

Circulaire

Générale

colonial

## Circulaire n° 05-186-1912 ministérielle a. s. rapatriement des inscrits coloniaux.

n° 05-186-1912

Ministère  
ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Date de publication  
1 décembre 1911

Numéro JO  
n° 186 du 01/05/1912

Date du numéro  
1 mai 1912

### TEXTE INTÉGRAL

Le Ministre des Colonies, à Messieurs les Gouverneurs Généraux de l'Indo-Chine, de l'Afrique Occidentale Française, de Madagascar, de l'Afrique Equatoriale française et à MM. les Gouverneurs des Colonies et M. l'Administrateur de Saint-Pierre et Miquelon. La question du rapatriement des inscrits coloniaux a soulevé des difficultés, sur le point de savoir dans quelles circonstances le Département de la Marine, devait, en définitive, supporter les frais qui en résultent. Le décret du 22 septembre 1891 qui régit la matière, met à la charge du budget de la Marine les frais de rapatriement des gens de mer qui incombent à l'Etat, mais, dans la pratique, il s'est présenté des cas qui doivent être considérés comme des exceptions au principe pose. J'ai donc décidé, d'accord avec mon collègue de la Marine, d'adopter les dispositions suivantes qui devront à l'avenir, fixer la répartition entre les budgets locaux des colonies et le budget de la Marine, des dépenses dont il s'agit. Il importe d'abord de préciser en quoi consiste, à proprement parler, le rapatriement et de l'apposer à la conduite avec laquelle il est souvent confondu. Le rapatriement est une nécessité d'ordre public. (Décret-loi du 4 mars 1852) que les articles 252, 258, 262, 270 du Code de commerce imposent aux armateurs pour leurs équipages délaissés à l'étranger, Ces marins, doivent être ramenés au port d'armement ou au premier port français. La conduite consiste dans l'envoi du marin débarqué, du port de France, dans lequel il se trouve, à son quartier d'inscription. L'Armateur doit assurer le rapatriement toutes les fois que l'homme n'est pas débarqué sur sa demande pour cause de discipline ou pour passer en justice. Au contraire le contrat d'engagement peut libérer l'Armateur dans tous les cas, de l'obligation de la conduite à laquelle le Marin a toujours la faculté de renoncer. Par exception en cas de prise, naufrage, déclaration d'innavigabilité, les frais de subsistance, rapatriement et autres ne sont dus par l'armement que jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris, et du montant du prix des marchandises sauvées du naufrage ; les loyers de l'équipage pour la dernière traversée ayant été d'abord prélevés sur les produits. La partie des frais non couverts par lesdits produits reste à la charge de l'Etat. (Art. 17 du décret du 22 septembre 1891 et art. 258 du Code commercial modifié par la loi du 12 août 1885. C'est au département de la Marine qu'incombe cette charge pour les Armements français, mais sauf recours contre l'indemnité d'assurance ou contre les produits du sauvetage, du moins s'il en existe. La Marine paye, définitivement et sans recours contre personne, les frais de rapatriement des hommes débarqués pour passer en jugement ou pour subir une peine. En ce qui concerne la conduite, le Département de la Marine peut payer les avances de route à des inscrits définitifs rejoignant leurs quartiers, mais c'est là une faveur qui peut être refusée si le marin en cause ne paraît pas solvable. La mesure dans laquelle ces règlements et ces usages sont applicables, aux inscrits coloniaux doit être déterminée suivant les différentes situations où ces marins peuvent se trouver. 1° Si l'inscrit colonial est embarqué en complément d'équipage, dans une possession française d'outre-mer, il sera, en cas de délaissement, rapatrié au port d'embarquement sous la garantie de la Marine. L'art. 21 du décret du 22 septembre 1891 et le rapport qui précède cet acte et en commente les dispositions nouvelles sont formels à cet égard. 2° Si un inscrit colonial embarqué est délaissé à l'étranger il a droit au rapatriement dans les mêmes conditions que les autres marins de l'équipage. Il est ramené en France

d'où il est parti, car le résultat du rapatriement est de replacer l'inscrit dans la même situation qu'au départ du voyage, et non de le ramener dans la région dont il est originaire (1). L'inscrit colonial dans cette situation, est donc traité, à tous les points de vue, comme l'inscrit métropolitain lui-même et les frais de son rapatriement restent, suivant le cas, à la charge de l'armement de l'intéressé ou du budget de la Marine selon que le débarquement résulte de l'un ou de l'autre des divers cas prévus aux art. 16 à 20 du décret du 22 septembre 1891. 3° Dans cet ordre d'idées il convient d'examiner la question des frais de conduite, c'est-à-dire des frais de retour dans son pays d'origine, de l'inscrit colonial embarqué sur un navire métropolitain et qui se trouve après son rapatriement rapatrié en France. L'obligation de la conduite n'est pas d'ordre public l'armateur n'y est pas tenu et la Marine peut refuser de faire l'avance des frais qu'elle occasionne, lorsqu'il s'agit d'inscrits métropolitains ; ce département ne saurait donc, a fortiori assumer la charge des frais de conduite occasionnés par les marins coloniaux. 1° Un cas tout différent des précédents est celui des inscrits coloniaux embarqués sur des navires armés dans les Colonies, ces armements ne relèvent pas du Ministère de la Marine et, le fait que l'inscription maritime existerait dans la colonie n'entraîne pas comme conséquence de les rattacher à ses services. Les règlements de l'inscription maritime, proprement dits, ne sauraient en effet être considérés comme la raison d'être du rapatriement des gens de mer qui est une conséquence du contrat de louage du marin. Le département de la Marine ne peut donc supporter les frais de rapatriement ou, plus exactement, le retour dans leur pays d'origine des marins embarqués sur des navires coloniaux. 5° Il reste une dernière catégorie d'inscrits coloniaux dont la Marine ne saurait, à aucun titre, assumer le rapatriement, ce sont les marins qui se trouvent sans ressources, dans un port de France, des colonies ou de l'étranger, sans être dans les conditions voulues pour bénéficier de l'art. 1<sup>er</sup> du décret du 22 septembre 1891. Le rapatriement des indigents, fussent-ils des inscrits maritimes de la Métropole, s'ils ne sont pas dans les conditions fixées par l'art. 1<sup>er</sup> du décret précité doit être assuré par le Ministre de l'Intérieur. En résumé, les inscrits coloniaux embarqués sur des navires de la Métropole, doivent être traités, pour le droit au rapatriement, comme les inscrits métropolitains et renvoyés dans un port français (sauf le tempérament indiqué ci-dessus). Si ces marins coloniaux se sont embarqués en complément d'équipage et dans les conditions prévues à l'article 21 du décret du 22 septembre 1891, ils seront traités conformément aux dispositions de cet article. En ce qui concerne les avances de route ou frais de conduite pour le retour de ces inscrits d'un port de France dans leur pays d'origine, ils ne peuvent être, en aucun cas, payés par le budget de la Marine. Il en est de même des frais de retour, dans leur colonie, des marins indigènes inscrits, embarqués sur des navires armés aux colonies et ces marins ne se trouvent pas dans les conditions de l'art. 1<sup>er</sup> du décret du 22 septembre 1891. Dans ce dernier cas les marins coloniaux ne pourront pas être rapatriés, le cas échéant, dans leur colonie d'origine qu'au compte du budget local de cette colonie et dans la limite des crédits inscrits à ce budget pour le rapatriement des indigènes.

---

**LEBRUN.**