à une ordonnance du 1^{er} novembre 1745.

Par exception à ce principe, l'Etat pour ses débours et avances, et les personnes auxquelles il est dû une pension alimentaire en vertu des art. 203, 205, et 214 Code Civil peuvent saisir arrêter les salaires dus à un inscrit.

Subsistance.

Une autre obligation de l'armateur consiste à nourrir et à soigner le marin ; l'Etat le lui a prêté sain et bien portant, il doit le lui rendre de même. Il lui donnera donc la nourriture prévue dans les conditions de l'engagement, et si rien n'a été prévu à cet égard, un traitement au moins égal à celui que les inscrits trouvent à bord des navires de guerre. Sinon il y aura lieu à poursuite devant le tribunal commercial maritime (art. 76 du décret loi de 1852).

Repatriement.

L'armateur a encore éventuellement deux obligations envers son équipage : le rapatriement et la conduite.

Tout inscrit maritime et tout français provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de com-

merce qui se trouve débarqué par suite de quelque circonstance que ce soit à l'étranger ou dans une des possessions françaises d'outre-mer doit être rapatrié dans le plus bref délai possible (art. 1 du décret du 22 sept. 1891). Cette règle est la conséquence logique de la fiction en vertu de laquelle l'Etat prête ses inscrits à l'armateur : celui-ci doit donc toujours les ramener en France.

S'il s'agit d'un inscrit à embarquer sur un navire étranger, le Commissaire de l'Inscription Maritime n'autorise cet embarquement qu'autant que le consul de la nation à laquelle appartient ce navire étranger, s'engage à faire porter au rôle une semblable clause de rapatriement.

Le rapatriement s'effectue soit par les soins de l'armateur lui-même sous la surveillance du Consul, soit d'office par le Consul, auquel cas l'Etat fait l'avance des frais.

Mais ces frais incombent toujours à l'armateur qui ne peut même en cas de naufrage s'en libérer par l'abandon, puisque la dette lui est personnelle. Toutefois aux termes du dernier paragraphe de l'art. 258 Code Comm. et de la loi du 12 août 1885, l'armateur n'est tenu de ces frais que jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris et du montant du fret brut des marchandises sauvées. L'excédent reste sans recours à la charge de l'Etat, mais l'armateur ne jouirait pas de ce traitement de faveur s'il s'agissait du rapatriement d'un marin abusivement congédié.

Nous étudierons à propos des maladies des inscrits la limitation facultative de cette dépense que prévoit l'art. 262 Code Comm.

La conduite de retour fait pendant au rapatriement : Conduite de retour. tandis que celui-ci a pour but de ramener le marin en France, celle-là a pour objet de le ramener jusqu'à son quartier. Cette mesure a perdu aujourd'hui beaucoup de son utilité, aussi est-il permis au marin dans les conditions du rôle d'équipage de renoncer à la conduite, ce qu'il ne peut pour le rapatriement.

La législation française complète ces mesures de protection de l'inscrit maritime par trois réglementations concernant les retraites du marin, son traitement en cas de maladie en cours de voyage, enfin les accidents professionnels du travail.

(3) *Pensions de retraite.*—La modicité de la rémunération Demi solde. qui, dans toutes les carrières, est attribuée aux serviteurs de l'Etat, a obligé moralement de tout temps le gouvernement à assurer à ses anciens serviteurs une existence à l'abri du besoin quand les infirmités ou l'âge les ont rendus

impropres au service public. Les marins inscrits ont droit comme les autres fonctionnaires à cette protection de l'Etat. Nous verrons même que leurs veuves et leurs orphelins bénéficient de la générosité publique. L'Etat vient de deux manières au secours des marins âgés ou infirmes. On distingue en effet les secours qu'ils reçoivent à titre d'invalides et les pensions proprement dites.

L'inscrit reçoit une pension de retraite dénommée " demi solde " quand il a atteint l'âge de 50 ans accomplis et qu'il peut justifier de 25 ans de navigation effective tant au service de l'Etat qu'à bord de bâtiments de commerce (loi du 28 juin 1862). Cette limite d'âge est abaissée quand l'inscrit est atteint d'une infirmité contractée au service de l'Etat. La pension est augmentée quand le demi soldier a des enfants encore en bas âge ; elle est transmissible pour un tiers à la veuve et aux orphelins mineurs.

Caisse des
Invalides de
la Marine.

Ces pensions sont payées aux inscrits demi soldats par la Caisse des Invalides de la Marine, établissement financier gouvernemental mais autonome, analogue à la Caisse des Dépôts et Consignations, et dont l'administration est centralisée au Ministère de la Marine. Ses recettes consistent dans la perception de la moitié des salaires des déserteurs, des salaires encaissés pour compte de marins et non réclamés, le produit des épaves non revendiquées, des titres de rente inscrits en son nom au Grand Livre de la Dette Publique, la retenue opérée sur tous les salaires des inscrits d'après les rôles d'équipage, surtout dans une subvention annuelle accordée par l'Etat et qui dépasse huit millions, enfin dans quantité d'autres ressources accessoires ou éventuelles qui ne sauraient être énumérées ici.

Secours.

Le ministre accorde indépendamment de ces pensions aux inscrits et à leurs familles en cas de nécessité, des secours qui sont prélevés sur un fonds mis chaque année au budget à sa disposition spécialement pour cet usage.

Maladies et
blessures.

Il a fallu prévoir aussi le cas où le marin viendrait à tomber malade ou à être victime de quelque accident au cours d'un embarquement. Le règlement du 7 novembre 1866 oblige déjà l'armateur à avoir à bord un médecin dans tout voyage au long cours, quand l'équipage et les passagers atteignent le nombre de cent personnes. En outre aucun navire ne peut quitter le port sans un coffre à médicaments dont la composition et l'entretien sont surveillés par l'administration.

Quand le matelot tombe malade pendant le voyage ou est

blessé au service du navire, l'armateur doit le faire soigner jusqu'à la guérison ou jusqu'à sa mort. Certaines maladies ne présentent que des crises passagères, telles la tuberculose, l'épilepsie ; l'obligation de l'armateur est réduite à la durée de la crise aiguë. D'autres maladies, telle la folie, peuvent, sans entraîner rapidement le décès du patient, durer longtemps : l'obligation de l'armateur cessera lorsque la crise aiguë sera passée pour faire place à un état permanent ; de même en cas d'amputation d'un membre.

L'armateur doit en plus à ce marin malade ou blessé, et indépendamment des salaires antérieurs à la cessation de son service, le paiement de ses gages pendant toute la durée de son traitement. Cependant cette charge est limitée à quatre mois de gages au maximum (art. 262 Code Comm. modifié par la loi du 12 août 1885).

Cet article cesse d'être appliqué si la maladie ou la blessure résulte de l'inconduite du marin ou s'il a été blessé à terre après s'y être rendu sans permission.

Pour ces frais de maladie comme pour le rapatriement l'armateur peut limiter sa responsabilité éventuelle en payant aussitôt entre les mains du Consul une somme forfaitaire dont un tarif donne les détails variables avec le genre de maladie et le lieu où se trouve le matelot. A partir de ce versement, la dette de l'armateur est éteinte et le gouvernement a seul la charge des soins et du rapatriement (art. 262 art. 2 Code Comm.).

Libération
forfaitaire.

Mais quel sera le sort de ce matelot malade ou blessé qui après la période de traitement ne sera plus en état de travailler comme auparavant ? La loi du 29 décembre 1905 remplaçant la loi du 21 avril 1898 a répondu à cette question. Tout marin atteint d'une blessure ou d'une maladie ayant sa cause directe dans un accident, ou un risque professionnel survenu pendant la durée d'un embarquement sur un navire de commerce français, ou s'y rattachant étroitement, a droit soit à une pension viagère d'infirmité, soit à une indemnité journalière. Un tarif annexé à la loi précise pour chaque cas l'importance de cette pension viagère ou de cette indemnité. En cas de mort du marin, la pension est acquise ou transmise à la veuve, aux enfants même naturels, pourvu qu'ils aient été reconnus antérieurement à la maladie ou à l'accident, et aux ascendants du marin décédé.

Accidents
profession-
nels.

Les pensions de la loi de 1905 ne se confondent pas avec les pensions de demi solde ; comme elles, elles sont incessibles et insaisissables.

Caisse de
Prévoyance.

Les paiements prévus par la loi de 1905 sont effectués par une Caisse Nationale de Prévoyance contre les risques et accidents professionnels des gens de mer, créée par ladite loi; cette Caisse de Prévoyance est annexée à la Caisse des Invalides de la Marine, tout en conservant son existence indépendante.

Elle est alimentée par des recettes de genres très variés, notamment par une importante subvention de l'Etat. Les gens de mer y contribuent pour une portion modique de leurs gages (en général 0.75 % des gages au long cours, et 0.30 par mois au cabotage ou à la pêche); les armateurs versent 3f. 50 % de la totalité des salaires qu'ils paient.

Limitation de
la responsa-
bilité de
l'armateur en
cas d'accident

En échange de cette nouvelle charge qui vient peser sur l'armateur et par compensation, la loi de 1905 déclare dans son article 11 que l'armateur ne peut plus être l'objet d'une action en dommages intérêts pour accident, excepté au cas de faute à lui personnelle, intentionnelle, ou excusable. Il cesse donc d'être civilement responsable des fautes quelconques du capitaine ou de l'équipage ayant déterminé l'accident.

Telles sont dans leurs grandes lignes, et abstraction faite de tous les détails qui ne pouvaient trouver leur place dans cette brève étude, les dispositions qui régissent en France la situation du matelot inscrit. On en peut conclure que si leur carrière est pénible, dangereuse et peu lucrative, les marins jouissent du moins d'une législation singulièrement exceptionnelle et favorable; nous croyons avoir démontré l'affirmation qui commençait cette étude: le marin possède un statut spécial et privilégié.