

# SÉNAT

2<sup>e</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 juin 1960.

---

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan sur le projet de loi modifiant la loi du 13 décembre 1926 portant Code du Travail maritime et celle du 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande.*

Par M. Joseph YVON

Sénateur.

---

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui est soumis à votre examen tend à modifier :

1° Trois articles du Code du Travail maritime ;

2° Un article du Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, Jean Bardol, Beloucif Amar, Jean Bène, Auguste-François Billiémas, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Gabriel Burgat, Omer Capelle, Michel Champeboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, René Enjalbert, Jean Errecart, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Gueroui Mohamed, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Jacques Marette, Pierre-René Mathey, Roger Morève, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Gilbert Paulhan, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Raymond Pinchard, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Edouard Soldani, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir le numéro :

Sénat : 150 (1959-1960).

Il comporte des dispositions concernant, d'une part, les marins mineurs et la femme mariée et, d'autre part, l'adaptation des Codes maritimes à l'organisation nouvelle de la République française et de la Communauté.

\*  
\* \*

*La première disposition* visant l'article 110 du Code du Travail maritime est relative à l'exercice par un mineur de la profession de marin.

L'article 110 du Code du Travail maritime dispose dans sa rédaction actuelle que l'autorisation donnée au premier embarquement d'un mineur par la personne chargée de sa protection légale, ou à défaut par le Juge de Paix, confère à ce mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à ses engagements, notamment pour toucher ses salaires. L'expression « personne chargée de la protection légale du mineur » s'applique sans aucun doute à la personne investie de la puissance paternelle ou de la tutelle à l'égard du mineur.

Le propre de cet article n'est donc pas de décider que, pour effectuer son premier embarquement, le mineur devra y être autorisé par une certaine personne. Il est seulement de faire produire à cette autorisation un certain effet civil.

Pour comprendre cette rédaction il convient de se reporter aux travaux parlementaires qui ont précédé le vote de la loi du 13 décembre 1926 portant Code du Travail maritime. Le législateur n'a eu alors d'autre souci que de réunir les textes existants et de légaliser des dispositions consacrées par l'usage, sous réserve de quelques innovations de détail ne touchant, sauf en ce qui concerne la juridiction ayant à connaître des litiges, ni aux principes ni à la pratique du contrat du travail maritime (cf. Avis présenté, au nom de la Commission du Travail, par M. Chassaing, député, déposé au Bureau de la Chambre des Députés dans la deuxième séance du 8 avril 1925. Rapport présenté, au nom de la Commission de la Marine marchande, par M. Jean Félix, député, déposé au Bureau de la Chambre des Députés à la deuxième séance du 7 avril 1925. Rapport présenté, au nom de la Commission de la Marine, par M. Rio, sénateur, déposé sur le Bureau du Sénat à la séance du 13 juillet 1926).

Or, à cette époque :

1° La question de l'autorisation donnée au premier embarquement d'un marin mineur était réglée par l'article 10 de la loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime ainsi conçu :

« Celui qui commence à exercer la navigation... doit se présenter devant le Chef du Service de l'Inscription maritime du port où il s'embarque, muni de son acte de naissance ou de toute pièce en tenant lieu. Il doit en outre, s'il est mineur, être accompagné de son père ou de son tuteur, ou, à défaut, du Juge de Paix et, en leur absence, produire la preuve de leur consentement à son inscription. »

2° L'effet civil produit par cette autorisation était réglé par l'article 51 de la même loi, ainsi rédigé :

« L'inscription provisoire d'un mineur, faite dans les formes prescrites par l'article 10, lui confère capacité pour tous les actes ultérieurs de la vie maritime (inscription définitive, devancement d'appel, engagement sur les navires de commerce, règlement à l'amiable ou judiciaire de toutes créances en résultant), pourvu qu'ils aient lieu avec le concours du Chef du Service de l'Inscription maritime. »

La loi du 24 décembre 1896 était une loi militaire, traitant du recrutement de l'Armée de Mer par le système de l'Inscription maritime. Son article 10 se rapportait à la formalité de caractère maritime qui consistait, pour l'Administrateur de l'Inscription maritime, à porter le jeune marin, lors de son premier embarquement, sur les matricules de l'Inscription maritime.

Mais cette loi comportait aussi des dispositions de caractère civil : les marins du commerce et de la pêche étaient alors administrés, tant au point de vue civil qu'au point de vue militaire, par les services de la Marine militaire. L'article 51 de ladite loi traitait de la capacité du jeune marin à contracter des obligations civiles (engagements sur navires de commerce, règlement de toutes créances en résultant).

Comme nous l'avons indiqué plus haut, le Code du Travail maritime reprenait dans son article 110 le contenu de l'article 51 de la loi du 24 décembre 1896, de caractère civil, mais ne pouvait pas en faire autant de l'article 10, de caractère militaire. L'ar-

ticle 110 du Code du Travail maritime se borna donc à faire produire un effet civil à « l'autorisation donnée au premier embarquement du mineur par la personne chargée de la protection légale du mineur... », autorisation définie par l'article 10 de la loi du 24 décembre 1896.

Il y avait donc correspondance parfaite des lois existantes.

Mais la loi du 24 décembre 1896 a été remplacée par la loi du 13 décembre 1932 sur le recrutement de l'Armée de Mer, dont l'article 21 dispose :

« Tout Français ou naturalisé Français qui désire exercer la navigation... doit d'abord obtenir son inscription sur le registre des inscrits maritimes provisoires.

« Pour être inscrit provisoire, il faut :

« 1° Etre âgé de 13 ans au moins ;

.....

« 2° Justifier d'un engagement salarié, pour un embarquement immédiat ;

« 3° Se présenter devant le Chef de Service de l'Inscription maritime du port d'embarquement muni de son acte de naissance ou de toute pièce en tenant lieu. En outre, si le déclarant est mineur, il doit être accompagné de son père, de sa mère ou de son tuteur. *En cas de divorce ou de séparation de corps, le consentement de celui des époux auquel la garde a été confiée est nécessaire et suffisant.* »

Le parallélisme de la loi civile et de la loi-militaire, régissant toutes deux les formalités d'inscription du jeune marin sur le registre matricule des Gens de la Mer (document à la fois civil et militaire) avait cessé d'exister. En effet, l'autorisation pouvait, en cas de divorce ou de séparation de corps, être valablement donnée par l'époux ayant la garde de l'enfant, mais l'effet civil ne pouvait résulter que de l'intervention du père ou du tuteur.

Le droit accordé à l'époux divorcé ou séparé de corps ayant la garde d'un enfant mineur, d'autoriser celui-ci à contracter un engagement militaire se retrouve dans plusieurs autres lois, telles que celles du 1<sup>er</sup> août 1923 (art. 51) et 21 janvier 1941 (art. 2). Ce droit

est donc maintenant solidement établi et il ne saurait être question de revenir en arrière, en ce qui concerne le mineur qui, désireux de devenir marin du commerce ou de pêche, est obligé, du même coup, de se placer dans le cadre d'un système d'administration militaire particulier à sa profession.

Cela se concevrait d'autant moins qu'un décret n° 59-626 du 12 mai 1959, pris en vertu de l'article 37 de la Constitution, a confirmé dans son article 4 que « pour pouvoir être immatriculé en qualité de marin français, il faut... justifier, si l'on est mineur, du consentement donné par la personne ou l'autorité investie du droit de garde à son égard ».

Il importe aujourd'hui de mettre fin à cette divergence de textes. L'autorisation valablement donnée au premier embarquement et à la première inscription d'un marin mineur par la personne ayant, en cas de divorce ou de séparation de corps, la garde de l'enfant pourrait, en effet, être battue en brèche par le refus du père d'accorder la capacité civile sans laquelle le jeune marin se trouverait dans l'impossibilité d'exercer effectivement son métier.

Nous vous proposons donc d'adopter le texte du nouvel alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 110, dont la rédaction va dans le sens indiqué par l'article 21 de la loi du 13 décembre 1932 sur le recrutement de l'Armée de Mer et l'article 4 du décret n° 59-626 du 12 mai 1959 sur la profession de marin.

\*  
\* \*

*La seconde disposition* du projet est relative à la capacité de la femme mariée.

L'article 118 du Code du Travail maritime est ainsi libellé : « La femme mariée non séparée de corps ne peut être embarquée sur un navire sans le consentement de son mari ou, à défaut, du tribunal. L'autorisation donnée au premier embarquement est valable, sauf révocation ultérieure, pour les embarquements suivants ».

Or, les nouvelles dispositions du Code civil, en vigueur depuis la loi du 22 septembre 1942, accordent à la femme mariée la pleine capacité de droit. L'article 216 dispose en effet : « La femme mariée

a la pleine capacité de droit » ; l'article 223 laisse néanmoins au mari la faculté de s'opposer à l'exercice par sa femme d'une profession séparée. La règle du Code civil est donc différente de celle de la loi maritime qui subordonne la validité de l'engagement souscrit par la femme à l'autorisation du mari, et non pas seulement à l'absence de veto marital.

Il y a donc entre les deux textes une opposition que l'on nous demande de lever, par la suppression pure et simple de l'article 118 du Code du Travail maritime.

Devons-nous suivre le Gouvernement ? Certains pourraient pencher pour le maintien des dispositions du texte spécial du Code du Travail maritime, en raison de ce que l'engagement maritime fait courir au ménage un danger de désorganisation plus grave que l'embauchage terrestre.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan estime que les articles 216 et 223 du Code civil, compte tenu de l'évolution de notre droit privé concernant la capacité de la femme mariée, suffisent à protéger à la fois la femme et le foyer. En effet, s'il est bien exact que dans le cas d'opposition du mari, la femme peut se faire autoriser par voie de justice, en fait, l'engagement maritime éloignant nécessairement la femme de son foyer, il sera rare que le tribunal ne juge pas l'opposition du mari justifiée chaque fois qu'elle sera inspirée par le souci du seul intérêt de la famille.

Nous vous proposons donc d'adopter sur ce point la position gouvernementale.

\*  
\* \*

*La troisième modification* concernant l'article 132 du Code du Travail maritime et la loi du 17 décembre 1926, découle de la nouvelle organisation de la République française et de la Communauté.

Elle tend à mettre ces textes en harmonie avec la situation actuelle :

1° En alignant sur la France métropolitaine et les départements d'Algérie les départements d'Outre-Mer, où le service de l'inscription maritime fonctionne exactement de la même façon ;

2° En spécifiant que, dans les territoires d'Outre-Mer, l'expression « autorité maritime » vise le fonctionnaire qui dirige le service institué par le décret n° 59-1198 du 13 octobre 1959 sous la dénomination de : « service d'Etat des administrateurs de l'inscription maritime ». (L'expression « chef du service des administrateurs de l'inscription maritime » figure expressément à l'article 3 de ce décret) ;

3° En confiant, dans les Etats de la Communauté, le soin d'exercer les fonctions dévolues par le code à l'autorité maritime au « fonctionnaire chargé des services extérieurs et communs en matière de transports maritimes ».

L'article 78 de la Constitution prévoit, en effet, que le domaine de la compétence de la Communauté s'étend, sauf accord particulier, à l'organisation des transports extérieurs et commun. La décision du Président de la Communauté en date du 30 avril 1959 (*J. O. de la Communauté*, page 34) fixant l'organisation générale des transports extérieurs et communs a prévu qu'elle s'appliquait, dans le domaine des transports maritimes, à *la navigation marchande, à l'exclusion de la navigation de port à port d'un même Etat*. Lorsqu'il y a lieu de faire application dans un port de la Communauté, à un navire métropolitain qui y fait escale (donc au cours d'un voyage extérieur à cet Etat ou commun avec d'autres Etats), des dispositions du Code du Travail maritime métropolitain, il appartient donc au fonctionnaire en service dans cet Etat, *chargé d'agir au nom du Ministre chargé des transports extérieurs et communs*, c'est-à-dire au nom du Ministre des Travaux publics et des Transports de la République française, d'intervenir à cette occasion.

Dans le cas de transfert de compétence effectué par la Communauté au profit de l'un de ses membres, prévu au dernier alinéa de l'article 78 de la Constitution, l'expression employée dans le projet de loi : « *fonctionnaire chargé des services extérieurs et communs en matière de transports maritimes* », serait alors à interpréter à son tour selon les termes de l'accord de transfert intervenu ou à intervenir. Cette expression ne fige donc pas la situation dans le cadre de l'alinéa 2 de l'article 78 de la Constitution, mais se prête à toute évolution réalisée en application du dernier alinéa.

Votre Commission tient en terminant à faire quelques réserves quant aux formules employées pour l'insertion des modifications

proposées dans les Codes visés par ce projet de loi. Toutefois, estimant que le texte ne présente aucune ambiguïté, elle ne pense pas utile de vous imposer la discussion d'amendements qui seraient, d'ailleurs, de pure forme.

Compte tenu de ces observations, votre Commission vous propose d'adopter sans modification le projet de loi présenté par le Gouvernement, dont le texte est ainsi conçu :



## PROJET DE LOI

*(Texte présenté par le Gouvernement.)*

### Article premier.

L'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 110 de la loi du 13 décembre 1926, modifiée, portant Code du Travail maritime, est remplacé par la disposition suivante :

« L'autorisation donnée au premier embarquement du mineur par la personne ou l'autorité investie du droit de garde à son égard ou, à défaut, par le tribunal d'instance, confère à ce mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à ses engagements, notamment pour toucher ses salaires. »

### Art. 2.

L'article 118 de la même loi relatif à l'autorisation du mari, **requis** pour l'embarquement de sa femme, est abrogé.

### Art. 3.

L'article 132 de la même loi définissant l'autorité maritime chargée de l'application du Code du Travail maritime est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour l'application de la présente loi, l'expression Autorité maritime désigne :

« — en France métropolitaine et dans les départements d'Algérie, de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion : le fonctionnaire chargé du service de l'inscription maritime ;

« — dans les territoires d'Outre-Mer de la République : le chef du service des administrateurs de l'inscription maritime ;

« — dans les Etats de la Communauté : le fonctionnaire chargé des services extérieurs et communs en matière de transports maritimes ;

« — dans les rades et ports étrangers : l'autorité consulaire, à l'exclusion des agents consulaires. »

Art. 4.

A l'article 2 de la loi du 17 décembre 1926, modifiée, définissant l'autorité maritime chargée de l'application du Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande, l'alinéa commençant par les mots :

« L'expression d'Administrateur de l'inscription maritime désigne... »,

est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'expression d'Administrateur de l'inscription maritime désigne :

« — en France métropolitaine et dans les départements d'Algérie, de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion, le fonctionnaire chargé du service de l'inscription maritime :

« — dans les territoires d'Outre-Mer de la République : le chef du service des Administrateurs de l'inscription maritime ;

« — dans les Etats de la Communauté : le fonctionnaire chargé des services extérieurs et communs en matière de transports maritimes ;

« — dans les rades et ports étrangers : l'autorité consulaire, à l'exclusion des agents consulaires. »