

III

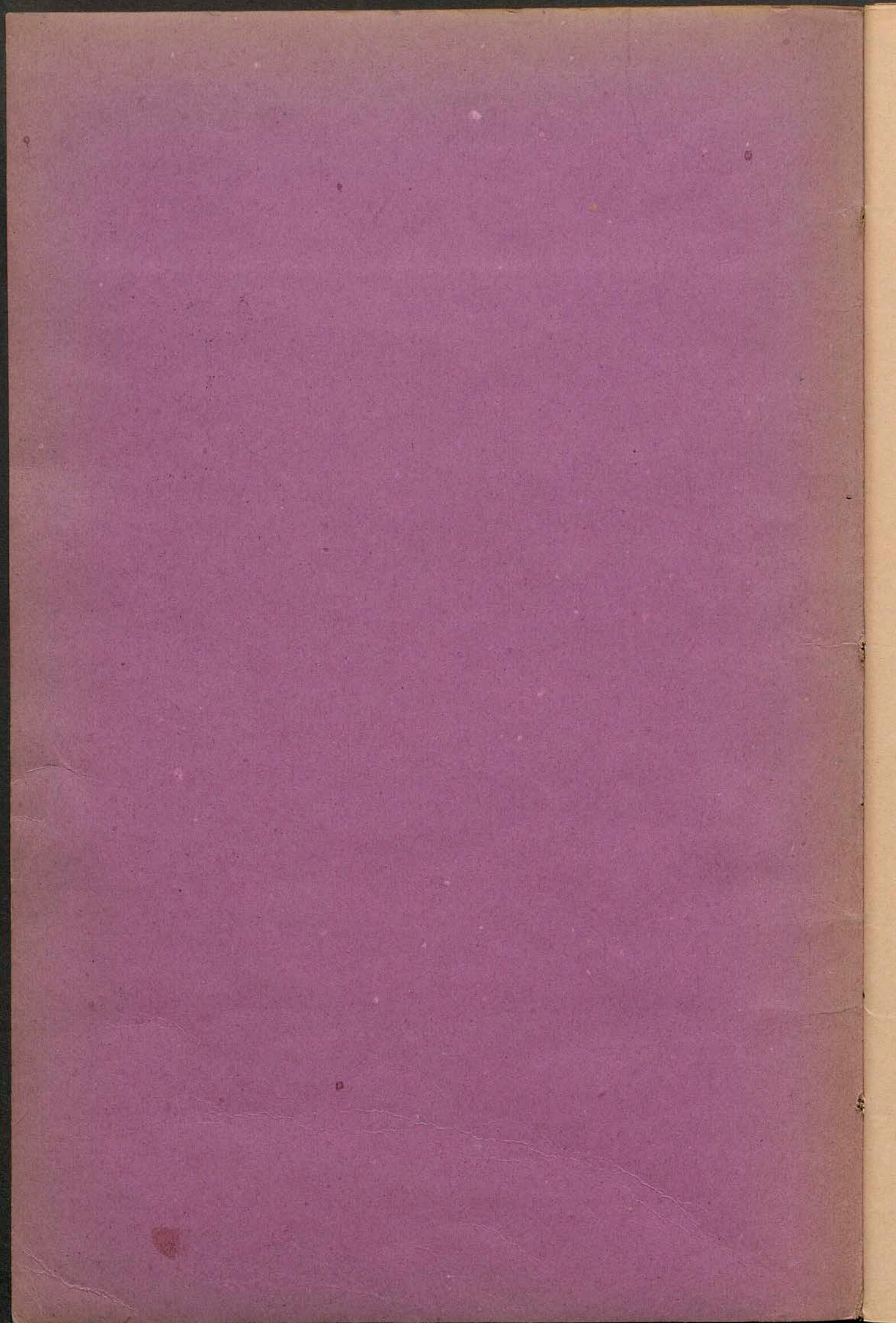
COMMISSION chargée d'examiner tous les projets de lois intéressant la **Marine** (Résolution du Sénat, n° 3, du 22 janvier 1891).

Nommée le 19 janvier 1892.

MM.

- | | | |
|------------------------|---|--------------------------------|
| 1 ^{er} BUREAU | { ÉMILE LENOËL.
DE VERNINAC. | <i>Président</i> |
| 2 ^e BUREAU | { VELTEN.
DAUTRESME. | |
| 3 ^e BUREAU | { DECROIX.
ISAAC. | <i>Secrétaire</i> |
| 4 ^e BUREAU | { DROUHET.
JEAN DUPUY. | <i>Secrétaire</i> |
| 5 ^e BUREAU | { PAUL DECAUVILLE.
BÉRAL. | |
| 6 ^e BUREAU | { JULES CAZOT.
AMIRAL HALNA DU FRETAY. | |
| 7 ^e BUREAU | { HUON DE PENANSTER.
BRUNON. | |
| 8 ^e BUREAU | { JULES FERRY.
JULES GODIN. | |
| 9 ^e BUREAU | { N***.
N***. | <i>Reynold
de Rais mes</i> |

Secrétaire adjoint: M. Grandjean.



Commission de la marine

1892

3^{me} Registre

1245743





1

Commission sénatoriale
de la marine, nommé dans le Bureau
le 19 Janvier 1892.

Procès-verbaux
troisième registre. - 1892.

Séance du lundi 15 juin 1892.

Présidence de M. Lenoël, Président.

La séance est ouverte à 2 heures un quart.

Sont présents : MM. Cazot, Drouhet, Dufour, Godin, l'amiral Halma de Fretay, Isaac, Lenoël, de Raismes et de Verminac.

M. Decroix, absent de Paris, s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

M. le Président rappelle que la Commission avait décidé précédemment qu'au début de sa prochaine séance elle procéderait à l'élection, déjà deux fois ajournée, d'un vice-président en remplacement de M. Dauterme démissionnaire. Mais, vu le petit nombre des membres présents, il convient peut-être de renvoyer encore l'élection à une séance ultérieure.

La Commission s'associe à ce sentiment. L'élection est renvoyée à la prochaine séance.

M. le Président expose qu'il y a deux mois la Commission s'est préoccupée des projets du gouvernement relatif aux troupes coloniales et à la défense des colonies. Il s'agissait de savoir si la Commission, bien qu'elle ne fût pas officiellement saisie de la question, ne jugerait pas à propos de l'examiner et d'émettre un avis pour ou contre les solutions qui viendraient à être proposées au Sénat. La Commission, sans se prononcer formellement, avait paru pencher pour l'affirmative. L'affaire en est restée là.

Les récentes discussions, qui ont eu lieu en séance publique sur le projet présenté au Sénat par la Commission des Colonies, viennent de remettre la question sur le tapis. Le moment est venu de prendre une décision.

À l'heure actuelle la situation est la suivante. La Commission de l'armée, qui examine les projets relatifs aux troupes coloniales, a adopté à l'unanimité une proposition de M. le général Leffis, aux termes de

la quelle ces troupes sont rattachées au ministère de la marine, lequel reste chargé de la défense maritime et terrestre de nos possessions. On sait que la Commission des colonies est d'accord sur ce point avec la Commission de l'armée et qu'elle a soumis au Sénat des dispositions identiques.

Le rapport de la Commission de l'armée sera prochainement déposé. Tout fait à croire qu'il sera discuté avant la séparation des Chambres. En prévision de cette éventualité, M. le Président de la Commission de l'armée et M. le Président de la Commission des colonies ont manifesté le désir de savoir si la Commission de la marine s'associerait, le cas échéant, aux conclusions formulées par leurs commissions respectives, et chargerait un de ses membres de les soutenir en son nom à la tribune.

M. le Président a promis de consulter ses collègues à ce propos. C'est ce qu'il fait en ce moment.

Trois combinaisons, dit-il, sont possibles. Si la Commission estime qu'elle a un avis à émettre, elle peut en premier lieu demander au Sénat, d'accord avec la Commission de l'armée, que le projet élaboré par cette dernière lui soit renvoyé. Dans ce cas, elle agira comme agit la Commission des finances, quand on lui soumet un projet déjà examiné par une Commission spéciale. Elle formulera un avis qui sera imprimé, distribué, joint au rapport de la Commission de l'armée, et qui lui permettra de intervenir officiellement dans la discussion.

Un second moyen s'offre à elle. Elle peut se concerter à l'amiable avec les deux autres Commissions et, après entente, désigner un de ses membres qui sera chargé de porter la parole en son nom, lorsque le débat sera ouvert.

Enfin, elle peut se saisir officiellement de la question, l'étudier, la résoudre, et donner mission à un collègue de faire connaître au Sénat qu'elle appuie telle ou telle solution.

Le premier procédé, continue M. le Président, est bien solennel. Il prête en outre à des objections d'ordre réglementaire. Il ne paraît

pas possible de s'y arrêter. La seconde combinaison n'est pas non plus très pratique. Ces ententes entre commissions ne sont pas dans les usages. On pourrait s'étonner de voir trois commissions organiser une sorte de ligue pour faire aboutir ou échouer un projet. Le Sénat en serait vraisemblablement assez mal impressionné. Reste le troisième moyen. C'est celui que M. le Président juge le plus commode et le plus convenable.

Pour sa part, il se propose, lorsque le Sénat discutera le rapport de la Commission de l'armée, d'en soutenir les conclusions à la tribune, à titre personnel. Si de'ici là la Commission de la marine se ralliait aux conclusions de la Commission de l'armée, elle pourrait autoriser son président à dire que l'opinion qu'il défend n'est pas une simple opinion personnelle, mais l'opinion de ses collègues. De cette façon le Sénat saurait — et c'est là l'essentiel — ce que pense la Commission de la marine sur la question de la défense coloniale.

M. Drouhet. Dans l'hypothèse où M. le Président vient de se placer, l'avis que nous émettrions ne serait qu'un avis officieux. Or une grande commission ne peut pas émettre d'avis officieux en pareille matière. Elle n'a le droit de se prononcer que si l'Assemblée l'y invite officiellement.

Quelle valeur au surplus pourrait avoir son avis? Elle n'a pas étudié la question pendant des mois comme la Commission de l'armée. Elle n'a pas eu sous les yeux les documents d'après lesquels celle-ci s'est formé une opinion. Elle n'a pas entendu les ministres. Alors, pourrait-on lui dire, d'après quoi vous êtes-vous déterminé? D'après des impressions, des préférences a priori, des idées préconçues. Eh bien! cela ne vous donne pas qualité pour intervenir. Retirez-vous...

M. Godin. Il va de soi que la Commission n'a pas qualité pour se prononcer sur les détails du projet relatif aux troupes coloniales, puisqu'elle n'est point saisie de ce projet. Mais elle a parfaitement le droit d'émettre un avis sur le principe du rattachement des dites troupes au ministère de la marine. C'est là une question

6
qui rentre au premier chef dans son programme. Elle a reçu mandat de s'occuper d'une manière générale de toutes les affaires qui intéressent le département de la marine. Dirait-on que le rattachement n'est pas une de ces affaires? Ce serait nier l'évidence. La Commission est donc parfaitement autorisée à se prononcer, d'autant plus qu'il ne s'agit que d'exprimer une simple adhésion à un projet rapporté par une autre Commission.

Mr. Drouhet. Cette simple adhésion serait elle-même une manifestation contraire au règlement. Il est de règle que les Commissions n'ont pouvoir de statuer que sur les objets qui leur sont expressément soumis. Or à aucun moment le Sénat n'a chargé la Commission de la marine d'examiner la question des troupes coloniales. A la vérité cette Commission a reçu un mandat général pour étudier les affaires maritimes, mais ce mandat est limité à la préparation des lois qui ^{lui} sont nommément renvoyées.

Mr. Isaac. L'honorable Mr. Drouhet interprète le règlement d'une façon trop rigoureuse. S'il est vrai que la Commission n'est pas saisie de la question, il est vrai aussi, comme le disait tout à l'heure Mr. Gadin, qu'il n'est pas de question qui touche plus directement aux intérêts de la marine. Rattacher les troupes coloniales à la marine, charger la marine de la défense des colonies, ou inversement lui retirer les attributions dans elle est investie à cet égard depuis 300 ans, c'est, on en conviendra, trancher une question vitale pour elle. Et on admettrait que la Commission s'en désintéressât? Mais alors que fait-elle donc ici?

Mr. de Vermeire. Il y a deux questions qui s'agitent au fond de cette controverse. Il importe de les dégager et de les distinguer. La première est une question de convenance, la seconde une question de règlement.

En premier lieu, convient-il que la Commission de la marine se prononce pour ou contre le rattachement des troupes coloniales à tel ou tel département? Sur ce point l'orateur n'hésite pas à répondre par l'affirmative. Pour sa part, il désire que les

7

troupes coloniales ne soient point séparées du ministère de la marine, et il a exprimé cette opinion dans son Bureau, lorsqu'il a été nommé membre de la Commission. Il va plus loin. Il estime que, régulièrement, le projet de loi relatif aux troupes coloniales aurait dû être soumis à la Commission de la marine, au lieu d'être renvoyé à la Commission de l'armée. Car, en somme, de qui dépendent aujourd'hui ces troupes? de la marine. Qui est chargé de la défense des colonies? La marine. Par conséquent la question est avant tout une question qui touche à la marine. C'est donc la Commission de la marine qui aurait dû être appelée à la régler. A sa place, on a cru devoir consulter la Commission de l'armée. C'est fort bien. Mais il est impossible que celle de la marine n'ait pas son mot à dire.

Voilà pour les convenances. Voici maintenant pour le règlement. Il n'est pas douteux que, comme le faisait observer M. Drouhet, la Commission, officiellement, n'a pas qualité pour intervenir, et qu'une intervention officielle, outre qu'elle aurait sans doute peu de portée, ne serait pas non plus régulière. Il ne serait digne de personne, en effet, continue l'honorable sénateur, que la Commission se prononçât sur le rattachement des troupes coloniales à la marine, sans s'être éclairé par une discussion approfondie, sans avoir consulté les documents, sans même connaître le rapport de la Commission de l'armée. Ce serait en outre peu courtois envers le gouvernement, qui a tenu à faire valoir ses motifs à plusieurs reprises devant la Commission de l'armée, et contre lequel on prendrait parti ^{peut-être} sans même l'avoir entendu.

Par ces diverses considérations l'orateur conclut: 1° qu'il y a lieu pour la Commission d'émettre un avis sur le rattachement des troupes coloniales à la marine; 2° que cet avis ne saurait être qu'un avis officiel, formulé après un débat approfondi; 3° qu'il convient par conséquent de demander au Sénat que la Commission soit appelée à se prononcer.

D'autres observations sont ensuite présentées par M. M. Jean Dupuy,

85
Drouhet, le Président et Godin, sur la possibilité d'obtenir du Sénat qu'il invite la Commission à émettre un avis. A la suite de ces observations,

Mr. Isaac propose à ses collègues de trancher par un vote la question de savoir si, en principe, ils estiment que la Commission doit se prononcer sur la question de la défense coloniale. Ce point étant réglé, on examinera quelle est la meilleure procédure à suivre.

La proposition de Mr. Isaac est mise aux voix. A la majorité de 8 voix contre 1, elle est adoptée.

Mr. le Président demande à la Commission si elle est disposée à poursuivre immédiatement l'examen de la question.

Mr. l'amiral Halma du Frelay pense que, vu le petit nombre des membres présents, il est préférable d'attendre à la prochaine séance.

La Commission s'associe à cette manière de voir. Elle décide qu'elle étudiera dans une prochaine réunion comment et par quelle voie elle peut être saisie officiellement de la question des troupes coloniales.

Mr. le Président donne la parole à Mr. Godin qui désire faire une communication.

Mr. Godin rappelle que la Commission l'a précédemment chargé de la rédaction du rapport sur le projet de loi relatif aux officiers-mécaniciens de la marine. Ce travail est fait; mais l'honorable sénateur n'a pu encore y mettre la dernière main, parce qu'il a dû s'entendre au sujet de certains détails avec l'administration, qui jusqu'ici n'a pas été en mesure de lui communiquer ses dernières propositions.

L'administration d'ailleurs paraît désireuse de voir le projet de loi sur les officiers de vaisseau voté avant celui qui concerne les officiers mécaniciens. C'est un vœu que Mr. le Ministre avait exprimé à la Commission, lorsqu'il est venu conférer avec elle

il y a deux mois. Il l'a exprimé de nouveau à l'orateur la semaine dernière, en ajoutant qu'il avait hâte d'être entendu par la Commission, à qui il se propose de soumettre de nouvelles dispositions au sujet des officiers de vaisseau.

La Commission, après avoir entendu M. le Président et M. l'amiral Halna du Fretay, décide qu'une démarche sera faite auprès de M. le Ministre pour convenir avec lui la date de l'entrevue qu'il désire.

M. le Président propose à ses collègues de commencer immédiatement l'examen de la loi sur les officiers de vaisseau. Avant d'avoir un entretien avec M. le Ministre, il convient en effet que la Commission arrête provisoirement les grandes lignes de la loi.

Cette proposition est adoptée.

M. le Président rappelle que la Commission est saisie de trois documents :
1° le projet de loi primitif du gouvernement "portant organisation du cadre des officiers de la marine et des équipages de la flotte" (Chambre, session 1891, n° 1000) ; — 2° le rapport fait par M. Le Myre de Vilers, au nom de la Commission de la marine de la Chambre, sur ce projet de loi (Chambre, session 1891, n° 1401) ; — 3° l'avis de la Commission des finances de la Chambre, sur le même projet de loi, présenté par M. Gervillé-Réache (Chambre, session 1891, n° 1582) ; — 4° le projet de loi, adopté par la Chambre et déposé sur le Bureau du Sénat le 18 fév. 1891 (Sénat, session ord. 1891, n° 26).

C'est sur ce dernier texte que la Commission est appelée à délibérer.

M. le Président donne lecture des principaux passages de l'exposé des motifs du projet de loi, ainsi que du rapport de M. Le Myre de Vilers. Il fait ressortir que la loi a principalement pour but de régulariser la situation du corps des officiers de vaisseau, qui, par une anomalie étrange, est soumis depuis 1852 au régime des décrets, alors que les cadres de l'armée de terre ont toujours été depuis la même époque placés sous le régime de la loi. Il indique ensuite que le département

a profit de la circonstance pour refondre dans une loi d'ensemble les diverses dispositions qui régissent les cadres de l'armée navale et les améliorer sur certains points, conformément aux exigences de la situation actuelle. M. le Président termine par un parallèle entre le projet initial déposé par le Gouvernement à la Chambre et le projet qui est sorti des délibérations de cette assemblée.

A la suite de cet exposé, la Commission passe à l'examen des articles du projet. Elle décide qu'elle adoptera ou en repoussera les diverses dispositions; et aut entendu que ses votes n'auront qu'un caractère provisoire, puisque M. le ministre de la marine a manifesté le désir de lui soumettre un certain nombre de dispositions nouvelles.

Article 1^{er}.

M. le Président donne lecture de l'article 1^{er}:

" Le corps des officiers de marine se compose ainsi qu'il suit:

Vice-amiral	15
Contre-amiral	30
Capitains de vaisseau	120
Capitains de frigate	220
Lieutenants de vaisseau de 1 ^{re} classe	375
Lieutenants de vaisseau de 2 ^e classe	375
Pursuivis de vaisseau	400
Aspirants de marine	150
Elèves de marine	75

(Variable selon les besoins du service) . . .

M. le Président fait remarquer que le projet primitif du gouvernement comportait le rétablissement de la dignité d'amiral de France, laquelle à vrai dire n'a jamais été supprimée, mais qui depuis 1874, depuis le décès de l'amiral Bréhonnet, n'a plus eu de titulaire. M. le Président croit savoir que le gouvernement ne serait pas éloigné de demander à la Commission que cette dignité fût rétablie. Il serait bon par conséquent d'examiner la question.

M. Isaac. Il semble qu'il n'y ait pas lieu de rétablir la dignité d'amiral, puis que celle de maréchal de France n'existe plus, ou du moins puis que, depuis vingt-cinq ans, on a renoncé à nommer des maréchaux et qu'on est décidé à laisser cette dignité disparaître par voie d'extinction. En tous cas, si l'amiralat doit être rétabli, il ne peut l'être qu'après qu'on aura repris l'usage de créer des maréchaux. L'armée ne comprendrait pas qu'on commençât par faire à la flotte un avantage dont elle ne jouit pas elle-même.

M. le Président. Personne n'ignore qu'on se préoccupe au ministère de la guerre de créer un grade nouveau supérieur à celui de général de division. Actuellement nous n'avons que des généraux de division pour exercer des fonctions très différentes : commandement d'une division, commandement d'un corps d'armée, commandement d'une armée comprenant plusieurs corps, enfin commandement et direction suprême des opérations en temps de guerre. Cela fait quatre échelons hiérarchiques auxquels ne correspond qu'un seul et même grade. Il peut en résulter des inconvénients pour la discipline, des froissements personnels tout au moins, sans compter qu'il n'est pas très juste de traiter exactement de la même façon, au point de vue de la solde et du rang, des officiers généraux occupant des emplois si peu semblables. On peut donc prévoir qu'à bref délai on sera conduit à faire en France ce qui se fait dans les autres pays, c'est-à-dire à avoir un ou deux grades au dessus de celui de divisionnaire. S'il en est ainsi pour l'armée de terre, il doit en être de même pour la marine, en vertu du principe de l'assimilation des grades. Par conséquent on peut prendre en considération le rétablissement de l'amiralat.

M. Godin. Quand on aura créé un grade équivalent dans l'armée de terre, il sera temps de voir ce qu'il y a bien de faire pour l'armée de mer. D'avis personnel il serait prématuré de trancher la question. Au reste, s'il paraît indispensable de créer un nouveau grade d'officier général pour les troupes de terre, cela ne paraît pas utile au même degré pour la flotte. Les escadres aujourd'hui sont loin d'être aussi nombreuses que celles d'autrefois. Notre escadre actuelle de la Méditerranée compte, tout compris, 27 bâtiments dont un tiers ne sont que des

torpilleurs. Et il ne semble pas qu'avec la tactique navale actuelle, on puisse mettre sous les ordres directs d'un seul chef une force plus considérable. Si donc nous avions des amiraux, à quoi les emploierait-on? ou si on les employait, que ferait-on des vice-amiraux? Pour quinze officiers de ce grade, il n'y en a présentement que trois à la mer. L'an dernier et les années précédentes il n'y en avait qu'un. C'est dire que des amiraux ne sont pas bien nécessaires.

M. le Président donne lecture du passage du rapport de M. le marquis de Vilers, où sont exposés les motifs qui ont porté la Commission de la Chambre à repousser le rétablissement de l'amiralat.

La Commission, consultée, décide qu'il n'y a pas lieu de rétablir cette dignité.

La suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance. La prochaine séance est fixée au samedi 18 juin, à 9 heures du matin.

La séance est levée à quatre heures.

Le Président,

Le Secrétaire,

A. P. C. A. J.

Séance du samedi 18 Juin 1892.

Présidence de M. Lenoël, Président.

La séance est ouverte à 9 heures du matin.

Sont présents: Mm. Brunon, Cazot, Decauville, Decroix, Drouhet, Godin, l'amiral Halna du Fretay, Isaac, Le Guen, Lenoël, de Raismes, de Verminac.

M. le Président invite la Commission à procéder, ainsi qu'il a été convenu dans la dernière séance, à l'élection de son vice-président, en remplacement de M. Dautresme, décédé.

M. Isaac propose qu'il soit élu deux vice-présidents. Il est d'usage, dit-il, que dans les Commissions aussi nombreuses que celle-ci on renforce le bureau en choisissant deux vice-présidents, de même que l'on choisit deux secrétaires.

La proposition de M. Isaac est adoptée.

Il est procédé au scrutin. Le scrutin donne les résultats suivants: M. Cazot ... 11 voix; M. l'Amiral Halna du Fretay ... 11 voix, M. Decroix ... 1 voix. En conséquence, MM. Cazot et l'amiral Halna du Fretay, sont proclamés vice-présidents.

M. le Président donne la parole à M. Godin pour faire une communication.

M. Godin annonce que, depuis la dernière séance, il a reçu du ministère de la marine les documents qui lui avaient été promis et qui devaient lui permettre d'achever son rapport sur la loi relative aux officiers mécaniciens. L'Administration lui a exprimé en même temps le désir de voir cette loi promptement votée. Contrairement à son idée première, elle n'insiste plus aujourd'hui pour que l'on donne le pas à la loi sur les officiers de vaisseau. Dans ces conditions, l'orateur pense qu'il convient de terminer

sans délai la loi sur les officiers mécaniciens, de manière à ce qu'elle puisse être votée avant les vacances du Parlement.

Si la Commission y consent, M. Godin va lui faire connaître les communications qu'il a reçues du ministère et qui entraîneront vraisemblablement quelques modifications au texte primitivement adopté.

La Commission adopte la proposition. Elle décide qu'elle procédera immédiatement à une nouvelle lecture de la loi.

Article 1^{er}.

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 2.

M. Godin fait remarquer que cet article assigne au mécanicien inspecteur général un grade intermédiaire entre celui de contre-amiral et celui de capitaine de vaisseau, ce qui ne se comprend pas. L'article règle l'assimilation des divers grades du corps des mécaniciens aux grades correspondants du corps des officiers de vaisseau. On ne conceit donc pas que le grade de mécanicien inspecteur général soit assimilé à un grade qui n'existe pas.

Cette anomalie s'explique par une confusion: on a confondu ici le grade et le rang. Le grade de mécanicien inspecteur général doit correspondre à celui de contre-amiral, mais le titulaire de ce grade ne doit prendre rang qu'après les contre-amiraux, suivant la règle habituelle dans la marine, qui fait passer les officiers combattants après les officiers de grade égal des corps auxiliaires, concubinaires, génie maritime, service de santé, etc.

Après avoir entendu MM. Le Guen, Drouhet et l'amiral Halma du Fretay, la Commission s'associe au sentiment de M. le Rapporteur. Elle le charge toutefois de s'entendre à ce sujet avec M. le Ministre, en l'invitant à ne pas insister, si celui-ci se refuse à la modification proposée.

Article 3.

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 4.

M. Godin rappelle les explications données par M. le Ministre au sujet de cet article. Le gouvernement persiste à réclamer que les limites d'âge indiquées dans son projet primitif et modifiées par la Chambre soient rétablies, sauf en ce qui concerne le mécanicien-inspecteur général, pour qui il accepte la limite de 52 ans, intermédiaire entre celle de 50 ans votée par la Chambre et celle de 65 ans fixée par le projet primitif. M. Drouhet demande le maintien du chiffre de 60 ans. Les motifs qui ont déterminé la Chambre sont très sérieux. Il ne faut pas modifier son texte sans raisons suffisantes.

M. l'amiral Halma de Fretoy estime que, puisque les contre-amiraux sont mis à la retraite à l'âge de 52 ans, il est naturel que le mécanicien-inspecteur général qui leur est assimilé soit assujéti à la même limite d'âge.

La proposition de M. Drouhet n'est pas adoptée. L'article 4 est adopté avec les chiffres proposés par le gouvernement, savoir 52, 53, 56, 60 et 62 ans.

Articles 5 à 7

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Article 8.

M. Godin. Cet article avait été réservé à la demande de M. le Ministre, qui demandait la suppression du dernier membre de phrase: "sauf dans les cas prévus au titre III de la présente loi..." Ces mots se rapportaient à une série de dispositions, que le gouvernement jugeait alors inutile d'insérer dans la loi sur les officiers mécaniciens. Depuis, il est partiellement revenu sur cette opinion; mais comme on le verra tout à l'heure les dispositions nouvelles qu'il propose entraînent la suppression

du membre de phrase dont il s'agit. Il faut donc le retrancher. C'est d'ailleurs ce que la Commission avait paru disposé à faire tout d'abord.

Les derniers mots de l'article 8 sont supprimés.

Articles 9 à 11

Mr. Godin. Le gouvernement demande que ces articles soient purement et simplement remplacés par un simple renvoi aux articles 25, 26 et 27 de la loi de 1832 sur l'avancement dans l'armée navale, dont ils ne sont en effet qu'une reproduction. M. le Ministre avait déjà suggéré cette combinaison et la Commission avait paru y souscrire.

Mr. Drouhet. Pourquoi ne pas insérer le texte de ces articles dans la nouvelle loi? On aurait ainsi un texte complet, qui dispenserait de retourner de se reporter à un autre document.

La Commission charge M. le Rapporteur de s'entendre à ce sujet avec M. le Ministre. Elle estime qu'en principe il vaudrait mieux reproduire dans le projet les dispositions de la loi de 1832.

Articles 12 à 21.

Mr. Godin explique que ces articles avaient été réservés sur la demande de M. le Ministre, qui pensait qu'il était préférable de ne les arrêter définitivement, qu'après que les dispositions correspondantes de la loi sur les officiers de vaisseau auraient été adoptées par la Commission. M. le Ministre a changé d'avis. Il estime maintenant que, sauf changements de détail, on peut les voter sans difficulté.

La Commission décide qu'elle va procéder à l'examen des dits articles.

Article 12.

Mr. Godin. Le gouvernement propose de résoudre une difficulté qui s'est élevée à propos de 12, en rédigeant cette disposition comme suit: "nul ne peut être promu au grade de maître-carré principal de 2^e classe,

"s'il ne remplit trois années d'embarquement... ou dix-huit mois d'embarquement et dix-huit mois de professorat..."

Cette nouvelle rédaction est adoptée.

Article 13.

Aucune observation.

Article 14.

Mr. Godin. M. le ministre demande que le B2 soit rédigé ainsi qu'il suit :
"nul ne peut être promu au grade de mécanicien en chef, s'il ne compte au moins quatre années de services dans son grade, dont trois années d'embarquement."

Mr. Lagot est d'avis que cette formule est moins claire que celle du projet de loi, qui elle-même est déjà obscure. Il faudrait en trouver une autre.

Mr. Godin propose de dire : "... s'il ne compte au moins quatre années de services dans le grade de mécanicien principal, dont trois années d'embarquement."

Après échange d'observations entre M. M. Drouhet, Godin et Lagot, la proposition de M. Godin est adoptée.

Articles 15 et 16.

Aucune observation.

Article 17.

Mr. Godin. Le gouvernement insiste pour que l'article 17 soit définitivement supprimé, la disposition étant absolument inutile.

L'article est supprimé.

Article 18.

Mr. Godin. Le gouvernement demande que l'article 18 disparaisse aussi.

Il estime qu'il est difficile de définir ici les conditions d'embarquement et que cette question sera réglée plus à propos dans la loi sur les officiers de vaisseau.

Mr. Lequeux. On ne peut pas procéder ainsi. Plusieurs des articles précédents et plusieurs des suivants font allusion aux "conditions d'embarquement". Ils n'auraient plus de sens si l'on ne définit pas ce qu'on entend par ces mots.

Mr. Godin. Les conditions d'embarquement sont actuellement déterminées par un ensemble de décrets et d'arrêtés ministériels. Si on ne les fixe pas à nouveau dans la loi, il s'en suivra que les règles actuellement en vigueur continueront à s'appliquer. Plus tard, quand la loi sur les officiers de vaisseau aura tranché la question d'une manière définitive, on suivra ses prescriptions en ce qui concerne les officiers-mécaniciens.

Mr. Drouhet. Alors nous faisons une loi provisoire.

Mr. le Président croit pouvoir dire que l'administration de la marine n'est pas en mesure de proposer un texte définitif sur les conditions d'embarquement. Dès lors on est bien obligé de s'en remettre à ce que propose Mr. Godin.

Mr. Isaac pense qu'on peut concilier les deux opinions. D'une part il est impossible de passer sous silence les conditions d'embarquement. D'autre part, puisque le département n'a pas encore arrêté une formule, il est impossible de les définir. Dans ces termes le mieux paraît être de rédiger l'article 18 en disant : 1° que les conditions actuelles d'embarquement continueront à s'appliquer; 2° qu'après le vote de la loi sur les officiers de vaisseau, les conditions nouvelles qui y seront déterminées deviendront applicables aux officiers mécaniciens.

Après avoir entendu MM. Lequeux, l'amiral Halna de Frébourg et Brunon, la Commission adopte, en principe, la proposition de Mr. Isaac, sous réserve d'entente entre Mr. Le Ministre et Mr. le Rapporteur.

Article 19

Mr. Godin. Mr. le Ministre, malgré les observations qui lui ont été

soumis, persiste à demander le maintien du § 1 sans changement. Il semble cependant qu'on pourrait concilier son désir avec les scrupules de la Commission grâce à la formule suivante: " Continuera à compter pour l'ancienneté le temps passé au service d'un département ministériel autre que celui de la marine, si l'officier mécanicien a été régulièrement attaché à ce département. " Il va de soi par contre que le temps passé au service d'une puissance étrangère sera déduit de l'ancienneté.

Cette proposition est adoptée sans réserve de rédaction et d'entente avec M. le Ministre.

Article 20.

Aucune observation.

Article 21.

M. Godin. Le gouvernement, se rendant à une observation formulée par la Commission, accepte que l'ordre des alinéas de cet article soit interverti, le § 1^{er} devenant le second et inversement.

M. Drouhet n'a perçus pas l'utilité de ce changement.

M. de Vermeire estime au contraire qu'il est indispensable à la clarté du texte et commandé d'ailleurs par la logique. Le § 2 pose un principe général; le § 1^{er} indique une exception. L'inversion des alinéas s'impose donc.

A la majorité de voix cette modification est adoptée.

M. Godin. M. le Ministre demande qu'au § 3 on rétablisse la formule de la loi de 1852, à savoir " pour actiers d'éclat dûment justifiés et spécifiés dans le décret de promotion. "

Cette rédaction est adoptée.

L'ensemble de l'article 21 est adopté.

Article 22.

Mr. Godin. Le gouvernement demande que cet article soit remplacé par le suivant : " Sont appelés, conjointement avec les officiers du cadre d'activité, à assurer les besoins du service de la flotte en cas de mobilisation totale ou partielle :
 1° les officiers mécaniciens retraités dont la situation est réglée par la loi sur les pensions de la marine ;
 2° les officiers mécaniciens de réserve qui font l'objet du titre trois de la présente loi. "

Après échange d'observations entre M. M. Drouhet, le Président, Brunas et Decroix, la nouvelle rédaction est adoptée par 9 voix contre 2.

Article 23.

Mr. Godin. Le gouvernement propose pour cet article une nouvelle rédaction, qui tient compte des critiques formulées par la Commission et complète en même temps le texte primitif. La voici : " Les officiers mécaniciens de réserve sont nommés au choix, par décret du Président de la République, sur la proposition du Ministre de la Marine, sur leur demande, parmi : 1° les officiers mécaniciens démissionnaires, encore astreints au service ; 2° les officiers mécaniciens démissionnaires non astreints au service ; 3° les officiers mécaniciens retraités ; 4° les anciens premiers maîtres mécaniciens ; 5° les chefs-mécaniciens du commerce ; — d'office ; parmi les officiers mécaniciens retraités depuis moins de cinq ans. "

Le nouveau texte, dit Mr. Godin, a l'avantage de faire une énumération plus exacte des diverses catégories d'individus parmi lesquels peuvent être pris les officiers de réserve. Elle distingue, en outre, fait à propos ceux dont le Ministre a le droit de requérir les services en cette qualité, et ceux qu'il ne peut nommer dans le cadre de réserve que sur leur demande. Il y a en effet deux sortes de candidats possibles : ceux qui sont astreints au service en vertu des lois et ceux qui n'y sont pas astreints.

Mr. Hoase demande si la nouvelle rédaction prévoit bien toutes les catégories de personnes astreints au service.

Mr. Godin croit qu'on a omis de viser les hommes astreints au service de la flotte comme inscrits maritimes. Il faudrait probablement ajouter au texte une disposition à ce sujet.

Mr. Drouhet fait observer qu'on peut être astreint au service militaire, sans être obligé pour cela d'accepter le grade d'officier.

Mr. Godin. Le Ministre a parfaitement le droit de nommer officiers ^{de réserve} sans

officiers retraités, sans se préoccuper de savoir si cela convient à celui-ci. La loi sur les retraites a mis en effet les officiers retraités à la disposition du ministre pendant cinq années. Maintenant, l'officier à qui l'épaulette ne conviendrait pas pourrait toujours démissionner. Mais, jusqu'à l'acceptation de sa démission, il devrait conserver et remplir son emploi.

La nouvelle rédaction de l'article 23 est adoptée. M. le rapporteur examinera avec M. le ministre s'il y a lieu d'ajouter une disposition spéciale visant les inscrits maritimes.

M. Godin rend compte de la pétition qui a été transmise à la Commission par M. Veltin au nom des mécaniciens du Commerce du port de Marseille. Les pétitionnaires demandent que les anciens quartiers-maîtres et seconds maîtres mécaniciens de la marine puissent être admis, moyennant un examen, à obtenir le grade d'officier-mécaniciens de réserve. Au premier abord cela paraît peu acceptable, car un quartier-maître n'est qu'un caporal et un second maître un sergent. Toutefois l'orateur se réserve de soumettre la question au ministre.

Article 24.

Aucune observation.

Article 25.

Cet article, qui avait été réservé, est adopté sans changement après échange d'observations entre M. Drouhet et Godin.

Articles 26 à 28.

Aucune observation.

Article 29.

M. Godin. Le gouvernement demande qu'on ajoute à cet article la disposition suivante: "Ils (les officiers mécaniciens de réserve) ne sont employés à la mer qu'à défaut d'officiers du cadre d'activité."

Articles 32 à 33.

Aucune observation.

Article 34.

Mr. Godin. Cet article avait été réservé, le Ministre étant d'avis qu'il n'était pas clairement rédigé et qu'il avait besoin d'être renoncé. Réflexion faite, l'administration demande qu'on le laisse tel quel.

Mr. le Président. La Commission avait soulevé la question de savoir si les suppléments de pension inscrits dans cet article étaient en concordance avec les chiffres portés au projet de loi sur la demi-solde. Ce point a-t-il été résolu?

Mr. Godin. L'administration a oublié de l'examiner. Il faudrait le lui soumettre de nouveau.

Mr. le Rapporteur est chargé des ententes à ce propos avec Mr. le Ministre.

Article 35.

Aucune observation, sauf un léger changement de forme proposé par Mr. Godin et adopté sans discussion.

Article 36.

Mr. Godin. La Commission avait supprimé, sur la demande du Ministre, le § 1^{er} de cet article comme faisant double emploi avec l'article 12 relatif du 5 août 1879 sur les retraites. Depuis, l'administration a pensé qu'il fallait le rétablir, afin de fortifier le pouvoir du Ministre à l'égard des officiers retraités assujettis au service de la réserve.

Le § 1^{er} est rétabli.

Article 37.

Mr. Godin. Cet article avait été très discuté et finalement réservé. L'administration propose aujourd'hui de le rédiger comme suit :

“ Les officiers mécontents de réserve sont rayés définitivement

du cadre cinq ans après l'âge fixé pour l'admission à la retraite des officiers
militaires du grade correspondant du cadre d'activité. »

Cette disposition règle un point que le projet primitif laissait en suspens.

Mr. le Président. Cette nouvelle rédaction n'est ni claire, ni logique. On
ne comprend pas qu'il y ait pour les officiers de réserve deux limites
d'âge, applicables l'une aux officiers retraités, l'autre aux officiers
de réserve qui ne proviennent pas des retraités.

Mr. de Vermeil. Lequel est l'amiral Halma du Freytag approuve
l'observation de Mr. le Président. La Commission décide : 1° qu'il
y a lieu d'insérer dans l'article 37 la limite d'âge applicable aux officiers
de réserve ; 2° que cette limite d'âge doit être la même pour tous.

Mr. le Rapporteur arrêtera une rédaction d'accord avec Mr. le Ministre.

Articles 38 et 39.

Ces articles précédemment réservés sont adaptés sans observations.

Article 40.

Le § 2 de cet article, précédemment réservé, est supprimé.

Articles 41 et 42.

Aucune observation.

L'examen de la loi est terminé. Après avoir entendu Mr. Godin,
la Commission décide qu'elle se réunira samedi prochain 27 Juin
à 9 heures du matin pour entendre la lecture du rapport et du texte
définitif du projet. Elle continuera ensuite, s'il y a lieu, l'examen
de la loi sur les officiers de vaisseau.

Mr. le Président fait connaître que le gouvernement a déposé
sur le bureau du Sénat un projet de loi tendant à autoriser
les ministres intéressés à faire régler par décret les conditions
d'arrimage des marchandises à bord des navires de Commerce. 41

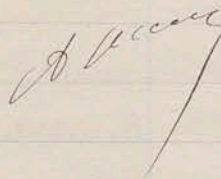
Conviendrait que la Commission demandât à être saisie de ce projet. S'il lui était renvoyé, M. le Président pense qu'on pourrait se réunir dès jeudi pour l'examiner, ce qui permettrait sans doute de désigner tout de suite le rapporteur et d'entendre la lecture du rapport à la séance du samedi suivant. En même temps il serait possible de traiter de nouveau la question des troupes coloniales.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à onze heures et demie,

Le Président,

Le Secrétaire,



Note de

se rapportant à la séance du samedi 18 juin.

Le lundi 18 juin, le Sénat, à l'ouverture de sa séance publique a renvoyé à la Commission de la marine le projet de loi sur l'arrimage des marchandises à bord des navires de commerce. En conséquence, suivant la décision prise le 18, la Commission a été convoquée pour le jeudi 23, afin d'examiner ce projet.

Séance du Jeudi 23 Juin 1892.

Présidence de M. Leroüel, président.

La séance est ouverte à une heure.

Sont présents : MM. Vissal, Cazot, Brunon, Decroix, Drouhet, Jean Dupuy, Godin, l'amiral Halma du Fretay, Huan de Denanster, Isaac, Le Guen, Leroüel, de Raismes et Raymond.

M. le Président demande à la Commission si elle est disposée à examiner immédiatement le projet de loi relatif à l'arrimage des marchandises à bord des navires de commerce.

La Commission répond affirmativement.

M. le Président déclare la discussion générale ouverte. Il donne lecture de l'exposé des motifs du projet de loi déposé sur le bureau de la Chambre le 19 octobre 1891 (n° 1564) et des principaux passages du rapport présenté à la Chambre par M. Rioteau, au nom d'une Commission spéciale, le 12 mars 1892 (n° 1979). La Chambre, dit M. le Président, a adopté le projet sans discussion. Il prête cependant à plus d'une critique. On doit se demander, d'abord s'il est bien utile, ensuite si la question qu'il a pour objet de régler rentre effectivement dans le domaine législatif.

Le projet a pour but d'autoriser le gouvernement à déterminer par décret les conditions dans lesquelles les marchandises devant être arrimées à bord des bâtiments de commerce.

Or, c'est une question que de savoir, s'il est possible de spécifier ces conditions dans un règlement qui s'appliquera tout ensemble et aux marchandises de toute espèce et aux navires de tout tonnage. Si ce règlement est trop minutieux, il sera une gêne pour le commerce. Si il se borne à poser des principes généraux, il ne servira pas à grand chose. On ne voit donc pas bien, à première vue, l'intérêt d'une semblable réglementation.

D'autre part, il convient de se demander s'il appartient aux pouvoirs publics d'intervenir dans une question de cette nature. Il s'agit ici de l'exécution d'un contrat essentiellement privé, le contrat de transport, qui n'intéresse, ni en lui-même, ni dans ses conséquences, l'ordre ou la tranquillité publique, la police, l'administration ou l'Etat. Il ne semble donc pas que les pouvoirs législatif et exécutif aient qualité pour le soumettre à une réglementation quelconque.

Quel est l'avis de la Commission?

Mr. Jean Dupuy partage la manière de voir de Mr. le Président. Actuellement, dit-il, quelles sont les règles qui régissent la matière? Elles sont bien simples. L'armateur ou le capitaine, qui se charge de transporter une marchandise, doit la remettre au destinataire en bon état. S'il survient une avarie pendant la route, le transporteur en est responsable, et subsidiairement l'assureur, si l'accident a eu pour cause une fortune de mer. Dans ce cas, lorsque le destinataire ne se contente pas d'une indemnité fixée à l'amiable, voici comment on procède. Le destinataire s'adresse aux tribunaux; ceux-ci commencent des experts qui vérifient l'importance du dommage, en recherchent la cause, déterminent la responsabilité du transporteur ou de l'assureur, et évaluent le montant de la réparation due au destinataire. D'après leur rapport et les autres éléments de la cause les tribunaux prononcent.

Si les experts attribuent l'avarie à une négligence ou à une erreur commise dans l'arrimage des marchandises, il va de soi que la responsabilité du transporteur se trouve engagée. Dans le cas contraire c'est l'assureur qui paye. Or comme il n'y a pas de règles fixes pour l'arrimage, comme chaque port suit à cet égard des usages particuliers, il en résulte que de port à port on ne s'entend pas sur l'étendue des responsabilités du transporteur. On s'entend d'autant moins que les experts commis appartiennent presque toujours à un port qui n'est pas celui où s'est opéré le chargement. Cela donne lieu à de très fréquentes contestations.

Mais ces contestations, si regrettables qu'elles soient, ne seront jamais prévenues par un règlement d'arrimage imposé à tous les ports. On aura beau publier ce règlement, toutes les fois qu'il y aura une avarie, la question se posera de savoir si la faute en est au transporteur. Ce sera un point de fait qui ne pourra être résolu qu'à dire d'experts. De sorte qu'on n'aura rien gagné. Il y aura un règlement de plus, voilà tout.

On ne s'expliquerait donc pas que le gouvernement ait songé à faire ce règlement, s'il n'y avait au fond de cette affaire quelque chose qu'on ne dit pas. Ce quelque chose, c'est l'intérêt des assureurs. Evidemment ce sont eux qui ont inspiré le projet de loi.

En effet, quand il y aura un règlement, ils seront bien plus à l'aise qu'aujourd'hui pour mettre leur responsabilité à couvert. Quand une avarie sera constatée, il suffira de prouver que les règles d'arrimage n'ont point été scrupuleusement observées pour se soustraire en tout ou en partie à la réparation du dommage.

Un bien! il ne semble pas que ce soit le rôle du législateur ou du gouvernement d'intervenir au profit d'un pareil intérêt.

M. Raymond ne s'occupe pas de savoir si la confection d'un règlement avantagerait telle ou telle catégorie d'individus. Il constate simplement que la publication de règles uniformes d'arrimage, pour tous les ports, est, d'après l'exposé des motifs, désirée par la presque unanimité des Chambres de commerce maritimes et qu'une commission instituée près le Ministère du Commerce a jugé également la chose utile et possible. Il paraît résulter de là que le projet de loi offre quelque avantage.

Il ne faut pas oublier du reste que le mode d'arrimage des marchandises touche à un autre intérêt que l'intérêt personnel des transporteurs, assureurs, expéditeurs ou destinataires. Il touche à la sécurité des bâtiments et des équipages, et à ce titre les pouvoirs publics ont qualité pour le réglementer.

M. Godin. S'il s'agissait d'une simple question de sécurité, le gouvernement n'aurait pas besoin d'en référer aux Chambres. Les

pouvoirs généraux de police lui donneraient le droit de faire tous les règlements convenables, de sa propre autorité. Mais il s'agit ici d'une question où des intérêts privés sont seuls en cause, et c'est pour cela, qu'après avoir consulté le Conseil d'Etat, il a cru devoir solliciter du Parlement l'autorisation de régler la matière par décret.

Mais il doit bien être entendu qu'il conserve la faculté de prendre et d'imposer tous les autres propres à prévenir les accidents, ainsi qu'il l'a fait à maintes reprises.

M. Drouhet est très frappé des critiques qui viennent d'être dirigées contre le projet. Mais il ne semble pas établi que la loi soit absolument inutile. Les intéressés, c'est-à-dire les armateurs et les chambres de commerce, en approuvent le principe. Ils doivent avoir leurs raisons. Il faudrait connaître ces raisons.

M. Layot. La seule raison qu'indique l'exposé des motifs est, que la responsabilité des armateurs et capitaines se trouve, sous le régime actuel, trop mal définie, pas assez limitée. C'est là, comme on le faisait remarquer tout à l'heure, une question d'ordre absolument privé. L'intérêt général n'a rien à y voir. Il n'appartient pas au législateur de restreindre, au profit d'une des parties, les responsabilités qui naissent ^{naturellement} du contrat de transport.

M. Huer de Senanster s'associe aux observations qui viennent d'être formulées contre le projet. Mais il croit devoir appeler l'attention de ses collègues sur un autre point.

Admettons, dit-il, qu'il soit bon de faire un règlement uniforme d'arrimage. La question se pose alors de savoir s'il est possible de le faire. Eh bien! on peut répondre hardiment que ce n'est point possible.

D'une part, en effet, les bâtiments auxquels ce règlement s'appliquerait sont des bâtiments de toutes formes et de toutes dimensions, depuis les banques qui font le bonnage et le cabotage, jusqu'aux grands paquebots. D'autre part ces navires sont des types à naviguer sur des mers très différentes: les uns parcourent la Manche, les

49

autres, la méditerranée; d'autres encore, et les plus importantes, fréquentent les mers lointaines. Enfin la nature, le poids, le conditionnement, le volume des marchandises varient à l'infini. Les unes exigent des soins particuliers parcequ'elles sont fragiles ou se détériorent rapidement; les autres n'ont rien ou presque rien à craindre des accidents de mer. Or de toutes ces différences, dans la nature des navires, dans les conditions de navigation, dans les exigences des marchandises, il résulte qu'on ne pourra jamais établir un règlement assez détaillé pour prévoir tout ce qui doit être prévu. A quoi bon règlements?

L'exposé des motifs nous apprend, il est vrai, que la Commission instituée près le ministère du Commerce a élaboré un règlement. Mais ce règlement se borne vraisemblablement à édicter des principes très généraux. Dans ce cas on peut prédire qu'il sera inutile, car, comme le disait très justement M. Dupuy, il n'empêchera aucun procès.

D'autres observations ont ensuite présentées par MM. Vidal, Isaac, Decroix et le Président.

M. Godin propose que M. le Président soit chargé de se mettre en rapport avec M. le Ministre du Commerce pour lui demander un supplément d'information. Bien que la majorité de la Commission paraisse hostile au projet, il ne serait pas convenable de repousser la loi sans avoir demandé au gouvernement s'il n'a pas de bonnes raisons ^{à faire valoir} pour la défendre.

M. Isaac est d'avis qu'il est préférable de prier M. le Ministre du Commerce de venir conférer avec la Commission.

La proposition de M. Isaac est adoptée à l'unanimité.

Il est convenu que M. le Président écrira à M. le Ministre pour lui demander de se rendre dans le sein de la Commission au plus prochain jour.

M. le Président rappelle que, dans la séance du 15 Juin dernier, la

Commission a décidé en principe, qu'elle émettrait un avis sur la question du rattachement des troupes coloniales au ministère de la marine, proposé par la Commission de l'armée. Le point de savoir sous quelle forme elle exprimerait un avis a été réservé pour faire l'objet d'un entretien au cours d'une séance ultérieure. M. le Président invite ses collègues à prendre immédiatement une décision.

Après avoir entendu MM. Séral, Isaac, Jean Dupuy, le Président, Reynaud, Huron de Caumont, et Lagot, la Commission décide que l'avis qu'elle émettra devra avoir un caractère officiel, et que par conséquent elle demandera au Sénat d'être expressément consulté sur la question.

Elle décide ensuite, sur la proposition de M. Isaac, que M. le Président s'entendra avec M. le Président de la Commission de l'armée sur la marche à suivre pour d'obtenir qu'elle soit régulièrement saisie de l'affaire.

Le sentiment de la Commission est que M. le Président de la Commission de l'armée devrait demander lui-même au Sénat, que la Commission de la marine fût appelée à se prononcer sur le rattachement. Cette demande une fois faite à la tribune, M. le Président de la Commission de la marine déclarerait au nom de ses collègues que celle-ci est prête à étudier la question et à exprimer son avis.

La séance est levée à deux heures un quart.

Le Président,

Le Secrétaire,

Isaac

Note

de rapportant à la séance du Jeudi 23 Juin 1892.

Le 21 Juin M. le Président a écrit à M. le Ministre du Commerce pour lui faire connaître le sentiment de la Commission sur le projet de loi relatif à l'arrimage et le prier d'assister à une prochaine séance, où la question serait examinée de nouveau de concert avec lui.

Le lendemain 22 Juin, M. le Ministre a été prié de s'en-voier de vouloir bien communiquer à la Commission l'avis des Chambres de Commerce et l'avis du Conseil d'Etat dans il est parlé dans l'exposé des motifs du projet soumis à la Chambre.

Le 29 Juin M. le Président a reçu copie de l'avis du Conseil d'Etat. Les délibérations des Chambres de Commerce n'étaient pas jointes à cet envoi, mais d'autres documents s'y trouvaient compris. En même temps M. le Ministre du Commerce faisait savoir qu'il viendrait conférer avec la Commission, si les pièces communiquées à M. le Président paraissaient exiger un complément d'explications.

La Commission a été convoquée pour le 6 Juillet, afin de prendre connaissance de ces pièces. (Voir le procès-verbal de la séance, p. 37).

[La séance qui suit est celle que la Commission avait précédemment (p. 25) fixée au 27 Juin.]

Séance en vendredi 23 Juin 1892

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à 9 heures du matin.

Sont présents : MM. Brunon, Cayot, Decroix, Drouhet, Jean Dupuy, Jules Ferry, Godin, l'amiral Halma de Frébourg, Huet de Manville, Isaac, Le Guen, Lenoël, et de Raismes.

M. le Président rappelle que la Commission est réunie pour entendre la lecture du rapport de M. Godin sur le projet de loi relatif aux officiers-mécaniciens.

La parole est donnée à M. Godin.

M. Godin expose que, depuis la dernière séance, il a eu une nouvelle entrevue avec M. le Ministre de la marine, à qui il a fait part des observations formulées par la Commission au sujet d'un certain nombre d'articles. Avant de donner lecture de son rapport, il croit devoir faire connaître à ses collègues le résultat de cet entretien.

Art. 2. M. le Ministre demande le maintien de la rédaction proposée. — Adopté.

Art. 7. M. le Ministre et M. le rapporteur sont tombés d'accord pour modifier les premiers mots de cet article. Au lieu de "les conditions de service et de l'embarquement", il convient de dire "l'ordre de service et d'embarquement...". Le changement s'impose, parcequ'il ne peut être question ici des conditions d'embarquement qui sont réglées plus loin par l'article 18. — Adopté.

Art. 8. M. le Ministre demande qu'on reproduise ici le texte même de la loi de 1882, article 24, comme pour les articles 9, 10 et 11. — Adopté.

Art. 9 à 11. M. le Ministre accepte la reproduction des articles de la loi de 1882. — Adopté.

Art. 14. M. le Ministre se rallie à la nouvelle rédaction de la Commission. — Adopté.

Art. 18. M. le Ministre consent au rétablissement de l'article 18 avec la rédaction suivante : "les conditions actuelles d'embarquement

applicables aux officiers mécaniciens sont maintenues jusqu'à ce qu'il en ait été autrement décidé par une loi. M. Gadin explique que le Ministre n'a pas pu consentir à ce que les conditions d'embarquement soient les mêmes pour les officiers mécaniciens et les officiers de vaisseau. En principe un officier de vaisseau ne peut être considéré comme embarqué que s'il est pourvu d'un emploi à la mer, c.à.d. à bord d'un navire armé ou en première catégorie de réserve. Il en est autrement pour les officiers mécaniciens. Il y a intérêt, en ce qui concerne ces derniers, à pouvoir assimiler au service à la mer certains emplois spéciaux dont les titulaires sont occupés à terre ou dans les forts. Si on n'attribuait pas cet avantage aux mécaniciens, on commettrait parfois des injustices nuisibles au bien de l'Etat. Ainsi, en ce moment, pour procéder au montage de la machine du "Brennus", on attend que M^{...}, officier mécanicien très-habile, soit disponible. Lui seul, paraît-il, est en mesure de diriger ce travail avec la rapidité et la compétence nécessaires. Il ne serait pas équitable de lui demander une besogne qui exige des efforts exceptionnels, et de le priver en même temps des avantages qu'il pourrait obtenir ailleurs grâce à un embarquement. Sous le bénéfice de cette réserve, M. le Ministre admet volontiers que les conditions d'embarquement des mécaniciens soient réglées par la loi; mais comme il n'est pas en mesure de formuler des propositions fermes, il est d'avis qu'il faut, à titre transitoire, donner la sanction législative aux décrets actuellement en vigueur, ce qui empêchera que ces décrets puissent être modifiés autrement que par une loi. — Adopté.

Art. 19. M. le Ministre accepte, sauf un léger changement de forme, la proposition de la Commission.

Art. 23. M. le Ministre demande le maintien de la rédaction qu'il a proposée. — Adopté.

Art. 34. La question soulevée par cet article méritant d'être examinée à part, M. Gadin prie la Commission de la réserver pour un moment. — Réserve.

Art. 37. M. le Ministre accepte les propositions de la Commission

sauf à trouver une formule que M. le Rapporteur se charge d'établir.
— Adapte'.

M. Godin appelle maintenant l'attention des collègues sur l'article 54, qui fixe le montant des suppléments de demi-solde attribués aux officiers-mécaniciens de réserve qui sont inscrits maritimes. Le projet prévoit que ces officiers toucheront : 1° un supplément annuel de 30 francs par chaque fraction d'année, supérieure à six mois, qu'ils auront passée au service comme réservistes ; 2° un supplément annuel de 35 francs par chaque année passée dans la réserve, déduction faite du temps des appels.

Il suit de là, dit l'orateur, qu'un officier de réserve, qui restera en cette qualité pendant 20 ans à la disposition du ministre, et qui dans cet intervalle aura été appelé 10 fois à faire une période d'exercices de 28 jours, touchera, outre la pension normale d'inscrit, les suppléments que voici :

- A. Pour 19 ans et 95 jours dans la réserve 285 francs ;
B. Pour 10 appels de 28 jours ou 280 jours 30 francs ;

Soit au total une prime annuelle de 315 francs, chiffre qui résulte d'une note communiquée par le ministre et dont l'exactitude est facile à vérifier.

Or, si on entre dans cette voie, on imposerait au budget des charges considérables. Sans quelques années la dépense des suppléments de demi-solde s'élèverait à plusieurs centaines de mille francs.

Est-ce utile ? Est-ce juste ?

Il ne paraît pas que ce soit bien utile, car les officiers de réserve dont il s'agit sont des inscrits maritimes, c'est-à-dire qu'ils exercent par définition même une profession maritime. En fait ce sont tous des mécaniciens du commerce. Or, à ce titre, ils restent à la disposition du ministre qui peut toujours les rappeler. S'ils peuvent toujours être rappelés, ils préfèrent évidemment l'être comme officiers que comme simples matelots.

dès lors on n'a pas besoin de leur faire des avantages spéciaux pour les engager à devenir officiers de réserve. Donc le supplément de demi-solde est inutile.

Maintenant est-il juste? En réalité quand un mécanicien de réserve est rappelé au service pour une période de 28 jours, il ne fait pas autre chose qu'accomplir la même obligation qu'un officier de réserve de l'armée de terre. Or on ne donne aucune pension à celui-ci. Doit-on donc en donner une à celui-là? De même le mécanicien de réserve ^{qui} accomplit une période d'exercices de 28 jours, ne fait rien de plus que l'officier de réserve de l'armée de terre qui rejoint son régiment pour le même temps. Le Trésor n'alloue pas de suite à ce dernier. Pourquoi en allouerait-il une au premier?

Toutefois, comme il est de principe dans la marine que le temps passé au service de l'Etat donne droit à une allocation sur les fonds des Invalides de la marine, on pourrait peut-être admettre le supplément pour le temps des appels; mais aller au delà serait excessif.

Après avoir entendu M. Lehen, le Président, Jean Dupuy, Drouhet, Isaac, Huan de Demanster et l'Amiral Halma du Foutay, la Commission se rallie aux observations de M. le Rapporteur.

Elle décide ensuite, à l'unanimité, sur la proposition de M. Jules Ferry, que le 2^e de l'article 34 sera supprimé, et que le supplément de demi-solde alloué aux officiers de réserve pour le temps des appels sera porté de 30 à 25 francs. M. le Rapporteur est chargé de remanier dans ce sens la rédaction de l'article 34.

M. le Président invite M. Godin à donner lecture de son rapport, sans réserve des modifications qu'il devra y apporter en suite des décisions qui viennent d'être prises.

M. Godin donne lecture de son rapport, lequel est approuvé.

M. le Président demande à ses collègues s'ils veulent reprendre l'examen de la loi sur les officiers de vaisseau.

Après échange d'observations entre Mm. Jules Ferry, Grae, Jean Dupuy et le Président, la Commission émet l'avis qu'il paraît préférable d'attendre que la loi sur les officiers mécaniciens soit votée par le Sénat. Elle s'en remet d'ailleurs à M. le Président du soin de la convoquer au préalable s'il le juge nécessaire.

Il demeure entendu au reste que la Commission se réunira au plus prochain jour pour entendre M. le Ministre du Commerce sur la loi relative à l'arrimage des marchandises.

La Commission charge enfin M. Godin de se mettre en rapport avec M. le Ministre de la Marine, pour préparer de concert avec lui les modifications que, d'après un avis donné à M. le Président, le département juge indispensable d'apporter au texte de la loi sur les officiers de vaisseau.

La séance est levée à onze heures.

Le Président,

Le Secrétaire,

J. Ferry

Note

de rapport ant à la séance du 29 juin.

Le 29 juin M. Godin a déposé son rapport sur le bureau du Sénat. Le rapport a été inscrit à l'ordre du jour du 7 juillet.

Séance du lundi 4 juillet 1892

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à cinq heures du soir.

Sont présents: M. M. Brunon, Lagot, Decroix, Jean Dupuy, Jules Ferry, Isaac, Le Guen et Lenoël.

M. M. Decauville, Godin, l'amiral Halma du Fretay et Huon de Penmautec s'excusent de ne pouvoir assister à la réunion.

M. le Président expose qu'à la suite de la séance du 23 juin dernier il s'est mis en rapport avec M. le Ministre du Commerce et lui a fait part des principales objections dirigées contre le projet de loi relatif à l'arrimage des marchandises à bord des navires de Commerce. M. le Ministre a été prié, en même temps, de vouloir bien venir conférer avec la Commission et de lui communiquer les documents qui se rapportent au projet de loi.

L'honorable M. Jules Roche a pensé que pour le moment il suffisait d'adresser ces documents à la Commission. Ils espèrent qu'après les avoir interrogés, celle-ci changera de sentiment. S'il n'en était pas ainsi, alors M. le Ministre s'empresserait de demander une entrevue à la Commission.

Les documents communiqués sont au nombre de cinq:

1° Le premier est une circulaire du 19 mai 1889, adressée par l'Administration aux Chambres de Commerce des ports, pour leur demander leur avis au sujet de l'utilité d'une réglementation de l'arrimage;

2° Le second est le rapport d'une Commission technique instituée près le Département du Commerce en mars 1891, en vue d'arrêter un projet de règlement;

3° Le troisième est le projet de règlement rédigé par cette Commission en mai 1891;

4° Le quatrième est un avis du Conseil d'Etat, que le Gouvernement avait consulté sur le point de savoir si le règlement

pouvait être homologué par décret;

5: Le cinquième enfin est une lettre où M. le Ministre du Commerce s'efforce de répondre aux objections qui ont été faites à la loi.

I. Circulaire aux Chambres de Commerce.

Dans le courant de 1889, la Chambre de Commerce de Dunkerque pria M. le Ministre d'examiner s'il ne conviendrait pas de publier un règlement d'arrimage applicable à tous les ports. Cette demande ayant été prise en considération, une enquête fut aussitôt ouverte par les soins de l'honorable M. Girard, alors ministre du Commerce, de l'industrie et des colonies.

Le 1^{er} mai 1889, M. Girard invitait les Chambres de Commerce maritimes à étudier la question et à lui transmettre leur avis. La circulaire qu'il leur adressa à cette occasion est annexée au présent procès-verbal.

A la presque unanimité, les Chambres se prononcèrent en faveur de la réglementation proposée. Du moins c'est ce que dit l'Exposé des motifs du projet de loi.

M. le Président avait demandé à M. le Ministre communication des réponses faites par les Chambres. Ces documents ne lui ont pas été envoyés. Mais les autres pièces du dossier attestent que les réponses ont dû être très favorables.

II. Rapport de la Commission instituée par le Ministre.

Lorsque le Département eut ainsi recueilli les avis des Chambres de Commerce, il jugea convenable, avant d'aller plus loin, de soumettre la question à l'examen d'une Commission technique. Cette Commission fut instituée par arrêté ministériel du 18 Mars 1891. Elle devait comprendre dix-huit membres, trois désignés par l'Administration et quinze nommés par les Chambres de Commerce intéressées.

Les trois membres à la nomination du Ministre, furent: M. Albaret, ingénieur de 1^{re} classe du génie maritime, sous-directeur du matériel au ministère de la marine; — M. Roume, sous-directeur du Commerce extérieur; — M. P. and, ingénieur en chef du Bureau Veritas.

MINISTÈRE
DU COMMERCE,
DE L'INDUSTRIE
ET
DES COLONIES.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Paris, le 15 mai 1889.

CIRCULAIRE N° 348.

DIRECTION
DU
COMMERCE EXTÉRIEUR.

1^{er} BUREAU.

MARINE MARCHANDE.

ARRIMAGE.

Demande
de
la Chambre de commerce
de Dunkerque
tendant à l'adoption
d'une
réglementation uniforme.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT, l'attention de mon Département a été appelée, dans ces derniers temps, par une demande de la Chambre de commerce de Dunkerque, sur les inconvénients qui peuvent résulter de la diversité des usages admis dans les principaux ports de France en matière d'arrimage.

Cette Chambre a exposé, notamment, qu'en l'absence de règles fixes pouvant servir de base aux appréciations des experts désignés par les tribunaux pour procéder aux constatations de l'arrimage, rien ne garantit qu'un chargement effectué dans des conditions parfaitement régulières au point de vue des coutumes en vigueur au lieu d'embarquement ne sera pas critiqué à l'arrivée comme n'étant pas conforme à la pratique locale. De là une situation très difficile et un manque de sécurité fâcheux pour le capitaine comme pour les armateurs, dont la responsabilité peut ainsi se trouver engagée en dehors de toute faute réelle de leur part et dans une mesure impossible à prévoir, surtout lorsque la cargaison doit être divisée entre plusieurs destinations.

Pour remédier aux conséquences de cet état de choses, la Chambre de commerce de Dunkerque a demandé que l'arrimage fit l'objet d'une réglementation uniforme, et elle a émis le vœu qu'une commission composée de délégués des chambres de commerce des principaux centres maritimes fût chargée de préparer les bases de cette réglementation, qui serait ensuite rendue applicable à tous les ports français.

Monsieur le Président de la Chambre de commerce de

Les trois membres à la nomination du Ministre furent: M. Albaret, ingénieur de 1^{re} classe du génie maritime, sous-directeur du matériel au ministère de la marine; — M. Roume, sous-directeur du Commerce extérieur; — M. Piaud, ingénieur en chef du bureau Veritas.

Les seize autres membres à la nomination des Chambres de Commerce furent: MM. Albert Lafont, pour Bayonne; A. Veil, pour Nîme; Bardonnet, pour Bordeaux; Jules Petit, pour Boulogne; Chevillotte, pour Brest; Knell, pour Caen; Georges Foissey pour Calais; Jules Martin, pour Dieppe; L. Herbart, pour Dunkerque; Mignot, pour le Havre; Normand, pour Marseille; E. Daqaelt, pour Nantes; Edmond Chiris, pour Nice; Couvreur, pour Paris; Hédouit, pour Rouen; Rumiab, pour Boulogne.

M. Albaret fut nommé président, M. Roume vice-président, M. Piaud rapporteur.

La Commission se réunit au ministère du Commerce les 21, 22 et 23 mai 1891. Elle fut unanime à reconnaître la nécessité d'une réglementation uniforme de l'arrimage et elle élabora un règlement dont il sera parlé tout à l'heure.

Mais, bien que son mandat fût limité à cette tâche, elle crut devoir cependant, avant de se séparer, examiner deux questions qui lui parurent étroitement liées à celle qu'elle venait de résoudre.

La première concernait l'extension du règlement adopté pour la France à tous les ports des pays civilisés, par voie d'entente internationale. La seconde visait une mesure particulière relative au chargement des navires, et intéressant la sécurité de la navigation.

Sur ces deux points la Commission résuma ses vues en votant les deux vœux ci-après, qui furent annexés au règlement qu'elle avait élaboré.

1^o "La Commission, considérant que le présent règlement — qui répond à un besoin urgent et qui il y a par suite tout intérêt à mettre en vigueur le plus tôt possible — servira de

"base aux constatations d'arrimage pour tous les navires chargeurs
 "ou dechargeurs dans un port français, quel que soit leur
 "pavillon, Ence le voeu: qu'il soit proposé à l'acceptation des
 "puissances étrangères, lorsqu'il aura été sanctionné par un
 "certain temps d'usage, et qu'une entente internationale intervienne
 "sur ce sujet..."

2: "La Commission, considérant que le présent règlement a
 "surtout pour objet la préservation des marchandises, mais que la
 "façon dont elles sont distribuées sur les ports intéresse au plus haut
 "point la sécurité de la navigation, Ence le voeu: qu'une Commis-
 "sion spéciale soit instituée avec mission d'études et de règlements,
 "si possible, la proportion du chargement qui pourrait former la
 "poutie des navires..."

III. Projet de règlement d'arrimage.

Ce projet est celui qui fut arrêté par la Commission technique
 dont il vient d'être parlé. Il est divisé en quatre parties et
 comprend 31 articles. Il est annexé au présent procès-verbal.

IV. Avis du Conseil d'Etat.

Lors que la Commission eût terminé ses travaux, M. le Ministre
 songea aussitôt à convertir en Décret le règlement qui venait
 d'être arrêté. Mais un scrupule l'arrêta. Il se demanda si
 le gouvernement avait bien le droit de rendre exécutoire, par
 voie de Décret, une réglementation de cette nature, et comme
 ce droit lui paraissait contestable, il résolut d'interroger le
 Conseil d'Etat.

Par une délibération en date du 7 juillet 1891, la Section com-
 pétente du Conseil répondit dans les termes suivants:

"La Section des travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce,
 "de l'Industrie & des Postes et télégraphes, consultée par M. le

Projet de règlement d'arrimage.

I Marchandises sèches de toute nature
en caisses en barils ou avec un emballage quelconque.

Navires à voiles.

Article 1^{er}.

Toutes les marchandises craignant l'humidité devront être protégées par des greniers et garnitures ayant les dimensions suivantes:

a. Pour les marchandises en fûts, futailles, boucauts ou caisses, sauf pour les savons, il sera établi un grenier de 17^{cm} à partir du vaigrage dans les fonds du navire, de 20^{cm} à la couche ou ventrière, et une garniture de 5^{cm} en abord.

b. Pour les marchandises en sacs, balles ou ballots, grenier de 25^{cm} dans les fonds, 30^{cm} à la couche, et 10^{cm} en abord.

c. Pour les savons, il suffira d'un grenier de 8^{cm} dans les fonds et aux ventrières et d'une garniture de 3^{cm} en abord.

Exception est faite pour les navires à double fond ou à waterballast, pour lesquels il ne sera exigé dans les fonds qu'un grenier en bois de 10^{cm}.

Dans les navires en bois, la garniture en abord est comptée à partir du vaigrage; dans les navires en fer, elle est comptée à partir de l'arête intérieure de la membrure.

Article 2.

Dans les entreponts calfatés et sur les planchers des faux-ponts également calfatés, la circulation de l'eau devra être assurée partout par un grenier de 3^{cm} mis en travers, avec des orgues tribord et babord pour l'écoulement des eaux.

Article 3.

Tout logement d'équipage, cambuse ou emménagements intérieurs devra être bien calfaté et avoir des orques tribord et babord pour l'écoulement de l'eau, et à la cloison une tringle de 8^m de hauteur, calfatée, pour empêcher l'eau de se rendre dans l'entrepont ou dans la cale.

Article 4.

Les bois servant au sardage ou grenier doivent être secs; ceux de ces bois qui seront disposés en abord doivent être fixés contre le vaigrage de façon à ne pas glisser dans les mouvements du navire.

Tout corps spongieux ou lest susceptible d'avarier les marchandises n'est pas réputé grenier. Tel est le cas, notamment, des sables, terres, charbons, argiles, chaux, sels, os, phosphates et autres. Une séparation en bois est alors obligatoire. Dans le cas où le lest sera formé de sable ou de terre, le vaigrage devra être calfaté jusqu'à la hauteur des barrots de faux-pont.

Les bois de campêche ou autres analogues, dents d'éléphants, fibres de cocos, etc. embarqués comme marchandises payant fret entier ne pourront dans aucun cas, à moins d'une autorisation spéciale délivrée par les chargeurs ou par leurs représentants, servir de sardage ou de garni; ils devront être préservés comme il est d'usage de le faire pour les marchandises sèches.

Article 5.

Les cloisons d'emménagements et les épontilles doivent être garnies en nattes, toiles ou autres; les mâts, bittes, archi-pompes et puits aux chaînes doivent être recouverts avec du bois de 3^m d'épaisseur.

Article 6.

Le capitaine sera responsable des sacs coupés et des balles ouvertes volontairement dans la cale du navire.

Article 7.

Les marchandises qui peuvent se détériorer par contact direct ou indirect ne pourront être arrimées l'une au-dessous de l'autre ou l'une à côté de l'autre.

Toute marchandise sèche arrimée sur des barriques, barils ou fûts contenant du liquide, devra en être séparée par un sardage en bois de 5^m d'épaisseur.

Toutes les marchandises dégageant des émanations susceptibles d'avarier les marchandises voisines, telles que certaines essences végétales et minérales, les bois créosotés, etc., ne pourront être chargées que dans un emplacement séparé.

Article 8.

Les cuirs salés devront être arrimés sur un sardage de cornes, cornillons, branchages ou bois, de la hauteur de 25^m. Ils devront être arrimés, salurés de saumure.

Les os employés comme sardage devront être recouverts de planches.

Les cuirs secs ou toute marchandise craignant l'humidité, chargés au-dessus des cuirs salés, devront en être séparés par un sardage en bois ou planches d'une épaisseur de 5^m.

Article 9.

Les cuirs secs devront être arrimés, tête, ventre ou queue en abord sur un grenier de 25^m; aucun cuir du chargement ne pourra servir comme garniture.

Navires à vapeur.

Article 10.

Les vapeurs sont assimilés aux voiliers pour la garniture des fonds des abords et des cloisons. Sur la tôle des fonds des vapeurs avec double fond ou water-ballast, une garniture en bois de 10^m sera considérée comme suffisante.

Article 11.

Les cloisons séparant les chambres des machines et chaudières, des cales à marchandises ou des soutes utilisées comme cales devront être éloignées des marchandises au moyen de cloisons pleines en bois, régnaux.

4

sur toute la hauteur et séparées de la tôle par un espace vide de manière que la marchandise soit distante de la tôle de 20^{es}/m. L'évacuation de l'air chaud de l'espace vide devra être assurée par l'installation de cheminées d'appel convenablement disposées de chaque bord.

Article 12.

Si le capitaine charge exceptionnellement des marchandises dans les soutes à charbon, il le fait sous sa responsabilité et à ses risques et périls.

Les compartiments dits cales à eaux ne pourront recevoir de marchandises que s'ils sont garnis intérieurement d'un bardage de 3^{es}/m d'épaisseur et après avoir été convenablement nettoyés et asséchés.

Article 13.

Les articles 2 et suivants de la réglementation fixée pour les navires à voiles sont également applicables aux navires à vapeur.

Article 14.

Les rails devront être arrimés en grillage et la muraille du navire devra être protégée par un fort garni, soit en rails soit en bois.

Le ripage devra être prévenu en empêchant le glissement fer sur fer par l'interposition d'un certain nombre de lattes en bois réparties sur la hauteur du chargement.

Tous les espaces vides en abord devront être remplis par du bois convenablement serré, et l'ensemble du chargement devra être coincé sous les barrots par des épontilles volantes placées de distance en distance sur des madriers en travers.

Dans le cas où des rails seraient chargés sur barrots en fer, lesdits barrots devront être isolés par du bois de façon à ne pas supporter directement les rails arrimés au-dessus.

Les prescriptions ci-dessus sont également applicables aux chargements de fers en barres, plats ou profilés.

II. Grains et graines de toute nature en vrac ou en sacs.

Article 15.

Tout navire à voiles, d'un moins 400 tonneaux de jauge char-geants des grains ou graines en vrac, devra avoir une arbi-pompe de dimensions suffisantes pour donner accès à un homme et lui permettre d'y travailler. On devra pouvoir y pénétrer soit par un trou d'homme dans le pont supérieur, soit par un couloir libre dans l'entrepont, à partir de l'écotille de l'arrière, mais dans aucun cas par le grand panneau.

Article 16.

Le grenier devra avoir une hauteur de 30^m au-dessus du vai-grage dans les fonds, 35^m aux ventrières, avec garniture de 10^m en abord.

Article 17.

Les greniers et garnitures devront être entièrement recouverts de toiles ou de nattes de manière à empêcher que le grain ne passe au travers.

Article 18.

Dans les navires ayant un vaigrage à claire-voie, les inter-valles de ce vaigrage devront être exactement remplis et recouverts d'une natte, toile ou autre pour empêcher le passage du grain et assurer la circulation de l'eau aux pompes.

Dans les navires à vaigrage plein, il sera exigé en abord contre la garniture une natte ou toile jusqu'au pont supérieur.

Article 19.

Afin d'empêcher le grain de se déplacer d'un bord à l'autre, on établira, dans les cales, au moins une séparation longitudinale descendant du pont jusqu'aux $\frac{2}{3}$ au moins du creux de cale. Cette séparation sera formée de planches ayant au

moins 4^e/m d'épaisseur et convenablement fixées des deux côtés des épontilles. Si celles-ci sont doubles, une cloison simple sera suffisante, les planches étant glissées entre les deux rangs d'épontilles.

La séparation ainsi constituée devra être solidement accorée par des arcs-boutants.

Cette séparation n'est obligatoire que pour les grains ou graines dont la mobilité est de nature à créer un danger, telles que les céréales, sésames, graines de lin, colzas et autres similaires.

Article 20.

Les navires chargés de grains ou graines en sacs sont soumis à la réglementation prévue pour les marchandises sèches en sacs, balles ou ballots.

Article 21.

Les chambres des machines et chaudières des vapeurs chargés de grains ou graines devront être isolées du chargement, conformément à l'article 11.

Article 22.

L'aération des cales renfermant des grains ou graines devra être assurée par des manches à vent ou des ventilateurs fixes ou mobiles.

III. Vins, alcools, huiles

et généralement toutes les matières liquides.

Article 23.

Les fûts contenant des liquides, s'ils sont d'égales dimensions, devront être arrimés par plans horizontaux, la bonde en dessus, de manière que les douves des fonds se trouvent dans une position verticale.

Les fûts devront avoir le bouge libre, sans sur le fond que dans les abords, et être saisis par quatre bons coins au collet. Il est interdit d'arrimer bouge sur bouge. Chaque fût du premier plan dans la cale ou dans les entreponts reposera sur deux caïstres ou deux traverses munies de coins afin que le bouge ne supporte pas le poids de la cargaison superposée.

7

Lorsque les fûts seront de dimensions inégales, ou lorsque la finesse des formes du navire s'y opposera d'une manière absolue, l'arrimage horizontal ne sera pas exigé, mais les autres règles ci-dessus détaillées devront être observées.

Article 24.

Sous le pont, les fûts ne devront pas être arrimés sur plus de 6 plans pour une contenance s'élevant jusqu'à 199 litres

5	_____ d° _____	de 200 à 399 - d° -
4	_____ d° _____	de 400 à 699 - d° -
3	_____ d° _____	de 700 et au-dessus.

Après 3, 4, 5 et 6 plans, suivant la distinction ci-dessus, l'établissement d'entreponts fixes et mobiles sera obligatoire dans toute la longueur des cales, même sous les panneaux.

Article 25.

Les chambres des machines et des chaudières des vapeurs chargés de liquides devront être séparées du chargement, suivant les prescriptions de l'article 11.

Article 26.

Le nombre des fûts placés sur le pont ne pourra jamais excéder $\frac{1}{20}$ du chargement total.

Sur le pont, les fûts, soit debout, soit couchés, devront être arrimés sur un plan unique et solidement saisis entre eux sans que rien ne soit chargé par dessous. Les fûts couchés seront élevés sur des cales permettant l'écoulement facile des eaux en dessous.

Dans les spardecks ou faux-ponts, les fûts pourront être arrimés debout à la condition qu'ils ne forment qu'un plan unique et que rien ne soit chargé par dessous.

Aucun chargement ne sera autorisé sur le pont du spardeck.

Article 27.

Dans les cales, tout fût debout ou en travers sera considéré comme mal arrimé.

IV. Marchandises dangereuses et inflammables.

Article 28.

Les navires à voiles ou à vapeur chargeant des charbons de terre devront être munis de manches à vent ou de ventilateurs fixes ou mobiles servant à l'échappement des gaz.

Article 29.

Les produits chimiques ou autres marchandises qui par contact peuvent être sujets à combustion devront être emballés de manière à éviter cette combustion. Dans le cas contraire, lesdites marchandises devront être placées sur le pont pour, en cas d'incendie, pouvoir être jetées à la mer.

Mesures générales.

Article 30.

Les marchandises pour lesquelles le présent règlement ne contient pas de prescriptions spéciales seront arrimées avec tous les soins et précautions nécessités par leur nature.

Article 31.

Le capitaine est obligé, suivant les circonstances, de tenir ses panneaux solidement fermés recouverts de deux bons préclarts fixés d'une façon rigide contre les bilaires, soit en les clouant, soit en les maintenant par des tringles.

Ministre du Commerce sur la question de savoir s'il y a lieu de consacrer par un décret un règlement préparé par son administration pour l'arrimage des marchandises à bord des navires de Commerce,

Considérant que les dispositions du projet de règlement proposé ont pour objet d'assurer, non la sécurité des navires et des personnes qui y sont embarqués, mais la conservation des marchandises qu'ils transportent;

Qu'en l'absence d'un texte de loi déléguant au pouvoir exécutif le droit de réglementer cette matière, on ne saurait tirer ce droit des pouvoirs généraux de police qui appartiennent au chef de l'Etat et qui s'appliquent exclusivement à des objets présentant un intérêt public;

Que l'assimilation, invoquée par M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, du projet actuel avec le décret du 7 novembre 1866, ne saurait être admise, attendu que le décret précité s'est borné à codifier des dispositions édictées par des lois ou des règlements antérieurs, en les reliant par des prescriptions de détail qui rentrent incontestablement dans le pouvoir réglementaire du chef de l'Etat;

Que le projet de règlement proposé édicte, au contraire, un ensemble de prescriptions entièrement nouvelles et qui touchent exclusivement à des intérêts privés;

Qu'en admettant qu'il y ait lieu de donner force obligatoire à ces dispositions, il n'appartiendrait qu'au législateur de le faire;

Entendu par

Est d'avis qu'il y a lieu de répondre à M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies dans le sens des observations qui précèdent.

Signé: A. Rousseau, rapporteur; A. Sicard, président; J. Hébert, secrétaire.

C'est à la suite de cette réponse du Conseil d'Etat, que le gouvernement saisit la Chambre des Députés du projet de loi sur l'arrimage, et demanda au Parlement l'autorisation de réglementer la matière par décrets.

V. Lettre de M. le Ministre.

Dans sa lettre M. le Ministre résume brièvement les faits qui viennent d'être exposés et s'attache à faire ressortir : 1° l'insuffisance des prescriptions actuelles en matière d'arrimage ; 2° la nécessité d'une réglementation nouvelle applicable à tous les ports ; 3° enfin la possibilité d'édicter cette réglementation, en prenant pour point de départ le projet établi par la Commission technique. La lettre de M. le Ministre est annexée au présent procès-verbal.

Après avoir entendu les communications de M. le Président, la Commission examine de nouveau les objections dirigées précédemment contre le projet de loi.

M. Jean Dupuy déclare que les renseignements transmis par le Ministre ne sont pas de nature à le faire changer d'avis. Il persiste à penser qu'un règlement général d'arrimage est inutile, car l'existence de ce règlement n'empêchera ni les contestations, ni les procès.

Une réglementation de ce genre pourrait offrir un intérêt, si les responsabilités qui peuvent naître du contrat de transport étaient mal déterminées. Mais il n'en est pas ainsi. La jurisprudence est absolument fixée, de sorte qu'on n'aperçoit pas le moindre motif de légiférer.

Pour le surplus, l'orateur se réfère aux observations qu'il a formulées dans la séance du 25 Juin. (Voir p. 26).

M. le Président partage entièrement l'avis de son honorable collègue. Il a recherché s'il n'avait pas été rendu récemment des arrêts modifiant la jurisprudence antérieure et rendant par suite nécessaire une réglementation nouvelle. Or depuis plusieurs années aucune décision judiciaire n'est venue modifier les règles depuis longtemps admises. La jurisprudence est donc parfaitement établie.

M. Cazot. On prétend qu'il est nécessaire de publier un règlement d'arrimage uniforme pour tous les ports, parce que les divers ports ne suivent pas

les mêmes usages, et que les experts commis au port d'arrivée pour vérifier

Ministère
du Commerce et de l'Industrie

République Française

Paris le

189

Cabinet
du
Ministre

Monsieur le Président,

Dans votre lettre du 24
juin vous m'avez fait part des
objections qu'avait suggérées à la
Commission de la Marine du Sénat
l'examen du projet de loi relatif à
l'arrimage des marchandises à bord
des navires de Commerce, projet
adopté par la Chambre des Députés
dans la séance du 9 juin.

La Commission s'est
demandé si les pouvoirs publics
avaient réellement à intervenir

Monsieur Emile Lenoël, Sénateur, Président de
la Commission de la Marine
au Sénat

H. p.

Sans un contrat d'ordre privé qu'il
 peut sembler préférable de laisser,
 jusqu'à nouvel ordre, soumis aux
 principes généraux du droit et aux
 conventions des parties.

L'intervention de la loi
 pour la réglementation d'intérêts
 privés, lorsqu'il doit en résulter un
 avantage d'ordre général, n'est pas
 discutable en principe, et si dans
 l'exposé de motifs du projet de loi
 il a été fait allusion à la nature des
 obligations que le contrat de transport
 crée entre armateurs et affrétiers, c'est
 uniquement pour constater que le
 droit de réglementer ces obligations
 ne pourrait être attribué au gouverne-
 ment qu'en vertu d'une délégation
 du pouvoir législatif. Il reste donc
 à examiner si en fait, il y a un
 avantage public à soumettre à une

les mêmes usages, et que les experts commis au port d'arrivée pour vérifier

réglementation uniforme l'arrimage
des marchandises à bord des navires
de commerce au jour d'hui régi par
les usages locaux.

Le mouvement d'opinion
provoqué par la demande de la
Chambre de Commerce de Dunker-
que a démontré que le libéralisme du
Code de Commerce en ce qui concerne
l'arrimage avait de graves inconvénients.

En l'état et aux termes
des art. 228, 229 et 230 du Code de
Commerce le capitaine est responsa-
ble de tout dommage survenu au
chargement. Il doit donc procéder à
l'arrimage de la manière la plus
convenable pour assurer la conserva-
tion de toutes les marchandises
et il est de jurisprudence que son
obligation personnelle ne serait
nullement affaiblie parce qu'il

aurait confié la disposition de son chargement à des arrimeurs jurés. Le capitaine intéressé à faire un bon arrimage ne l'est pas moins à le faire constater à l'arrivée, s'il veut s'exonérer du paiement des avaries que la marchandise aurait pu éprouver durant le voyage. Or cette constatation, est faite par des experts dont l'opinion en matière d'arrimage peut varier suivant les usages des ports ou des régions maritimes.

Ce sont les principes généraux du droit mais ils ne sauvegardent pas suffisamment les intérêts des capitaines; le motif en est que l'arrimage est effectué d'après les usages du port de départ ou d'armement, tandis que la constatation du bon état d'arrimage est faite par les experts désignés par le

les mêmes usages, et que les experts commis au port d'arrivée pour vérifier

tribunal de commerce d'après les usages des ports d'arrivée au d'escalé.

Il est donc bien désirable que les mêmes règles soient applicables dans tous les ports français. L'unification s'impose et est vivement désirée par tout le commerce maritime.

La preuve en est dans la facilité avec laquelle les délégués des Chambres de Commerce de nos ports maritimes se sont mis en quelques séances d'accord sur la rédaction d'un règlement uniforme.

L'administration redoutait que la préparation de ce règlement entraînât de grosses difficultés et que la fusion des usages locaux, la conciliation entre ces usages ainsi qu'entre les divers intérêts en jeu ne fût impossible.

Il n'en a rien été, les délégués n'ont pas insisté pour la conservation des usages de leurs ports respectifs; ils ont à l'unanimité adopté un projet de règlement dont chacun des points avait donné lieu à une discussion approfondie,

J'ai l'honneur d'adresser à la Commission de la Marine des exemplaires de ce projet de règlement. Elle pourra se convaincre qu'il entre suffisamment dans le détail des règles à imposer en matière d'arrimage sans entraîner pourtant de complications qui en eussent rendu l'exécution difficile. Le mode d'arrimage n'a pas, il est vrai, été prévu et ne pourrait l'être pour toutes les marchandises, mais la plupart d'entre elles, celles au sujet desquelles surviennent généralement les conflits entre

les mêmes usages, et que les experts commis au port d'arrivée pour vérifier

capitaines et armateurs ou assureurs
ont été l'objet de règles très précises
qui paraissent être de nature à
éviter dans l'avenir bien des contesta-
tions.

Sans doute l'expérience
démontrera vraisemblablement la
nécessité de modifier certains points
de ce règlement, de réparer quelques
omissions; aussi le Gouvernement
n'a-t-il pas cru devoir proposer au
Parlement de discuter ce règlement et
de l'approuver en détail; il se borne
à demander une délégation du
pouvoir législatif, lui permettant de le
mettre en vigueur.

Ainsi qu'il a été entendu
dans la discussion à la Chambre
des Députés le Département du
Commerce n'apportera dans l'avenir
de modifications qu'avec les mêmes
garanties; réunion de délégués des

Chambres de Commerce des ports et
leur accord sur l'utilité de modifications.

Pour répondre au désir de
la Commission je lui adresse le texte
de l'avis émis par le Conseil d'Etat
sur la question de savoir si le règlement
d'arrimage pourrait être émis en signature
par décret ou s'il était nécessaire
d'obtenir délégation du pouvoir législatif.

Je vous prie, Monsieur le
Président, de vouloir bien fournir
ces diverses explications à la
Commission de la Marine.

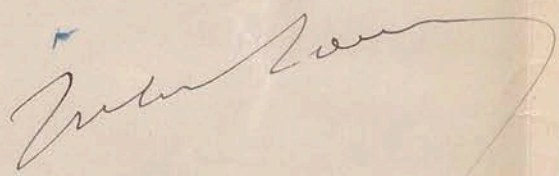
Je pense qu'après en avoir pris
connaissance elle pourra former
son opinion; je suis du reste
à sa disposition pour lui fournir
de nouvelles explications verbales
si elle estime qu'elle sait encore

les mêmes usages, et que les experts commis au port d'arrivée pour vérifier

nécessaires.

Agreez, Monsieur le
Président, l'assurance de ma
haute considération

Le Ministre
du Commerce et de l'Industrie



P. S. Prière de vouloir bien prescrire
le renvoi ultérieur de l'avis du Conseil
d'Etat et du rapport de la Commission
de l'arrimage dès que ces documents
auront cessé d'être utiles à la Commission
de la Marine.

V. Lettre de M. le Ministre.

les mêmes usages, et que les experts commis au port d'arrivée pour vérifier une avarie jugent d'après d'autres règles que les arrimeurs du port de départ: de sorte qu'un armateur, qui, dans sa localité s'est conformé à toutes les prescriptions en vigueur, est exposé à se voir condamner comme coupable de négligence. Mais il est impossible d'admettre que l'armateur, qui a fait constater au départ, par des arrimeurs jurés, le bon arrimage de sa cargaison, encoure une responsabilité quelconque, du fait de la diversité des usages suivis de port à port.

La vérité est qu'on se trouve ici, comme le disait M. Dupuy dans la séance du 23 juin, en présence d'une tentation faite par les assureurs pour limiter leurs risques.

M. le Président appelle l'attention de ses collègues sur un autre point. Autrefois, dit-il, la navigation au cabotage était extrêmement active. Lorsque tous les transports sur le littoral se faisaient par voie de mer. Il pouvait donc y avoir un certain intérêt, à cette époque, à ce que les règles d'arrimage fussent les mêmes dans tous les ports de France. C'eût été un moyen de prévenir beaucoup de procès.

Mais le cabotage est peu prospère aujourd'hui. L'immense majorité des marchandises qui s'échangent le long de nos côtes sans transportées par chemin de fer, de sorte que l'inconvénient, qui peut naître de la diversité des usages locaux en matière d'arrimage, doit être à peine sensible.

Un règlement d'arrimage ne rendrait de réels services que si c'était un règlement international, accepté par les marines de tous les pays. Mais ceci est une autre question, sur laquelle M. le Président reviendra tout à l'heure.

M. Le Guen. Le cabotage n'est peut-être pas aussi abandonné que paraît le croire M. le Président. A l'heure actuelle, il y a une nombre respectable de caboteurs à vapeur, qui parcourent les ports de notre littoral et qui font d'assez longues traversées. Beaucoup vont de Dunkerque jusqu'à Bourgneux en faisant escale dans toutes les places de commerce un peu importantes. Il ne faudrait donc pas s'appuyer sur la décadence du cabotage, pour soutenir que le règlement proposé est

44
inutile. En revanche on peut invoquer un autre argument. Les caboteurs, qui vont ainsi de port à port chargent et déchargent, partent où ils s'arrêtent, de différentes marchandises qu'ils arrivent au milieu pendant les traversées, en utilisant les espaces disponibles. Or si l'on fait un règlement d'arrimage impératif, qu'arrivera-t-il? C'est que jamais les marchandises ne pourront être arrivées à bord de ces caboteurs d'après les prescriptions du règlement, à moins que chaque fois le capitaine ne bouleverse de fond en comble sa cargaison. Le règlement serait donc impraticable, ou du moins fatigant pour le commerce.

Mr. Decroix cite quelques prescriptions du règlement et ensuite qu'elles sont difficilement applicables.

Mr. le Président signale une autre objection. Ainsi qu'on l'a vu plus haut, la Commission technique caresse l'espoir, que le règlement une fois adopté en France pourra être étendu à toutes les puissances, par suite d'un arrangement international. Il serait en effet avantageux que toutes les marines acceptassent les mêmes règles d'arrimage. Mais si l'on veut obtenir un pareil résultat, il semble qu'il ne faut point commencer par édicter un règlement qu'on proposerait ensuite comme modèle aux autres nations. La susceptibilité de celles-ci risquerait d'en être froissée.

Mr. Jules Ferry pense en effet qu'au point de vue diplomatique ce procédé offrirait des inconvénients.

Mr. Isaac. De tout ce qui vient d'être dit, il résulte que les pouvoirs publics n'ont rien à voir en cette affaire, mais que ce pendant il pourrait être utile d'avoir un règlement général d'arrimage, applicable à tous les ports de France et susceptible d'être étendu ultérieurement aux ports des autres Etats. Dans ces conditions, la solution la plus simple paraît être la suivante.

Puisque les Chambres de Commerce sont d'accord et sur la nécessité d'un règlement et sur les grandes lignes de ce règlement, qu'elles s'entendent entre elles pour substituer celui de la Commission technique aux usages locaux actuellement en vigueur. Rien ne les empêche d'agir

45

ainsi, et certainement le Ministre du Commerce serait disposé à prêter son concours à cette entreprise. Puis, lorsque le règlement sera appliqué dans tous nos ports, les Chambres pourront essayer de s'entendre avec les armateurs étrangers, en vue d'obtenir qu'ils adoptent une réglementation identique.

La Commission s'associe à la manière de voir de M. Isaac. Après avoir consulté ses collègues, M. le Président constate qu'ils sont unanimement hostiles au projet déposé. Toute fois, avant de repousser définitivement ce projet, il pense qu'il serait convenable d'entendre M. le Ministre, qui s'est déclaré prêt à venir conférer avec la Commission, si elle persistait dans son premier avis. M. le Président propose en conséquence que M. le Ministre soit convoqué à une prochaine réunion.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à six heures moins dix minutes.

Le Président,

Le Secrétaire,

A. Vassier

Note

de rapportant à la séance du 4 juillet

Le 5 juillet M. le Président a écrit à M. le Ministre du Commerce pour le prier de venir conférer avec la Commission. Ont été renvoyés le même jour à M. le Ministre : 1° l'avis du Conseil d'Etat ; 2° le rapport de la Commission d'armement, document dont le retour avait été demandé.

Table du troisième registre.

- 5^e séance 13 Juin..... p. 3. = Questions del' armée coloniale.
Premier examen delaloi sur les officiers de vaisseau.
- 6^e séance 18 Juin..... p. 13. = Election de deux vice-présidents.
Second examen delaloi sur les officiers mécaniciens.
- 7^e séance 23 Juin... p. 25. = Loi sur l'arrimage des march^{es} à bord des navires de C^{te}.
Questions del' armée coloniale.
- 8^e séance 28 Juin... p. 32. = Dernier examen delaloi sur les officiers mécaniciens.
Adaptim du rapport de Mr. Godin. loi sur les officiers de vaisseau.
- 9^e séance 4 Juillet... p. 37. = Loi sur l'arrimage des marchandises.

ius.

de C.

ius.

is.