

Un domaine de compétence large

Ce changement de terminologie – police des Classes puis police des inscrits – n'a pas de conséquence sur le contenu des normes applicables aux marins. Cependant, leur finalité cesse d'être militaire (**A**). Cette évolution de la police des Classes accentue le caractère civil de la fonction de commissaire à l'Inscription maritime. En effet, dès l'Empire, ces derniers sont amenés, en pratique, à exercer la police de la navigation et la police des pêches (**B**).

A – De la police des Classes à la police des inscrits

Comme l'ensemble de l'institution, les normes de police applicables aux marins sont définies dès l'Ancien Régime, puis confirmées durant la Révolution et l'Empire (**1**). Au XIX^{ème} siècle, elles suivent l'évolution de l'Inscription maritime et acquièrent progressivement une finalité économique (**2**).

1 – La police des Classes

Dans son sens classique, la notion de police désigne l'ensemble des prérogatives exercées par une autorité administrative, en vue de maintenir l'ordre public sur une portion du territoire ou dans une administration. Par conséquent, la police des Classes peut se définir comme l'ensemble des prérogatives exercées par les commissaires préposés dans les quartiers, en vue d'assurer la levée des hommes nécessaires au service de la Marine.

Dès l'Ancien Régime, elle se traduit d'abord par la surveillance des mouvements de la population maritime. Le principe est posé par les textes fondateurs de l'institution. L'ordonnance de 1670 et l'édit de 1673 précisent que les « gens de mer » classés sont tenus d'avoir toujours avec eux les justificatifs de leurs états de service, dans le but de vérifier s'ils sont libres de s'engager sur un armement

commercial¹¹⁴⁹. Ce contrôle des mouvements de la population maritime est complété par l'ordonnance du 31 octobre 1784. Aux termes de ce texte, outre les mouvements de la population maritime, les commissaires des Classes surveillent les mouvements des navires de pêche et marchands, présents dans leurs quartiers¹¹⁵⁰. Cette surveillance des mouvements de la population maritime est assurée via le visa obligatoire des rôles d'équipage des navires marchands par les commissaires. Tout navire français, avant de quitter un port, doit faire certifier son rôle d'équipage par l'officier des Classes¹¹⁵¹. Ce visa fonde l'intervention des commissaires des Classes en matière de navigation commerciale. Le cas se présente déjà en matière de discipline interne aux équipages marchands¹¹⁵². De même, à l'occasion de la certification des rôles d'équipage, les commissaires sont amenés à vérifier la composition des équipages, notamment si la proportion de marins classés composant l'équipage est celle légalement fixée et si les navires embarquent le nombre de mousses, de novices ou d'officiers spécialisés, prévu par les textes¹¹⁵³. Outre les mouvements, cette police concerne également l'état de marin¹¹⁵⁴.

Les Révolutionnaires confirment l'existence de cette police. Elle reste de la compétence des officiers d'administration de la Marine et consiste toujours en une surveillance des mouvements de la population maritime et en un contrôle de l'état

¹¹⁴⁹ Voir *Code des armées navales*, *op. cit.*, p. 128-129, ordonnance du 19 avril 1670, pages 139 et 140, édit du mois d'août 1673.

¹¹⁵⁰ Voir ISAMBERT, JOURDAN, DECRUSSY, *Recueil Général des Anciennes Lois Françaises*, *op. cit.*, tome 27, p. 495, article 7, titre VII. Ce texte dispose que les commissaires des Classes doivent fournir, au secrétaire d'État à la Marine, un état annuel des navires de pêche et de commerce présents dans leurs quartiers.

¹¹⁵¹ Quand un navire quitte un port étranger, cette prérogative est exercée par le consul de France, solution confirmée au XIX^{ème} siècle. Cette prérogative est un reliquat de l'organisation de l'Ancien Régime. Le commerce était alors de la compétence du secrétaire d'État à la Marine. Les consuls de la nation française à l'étranger sont sous son autorité et il arrive que des commissaires de la Marine assurent cette fonction.

¹¹⁵² Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Cherbourg, série P (Inscription maritime), sous-série 1P5 (actes normatifs), carton 2 (1731 - 1749), ordonnance du 22 juin 1753 relative à la police et à la discipline des équipages marchands à destination des colonies d'Amérique. Ce texte dispose que les commissaires des Classes sont chargés, à l'arrivée des navires, de procéder à une revue des équipages, de faire arrêter les auteurs d'infractions à la police et à la discipline, et de remettre aux amirautés les cas les plus graves.

¹¹⁵³ *Id.*, carton 3 (1752 - 1769), déclaration du Roi du 15 novembre 1767 sur l'obligation d'inclure un chirurgien dans les équipages des navires naviguant au long cours.

¹¹⁵⁴ Voir *supra*, paragraphe 1, B.

des personnes astreintes au service de la Marine¹¹⁵⁵. Ce texte précise, par ailleurs, que les administrateurs de la Marine chargés du service des Classes sont compétents pour « *la certification de tous les extraits des pièces nécessaires pour constater l'état des gens de mer et leurs conventions avec les armateurs* »¹¹⁵⁶. Les administrateurs de la Marine affectés au service des Classes deviennent compétents pour veiller à la légalité des conventions liant les armateurs aux marins. Une catégorie professionnelle – les marins - voit donc ses droits protégés par l'État. Néanmoins, aux termes de la définition classique de la notion de police, la police des Classes ne doit s'appliquer qu'à l'occasion des levées, quand les marins remplissent leurs obligations envers l'État, et ne doit viser que le bon ordre en la matière. La police des Classes sort ainsi de son cadre militaire originel. La réforme de 1795 confirme cette évolution¹¹⁵⁷. Elle reste relative aux mouvements et à l'état professionnel des inscrits. Les marins restent tenus de signaler, au commissaire du quartier où ils résident, leurs déplacements tant à l'intérieur du pays qu'à l'extérieur¹¹⁵⁸. De même, les commissaires continuent de contrôler les armements commerciaux, via la certification des rôles d'équipage¹¹⁵⁹. Comme sous les régimes précédents, ce contrôle a pour finalité d'assurer le respect des droits des divers acteurs de la vie maritime : l'État, la Caisse des invalides, les « gens de mer ». La police des Classes revêt ainsi une dimension comptable importante. Les commissaires de l'Inscription maritime sont chargés de tenir l'ensemble des écritures comptables du service maritime local. Comme en matière d'administration des arsenaux, ce contrôle dépasse le seul aspect financier. En effet, les commissaires de l'Inscription tiennent le compte des années de service des inscrits et des diverses circonstances - changement de grade/qualification ou de situation familiale, principalement - susceptibles de faire varier leur obligation de service envers l'État, leur solde ou leur droit à pension¹¹⁶⁰. Cette compétence est également importante pour les tiers liés aux inscrits, et d'abord pour la famille de

¹¹⁵⁵ Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 1, p. 222, article XIII.

¹¹⁵⁶ *Ibid.*, article 13.

¹¹⁵⁷ *Id.*, volume 6, p. 54 à 57.

¹¹⁵⁸ *Id.*, volume 1, p. 221, article IX, loi du 7 janvier 1791 ; volume 6, p. 55, article XXVII, loi du 3 brumaire an IV.

¹¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 222, article XIII, loi du 7 janvier 1791.

¹¹⁶⁰ En ce qui concerne les invalides, voir *infra*, chapitre 4, section 2, paragraphe 1. Cette compétence concerne également les parts de prises, voir *supra*, partie 1, chapitre 2, section 2, paragraphe 2.

l'inscrit, en raison de la faculté de délégation ouverte par la loi du 3 brumaire an IV¹¹⁶¹. En outre, comme sous l'Ancien Régime, la solde peut être saisie, si la dette de l'inscrit est constatée par le commissaire de l'Inscription¹¹⁶². La police des Classes n'est donc qu'une branche spéciale de la police administrative qu'exercent les officiers d'administration de la Marine. Néanmoins, elle diffère dès la Révolution, en raison du contrôle réalisé par les administrateurs des Classes/Inscription sur les conventions entre les « gens de mer » et les armateurs. Cette différence est alors mineure et ce contrôle est, pour lors, fondé sur le caractère militaire du statut de marin classé. Les armateurs doivent ainsi employer les « gens de mer » selon le grade et l'emploi mentionnés sur le matricule tenu par l'administrateur des Classes/Inscription. De même, administrant la population maritime pour le compte de l'État, les commissaires de l'Inscription maritime deviennent compétents en matière de nationalité des « gens de mer »¹¹⁶³. Ainsi, reprenant les dispositions applicables durant l'Ancien Régime, les textes adoptés durant le Consulat précisent que les marins étrangers, ayant servi sur les navires de l'État, peuvent acquérir la qualité de citoyen français¹¹⁶⁴. Comme en matière

¹¹⁶¹ Cette faculté est introduite par le décret du 3 brumaire an IV. Voir LEBEAU, *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 6, p. 56, article XXIV, loi du 3 brumaire an IV. Sous l'Ancien Régime, les marins levés et embarqués à bord des navires royaux étaient payés au retour de campagne, au désarmement. En pratique, durant leur temps de service, leur famille se retrouvait sans ressources. Ce problème est soulevé, durant les débats préalables aux textes de 1791 et 1795, par les opposants au système. Pour ces derniers, les retards dans le paiement des soldes des marins classés et le dénuement de leur famille, récurrents sous l'Ancien Régime, permettent d'assimiler les Classes à une corvée.

¹¹⁶² Les administrateurs des Classes partagent leurs compétences, en la matière, avec les commissaires des travaux et les commissaires aux armements, chargés de constater les droits acquis par les inscrits - matelots et ouvriers - durant leur période de service. En cas de délégation de solde ou de dette, ils s'adressent aux commissaires à l'Inscription maritime pour en vérifier l'existence, avant que le commissaire général en ordonne le paiement. Voir, par exemple, SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série E (services administratifs), sous-série 1E (commissaire général, directeur de l'intendance), sous-série 1E5 (correspondance du commissaire général), carton 36 (an IX-1806), lettre du 3 pluviôse an IX. Dans ce courrier, le commissaire général précise que cette faculté n'est ouverte qu'aux inscrits. SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Brest, série E (service administratif), sous-série 2E (commissaire aux armements), lettres du commissaire aux armements, carton 193, lettre du 6 novembre 1848. Dans ce document, se pose la question de la légalité d'une délégation consentie par un inscrit à son épouse. La preuve en est apportée par le commissaire du quartier où est inscrit le marin en question.

¹¹⁶³ Cette compétence concerne la nationalité tant des gens de mer que du navire. Sur ce dernier point, voir infra, B.

¹¹⁶⁴ Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 10, p. 538-539, arrêté du 14 fructidor an VIII qui soumet à l'Inscription maritime les marins étrangers, résidant en France, qui ont épousé une femme française et qui naviguent sur des navires de

d'administration des arsenaux, cette prérogative conduit les commissaires de l'Inscription à contrôler la légalité des actes susceptibles de modifier le contenu des droits des divers acteurs de la vie maritime. Une lettre du 10 janvier 1812, du préfet maritime de Toulon à l'administrateur chargé du quartier maritime de la même ville, l'illustre¹¹⁶⁵. En l'espèce, le préfet maritime remarque, dans les rôles conservés par l'officier en charge des Classes dans le quartier de Toulon, une différence entre le nombre d'hommes levés pour le service et le nombre d'hommes susceptibles de l'être¹¹⁶⁶. Il ordonne, en conséquence, à l'administrateur de ce quartier de procéder à la visite des navires suspectés d'employer des marins en fraude vis-à-vis de leurs obligations¹¹⁶⁷. Dès lors, la notion d'usage trouve, dans l'Inscription maritime, un second domaine d'application¹¹⁶⁸.

Comme à la fin de l'Ancien Régime, les marins demeurent, durant la Révolution et l'Empire, des soldats semi-permanents. Le nombre important d'actes concernant la répression de la désertion des « gens de mer » est révélateur. La correspondance des commissaires préposés à l'Inscription maritime illustre également cette permanence. Dans une lettre du 5 août 1808, le commissaire du quartier de Toulon expose, au chef d'administration, la question de la sanction à infliger à un pêcheur¹¹⁶⁹. En l'espèce, alors que, en raison de la présence de deux navires britanniques, le commandant d'une canonnière l'avait sommé, par deux tirs à boulet, de retourner vers la côte, le pêcheur en cause continue de se diriger vers le large. Une fois amené à bord de la canonnière, le pêcheur avoue avoir continué de naviguer, malgré la présence britannique et les deux sommations. Les derniers propos du commissaire à l'Inscription maritime illustrent l'incertitude statutaire

commerce français. Durant l'Ancien Régime, les marins étrangers servant sur les navires du Roi sont réputés aubains.

¹¹⁶⁵ Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série E (services administratifs), sous-série 1E (commissaire général, directeur de l'intendance), sous-série 1E8 (correspondance adressée au commissaire général), carton 125 (1812). Voir également carton 4 (an IX), rapport du sous-commissaire chargé du service à Sète, du 13 messidor an IX, sur la tenue de la comptabilité.

¹¹⁶⁶ *Ibid.* Il remarque notamment que des personnes sont encore inscrites alors qu'elles ne sont plus en âge de servir, ou sont apostillées « inconnu » ou « absent sans nouvelles ».

¹¹⁶⁷ *Ibid.* Le vice-amiral Lhermitte fait part, à l'administrateur du quartier, de sa méfiance vis-à-vis des syndics des gens de mer et des prud'homies de pêcheurs.

¹¹⁶⁸ *Id.*, lettre du 15 pluviôse an IX, du commissaire du quartier d'Agde. Ce commissaire reproche à son subordonné un retard dans la transmission de sa comptabilité, qui ne se serait pas produit si l'usage local avait été respecté.

¹¹⁶⁹ *Id.*, carton 77 (1808).

de l'inscrit : « *J'ai l'honneur de vous demander vos ordres relativement au pêcheur qui n'est pas venu pour chercher son rôle d'équipage, mais qui vraisemblablement viendra sous peu. Je le ferai venir d'ailleurs si la punition que vous voudrez bien ordonner qui lui soit infligée était de nature à ne pas devoir attendre sa comparution spontanée* »¹¹⁷⁰. La sanction du pêcheur est doublement fondée. En raison de l'état de guerre, et en conséquence de la présence d'un ennemi, le pêcheur devait se plier à l'injonction du commandant de la canonnière, seul représentant de l'État. Par ailleurs, en raison de son statut d'inscrit, ne pas obéir à un ordre d'un officier constitue une faute disciplinaire. Dans les deux cas, la sanction est prononcée par le chef d'administration, en sa qualité de chef du service de l'Inscription maritime dans l'arrondissement. Néanmoins, si la police des Classes reste fondée sur l'obligation de service, les révolutionnaires posent les bases de son évolution future, en confiant aux commissaires de l'Inscription maritime le contrôle des conventions liant les « gens de mer » aux armateurs.

2 – La police des inscrits

La conception traditionnelle de la police des Classes est remise en cause à l'occasion de l'affaire Offret¹¹⁷¹.

Aux termes de l'arrêt du 14 juillet 1827, de la Chambre criminelle de la Cour de cassation, les marins inscrits sont des citoyens ordinaires et la police des Classes ne s'applique qu'à l'occasion du service obligatoire des inscrits¹¹⁷². En outre, la Cour précise que les faits en cause - le refus d'un patron de pêche de remettre au bureau des Classes les rôles de son équipage - relèvent de la police de la navigation, non de celle des Classes. Dans cette première décision, la Cour de cassation retient une conception stricte de la police des Classes. C'est une prérogative militaire fondée sur une obligation militaire, à savoir l'inscription des « gens de mer » sur le matricule des « gens de mer ». À la lecture de cette première décision, la police des

¹¹⁷⁰ Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série E (services administratifs), sous-série 1E (commissaire général, directeur de l'intendance), sous-série 1E8 (correspondance adressée au commissaire général), carton 77 (1808).

¹¹⁷¹ Voir *supra*, p. 323-325.

¹¹⁷² Voir *supra*, section 1, paragraphe 1, B.

Classes ne concerne que le classement et la levée des marins, tandis que le contrôle des mouvements de la population maritime relève de la police de la navigation. Les suites de cette affaire ont un impact plus important. Suite à l'arrêt du 14 juillet 1827, l'affaire est renvoyée à la cour d'appel de Poitiers. La question reste de savoir si le commissaire Offret a commis un excès de pouvoir et, dans l'affirmative, quelle est la juridiction compétente. Dans son arrêt du 27 décembre 1827, la cour d'appel de Poitiers statue que, le Directoire ayant confirmé, par l'arrêté du 21 ventôse an IV, l'existence de la police des Classes pour tout ce qui est conciliable avec le nouvel état de la législation en matière d'Inscription maritime, les « *marins classés, quoique non en activité de service, sont soumis à une police particulière, qu'ils ne cessent pas d'appartenir à la Marine, et qu'ils sont obligés, sous peine de prison, d'obéir aux chefs que la loi leur donne* »¹¹⁷³. Cette décision va contre l'interprétation retenue par l'arrêt du 27 juillet 1827. Alors que la cour de Cassation, dans l'arrêt du 14 juillet, considère que la police des classes n'est pas de nature militaire, la cour de Poitiers considère, au contraire, que les marins classés sont astreints à un régime particulier et permanent. La remise des rôles d'équipages marchands ne relève pas de la police de la navigation, mais bien de la police des Classes, car elle permet de vérifier si les membres de l'équipage sont libres de tout service envers l'État. Refuser de délivrer un tel document est une entrave au service de la Marine. La répression des infractions à cette police appartient aux commissaires de l'Inscription maritime. L'action contre le commissaire Offret est donc nulle. Cette décision de la cour d'appel met en exergue le problème principal de la police des Classes : sa définition précise. Si le contrôle de l'état professionnel des marins entre, sans problème, dans son domaine d'application, le contrôle des mouvements des marins et des navires commerciaux, ainsi que le contrôle des conventions entre marins et armateurs, peuvent relever de la police de la navigation. Giraudeau se pourvoit de nouveau en cassation. Le 13 décembre 1828, l'Assemblée plénière rend un arrêt confirmant la décision de la cour d'appel de Poitiers¹¹⁷⁴. Le baron Mourre, procureur général près la Cour de

¹¹⁷³ Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1828 – Partie officielle*, op. cit., p. 992-993.

¹¹⁷⁴ *Ibid.*, p. 1015 à 1039. Les *Annales maritimes et coloniales* comprennent, outre l'arrêt, la plaidoirie de l'avocat du commissaire Offret et celle du Procureur général près la Cour de cassation. Seuls quelques extraits de la plaidoirie de l'avocat du commissaire Offret sont édités. Cette dernière

cassation, commence son plaidoyer en ces termes : « *La cour royale de Poitier a-t-elle violée la loi en se déclarant incompétente pour connaître du délit d'arrestation illégale imputé au sieur Offret, commissaire des classes, contre Giraudeau, marin inscrit. Telle est la question qu'offre le pourvoi aujourd'hui soumis à la cour. Ce pourvoi à cela de particulier, et nous pouvons dire d'extraordinaire, que la Cour de cassation ne peut décider que la juridiction maritime est incompétente, qu'en décidant que le commissaire des classes s'est rendu coupable d'arrestation illégale, c'est-à-dire, en prononçant sur le fond, circonstance qui recommande de plus fort l'examen des difficultés à l'attention la plus religieuse de la cour. Les principales ordonnances qui, jusqu'à l'année 1790, ont réglé la matière, se sont modifiées plus une fois dans quelques-unes de leurs dispositions, mais elles ont toujours été rédigées dans le même esprit, et elles consacrent toutes le même régime. Chaque individu est libre d'adopter la profession maritime. S'il adopte cette profession, il est classé, c'est-à-dire inscrit dans la classe des marins. Tout marin classé doit servir à son tour sur les vaisseaux du Roi. On voit que, dans cet ordre des choses, le service militaire maritime est un impôt mis sur les professions maritimes* »¹¹⁷⁵. Par sa seule profession, le marin est soumis à un régime spécial. Cependant, « *parmi ces marins, les uns sont en activité de service, les autres n'y sont pas encore. Parmi ces derniers mêmes, les uns sont embarqués sur des bâtiments de commerce, les autres sont à terre* »¹¹⁷⁶. Le régime applicable aux marins varie en fonction de ces

s'appuie principalement sur le caractère spécial du statut d'inscrit, résultant des dispositions de l'ordonnance du 31 octobre 1784. Ce texte n'ayant pas été abrogé, selon l'avocat du commissaire Offret, le statut de marin inscrit, dont le respect est du ressort des commissaires à l'Inscription maritime, a été conservé dans le nouvel ordre institutionnel. La décision de la Cour d'appel de Poitier est donc justifiée. Le commentateur des annales maritimes et coloniales, résumant la plaidoirie de l'avocat du commissaire Offret, précise : « *C'est aussi une erreur de croire que le régime des Classes ne soit institué que pour assurer les levées maritimes que nécessitent les besoins de la Marine Royale, il l'est également pour la sûreté de la navigation et du commerce privé, car c'est à l'aide de ce régime que le marin est suivi par une surveillance tutélaire d'un bout à l'autre du monde, et que l'immensité des mers ne peut le soustraire, ni à l'action des lois, ni l'exécution de ses devoirs* ». Cette jurisprudence est absente des répertoires Sirey et Dalloz, à la différence de l'arrêt du 27 juillet 1827. Elle est, au contraire, commentée dans des ouvrages de droit maritime publiés à titre privé, en raison de ses conséquences sur la répression de l'indiscipline des équipages des navires marchands. Voir par exemple, BEAUSSANT (A.), *Code maritime ou lois de la marine marchande*, Paris : Legrand libraire-commissionnaire, 1840, tome 1, p. 81-96.

¹¹⁷⁵ Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1828 – Partie officielle*, op. cit., p. 1019.

¹¹⁷⁶ *Ibid.*

situations. Quand ils sont en service pour l'État, les « gens de mer » sont soumis à la discipline militaire. Dans les autres cas, ils sont soumis à une police spéciale, dont le but est de veiller au respect, par les inscrits, de leur obligation de service : la police des Classes. Cependant, si sa finalité est militaire, elle n'est pas de nature militaire puisque régissant le statut de professionnel de la mer. Les réformes de 1791 et 1795 attribuent cette matière aux commissaires de la Marine. Ces derniers ont la faculté de punir les infractions à cette police, mais dans la limite imposée par les textes en la matière. L'Inscription maritime et l'obligation de service deviennent distinctes. Les conséquences de cette décision sont comparables à celles des circulaires de 1835 instituant la levée permanente. En effet, elle consacre la primauté du caractère civil du statut d'inscrit. Cette évolution, en germe depuis la création des équipages de ligne, en 1825, est accentuée par l'évolution du mode de recrutement, en 1835¹¹⁷⁷.

Le règlement général du 7 novembre 1866, sur l'administration de l'Inscription maritime, consacre définitivement cette distinction entre la police des inscrits - le terme de classe est alors abandonné - et la levée des équipages. Surtout, ce texte définit précisément le domaine de la police des inscrits. Les dispositions concernant la levée des inscrits - désormais proches de celles en vigueur pour l'Armée de terre - sont secondaires et présentées dans une partie à part¹¹⁷⁸. Dans le rapport préalable, le ministre Chasseloup-Laubat précise d'abord que l'Inscription maritime, dans son sens le plus étroit, n'est qu'un recensement particulier concernant une catégorie professionnelle : les marins. Tirant les conséquences des réformes menées en matière de levée des équipages, le ministre en conclut que cette inscription est désormais distincte du mode de formation des équipages des navires de l'État¹¹⁷⁹. Désormais, l'inscription des marins présente un intérêt autre. En effet, lors de leur inscription sur le matricule des « gens de mer », l'ensemble

¹¹⁷⁷ Voir *supra*, section 1, paragraphe 2, B.

¹¹⁷⁸ Voir *supra*, section 1.

¹¹⁷⁹ Voir MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes ; l'inscription maritime ; le recrutement de la flotte ; la police de la navigation ; les pêches maritimes*, op. cit., p. XII à XIV, paragraphe 2 « de l'Inscription maritime », rapport préalable. Le ministre écrit : « Cet enregistrement est donc, en réalité, complètement indépendant du mode de levée ou du recrutement des matelots, et alors même que l'État n'aurait eu aucun service à réclamer des gens de mer, la loi aurait dû, dans leur intérêt même, prescrire ce qu'elle a ordonné, c'est-à-dire une inscription particulière pour les Français qui se livrent à la navigation ».

des qualités des marins est mentionné : le grade, l'âge, le nombre de campagnes, la situation familiale. Dès lors, « *cette inscription particulière est en quelque sorte l'état civil des marins : elle permet de les suivre dans tout le cours de leur vie, de leurs campagnes ; de les entourer d'une protection toute spéciale que réclame partout leur industrie toute spéciale* »¹¹⁸⁰. Le ministre ne fait que tirer les conséquences des réformes menées depuis les années 1820, en matière de recrutement naval. La police exercée sur les « gens de mer » est désormais fondée sur un motif économique. Les « gens de mer » doivent être protégés car ils sont essentiels au développement du commerce français et des colonies. Cette évolution de l'Inscription maritime s'inscrit dans le contexte de renouveau de la politique navale et d'évolution technologique. Grâce à l'existence d'équipage permanent pour le service des navires de la flotte, la population maritime est avant tout disponible pour l'activité commerciale, le développement du tonnage marchand durant la Monarchie de Juillet l'illustre¹¹⁸¹. De même, la flotte a tendance à reposer principalement sur ces équipages permanents. En effet, la complexification technologique des navires de guerre implique des marins spécialement formés à leur manœuvre. C'est la différence essentielle entre le Classement et l'Inscription. À l'époque de la Marine à voile, les marins pouvaient passer, sans difficulté, d'un navire marchand à un navire de guerre. L'apparition des navires modernes, dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, rend un tel passage plus difficile, les navires de commerce et les navires de guerre ayant suivi des évolutions techniques différentes. L'Inscription maritime est donc devenue un outil d'administration, au sens classique. En témoignent les attributions étendues des commissaires préposés dans les divers quartiers de l'Inscription.

¹¹⁸⁰ Voir MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes ; l'inscription maritime ; le recrutement de la flotte ; la police de la navigation ; les pêches maritimes*, op. cit., p. XIII.

¹¹⁸¹ Le tonnage des entrées dans les ports français avoisine les 690000 tonneaux en 1820. Il passe à un million en 1830, et atteint 2,3 millions en 1845. Voir SÉE (Henri), *Les origines du capitalisme moderne (esquisse historique)*, Paris : Librairie Armand Colin, 1926, p.159.

B – Les attributions étendues

Les administrateurs de l'Inscription maritime exercent également la police des pêches et la police de la navigation. Les périodes révolutionnaires et impériales sont déterminantes pour ces deux matières. En effet, la circonstance de guerre, quasi permanente de 1792 à 1815, empêche les gouvernements révolutionnaires d'achever les réformes commencées en 1790 et 1791 dans ces deux domaines. La pratique amène le pouvoir à s'appuyer sur les administrateurs de la Marine préposés aux levées, à défaut d'une autre autorité, pour veiller au bon ordre en matière de navigation (1) et de pêche maritime (2). Ainsi, les commissaires de l'Inscription maritime sortent de leur domaine traditionnel de compétences dès le début du XIX^{ème} siècle, et deviennent compétents pour maintenir le bon ordre maritime local. Cette compétence des commissaires de la Marine leur est retirée en 1902 (3).

1 – La police de la navigation

La police de la navigation vise à assurer le bon ordre dans la navigation en mer. Elle concerne le balisage des côtes, le câblage, etc. Ces matières relèvent, avant la Révolution, des amirautés¹¹⁸². L'attribution de ces matières aux administrateurs de la Marine parachève l'évolution amorcée par le pouvoir royal au XVIII^{ème} siècle¹¹⁸³. Durant la Révolution, les commissaires des Classes/Inscription reçoivent la surveillance de diverses autorités chargées de veiller au bon ordre dans la navigation maritime (a). À partir du Consulat, cette surveillance évolue, et les commissaires deviennent, au début du XIX^{ème} siècle, l'autorité de principe en la matière (b).

¹¹⁸² Voir *Ordonnance de la Marine, du mois d'août 1681*, Paris : chez Charles Osmont, 1711.

¹¹⁸³ SCHNACKENBOURG (Christian), *L'Amirauté de France à l'époque de la Monarchie administrative ; op. cit.*, volume II, p. 185-186. L'accroissement des prérogatives des administrateurs des Classes vise également à contrebalancer les attributions des amirautés dans des matières relevant du domaine administratif.

a – Les réformes révolutionnaires

Au XVIII^{ème} siècle, l'état militaire semi-permanent des marins classés justifie l'intervention croissante des administrateurs de la Marine, au détriment des amirautés, en matière de navigation commerciale, cette dernière constituant le cadre d'entraînement des « gens de mer »¹¹⁸⁴.

Au début de la Révolution, en conséquence de la loi des 16 et 24 août 1790, les amirautés sont supprimées, et leurs prérogatives, en matière de litige commercial, attribuées aux tribunaux de commerce¹¹⁸⁵. Les attributions, en matière de police, sont partagées, par un décret additionnel à la loi des 16 et 24 août 1790, adopté le 7 septembre de la même année. Ce texte précise que le comité de Marine est chargé de présenter un projet de décret en matière de police des ports et de police de la navigation¹¹⁸⁶. Ce projet est adopté par l'Assemblée Nationale le 9 août 1791, sans discussion¹¹⁸⁷. Ce texte confirme les prérogatives des administrateurs des Classes sur les mouvements maritimes. La délivrance des passeports et des congés nécessaires pour la navigation commerciale, auparavant de la compétence des amirautés, est désormais de la compétence des administrateurs de la Marine. Elle illustre la confusion entre police des Classes et police de la navigation. L'administrateur des Classes vérifie, à cette occasion, si les marins sont libres de leur obligation de service, s'ils sont employés selon la qualité mentionnée sur le matricule des « gens de mer », si les avances aux marins et la retenue en faveur des invalides ont été versées ou encore, l'existence d'éventuelles délégations ou dettes. Dans le même temps, ils s'assurent que le matériel des navires marchands est conforme aux prescriptions légales (matériel de chirurgie, chaloupe, etc.) et que la composition de l'équipage respecte les proportions fixées par les textes (nombre de mousses, présence d'un chirurgien, etc.)¹¹⁸⁸.

¹¹⁸⁴ Voir *supra*, paragraphe 1, A.

¹¹⁸⁵ Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 1, p. 113, article II, titre XII, loi des 16 et 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire. Voir également p. 151, article VII, décret additionnel à celui du 16 août.

¹¹⁸⁶ *Ibid.*, p. 152, article IX

¹¹⁸⁷ *Id.*, volume 2, p. 260-270. Voir également MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, tome XXIX, op. cit., p. 283-292, et 298.

¹¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 262-263, article 1, titre II « des congés et rapports ».

En matière de police des ports, l'ancienne organisation est conservée. La compétence des administrateurs de la Marine est indirecte dans ce domaine. Cette police concerne la sûreté de la navigation dans les ports, la sûreté et la salubrité des quais, le pilotage, etc. Elle est de la compétence des officiers de port¹¹⁸⁹. Comme en matière d'accès au grade d'officier-marinier, les administrateurs de la Marine préposés aux Classes s'assurent que les candidats remplissent les conditions légales pour exercer ces fonctions¹¹⁹⁰. L'administrateur des Classes apparaît comme un relais entre les divers services de l'État, puisqu'il transmet ces justificatifs aux autorités chargées d'organiser l'élection des officiers de port. Les procès-verbaux d'élection sont transmis au ministre de la Marine, qui expédie les commissions d'officiers de port nécessaires. L'administrateur des Classes est chargé de transmettre ces actes à qui de droit¹¹⁹¹. Le constat est identique en matière de bris de naufrage. La suppression des amirautés entraîne, en la matière, un partage de leurs compétences entre les administrateurs des Classes et les juges de paix. Le décret du 13 août 1791 précise qu'en cas de bris de naufrage, ces deux autorités sont chargées de se rendre sur les lieux et de procéder au sauvetage du navire et des biens¹¹⁹². Ce dispositif illustre l'incertitude sur le fondement de l'intervention des administrateurs des Classes. En effet, le rôle premier de ces derniers est d'assurer le bon ordre en matière de levée, domaine étranger aux bris de naufrage. De prime abord, il est possible de considérer que l'administrateur des Classes n'intervient, en la matière, qu'en raison de l'attribution expresse de prérogatives par la loi. Néanmoins, les précisions données par l'article 6, titre I, autorisent à penser qu'il peut intervenir au titre de la police économique, telle qu'elle sera définie en 1795. En effet, le décret du 13 août 1791 précise que le juge de paix procède à la vente de biens récupérés, sous la surveillance de l'administrateur des Classes. Ce dernier veille également à ce que les sommes perçues soient employées au paiement des personnes requises pour les secours des

¹¹⁸⁹ Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 2, p. 264-267, article 1, titre III « des officiers de police dans les ports, et de leurs fonctions ».

¹¹⁹⁰ *Ibid.*, article XI, titre III. Peuvent être élus officiers de port les personnes âgées de trente ans et titulaires d'un brevet d'enseigne de vaisseau. La preuve de ces critères est apportée par le matricule des gens de mer.

¹¹⁹¹ *Ibid.*, article IX. Ce contrôle sur les officiers de port est confirmé par le décret du 12 décembre 1806, contenant règlement sur le service du pilotage. Voir *Bulletin des lois de l'Empire Français - 4^{ème} série*, op. cit., tome 5, p. 629-641.

¹¹⁹² *Ibid.*, articles III et IV, titre I « de la compétence des affaires maritimes ».

navires échoués. Le commissaire intervient, aux termes de ce texte, en sa qualité de représentant de l'autorité centrale et surveille l'autorité locale, le juge de paix, dans l'exercice de ses fonctions administratives. La francisation est un autre exemple de ce rôle étendu des administrateurs des classes. La francisation est l'acte qui fixe la nationalité du navire en l'autorisant à porter le pavillon français. Il détermine donc les lois et règlements applicables aux navires. Le décret du 13 août 1791 ne traite pas cet aspect. Les questions de nationalité des navires ne sont abordées qu'à l'occasion de l'adoption de l'Acte de Navigation, du 21 septembre 1793, acte complété par un décret du 27 vendémiaire an II¹¹⁹³. La question de la nationalité des navires est au cœur de ce dispositif, puisqu'il s'agit de protéger le commerce maritime français¹¹⁹⁴. Des critères sont posés pour déterminer la nationalité des navires¹¹⁹⁵. L'article 10 du décret du 27 vendémiaire an II précise que les actes de francisation sont « *délivrés au bureau du port ou du district auquel appartient le bâtiment* »¹¹⁹⁶. Rapidement, la délivrance de cet acte est confiée à l'administration des douanes, en raison des conséquences fiscales de l'acte de francisation. L'administration de la Marine est écartée de ces questions, en raison des intérêts fiscaux en jeu¹¹⁹⁷. Néanmoins, les commissaires interviennent de manière indirecte en la matière, à un double titre. En effet, pour que l'acte de francisation soit valide, les trois quarts de son équipage doivent être composés de marins français. Les registres des administrateurs des Classes

¹¹⁹³ Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 4, p. 110-122, rapport préalable ; et p. 183-191, décret contenant des dispositions relatives à l'Acte de Navigation.

¹¹⁹⁴ Voir également MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, tome LXVIII, op. cit., p. 143-147. Le député Marec, dans le rapport qu'il présente au nom du comité de Marine à l'Assemblée, précise que « *le but principal de l'acte de navigation que nous proposons est de détruire l'entremise de toute navigation indirecte dans les transports maritimes de nos échanges avec les peuples étrangers, et de faire cesser enfin ce cabotage intermédiaire si préjudiciable à notre commerce et à notre Marine* ». Mettre en place un régime prohibitif, à l'instar des Britanniques, permet de protéger l'activité maritime et le développement de la population maritime, ce qui bénéficie, au final, à la Marine.

¹¹⁹⁵ Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 4, p. 121, article II, Acte de Navigation. Ce texte précise que, pour être réputé français, un navire doit avoir été construit en France ou dans les colonies, avoir été déclaré de bonne prise ou confisqué en contravention avec les lois de la République, être l'entière propriété de Français, avoir tous ses officiers français et les trois quarts de son équipage composés de Français, c'est-à-dire d'inscrits.

¹¹⁹⁶ *Ibid.*, p. 184-185.

¹¹⁹⁷ Ici une police spéciale, de nature fiscale, s'applique prioritairement à la police générale, la police de la navigation. En effet, À l'occasion de la francisation, est réalisé le jaugeage du navire, c'est-à-dire la détermination du nombre de tonneaux, obligatoirement mentionné dans l'acte de francisation. La compétence des officiers des douanes est justifiée par le mode de calcul des taxes applicables au commerce maritime, ces dernières étant fonction du nombre de tonneaux.

permettent de vérifier la nationalité des membres de l'équipage, quand l'acte de francisation est établi par les officiers des douanes. Par ailleurs, les administrateurs des Classes interviennent au titre de leurs attributions en matière de certification des rôles d'équipage. Avant de délivrer leur visa, ils vérifient si le navire dispose de tous les papiers nécessaires, dont l'acte de francisation. Cet acte est également requis quand les administrateurs procèdent au recensement des navires de commerce présents dans les divers quartiers. Les administrateurs de la Marine en viennent alors à apprécier la légalité de l'acte de francisation¹¹⁹⁸. Ainsi, au terme des réformes révolutionnaires, la police de la navigation est de la compétence de plusieurs autorités, sous le contrôle des administrateurs des Classes, contrôle fondé sur la police des Classes.

b – La compétence de principe des commissaires de l'Inscription

Dès le Consulat, le rôle de l'administrateur de l'Inscription maritime, en la matière, est accru.

Il devient seul compétent en matière de bris de naufrage. Dès l'an VIII, le commissaire intervient seul en cas de naufrage d'un navire neutre ou ennemi, puis l'arrêté du 17 floréal an IX confie l'ensemble de la matière, y compris les prérogatives relatives à la vente des biens récupérés, aux commissaires à l'Inscription maritime¹¹⁹⁹. Comme les prises maritimes, les bris de naufrage, partagés à l'occasion de la suppression des amirautés, deviennent une matière purement administrative¹²⁰⁰. En effet, en cas de naufrage, les pouvoirs du capitaine cessent, puisqu'un des éléments de sa commission, le navire, n'existe plus. Ce navire devient une épave et l'administration de la Marine, chargée de maintenir la sûreté dans la navigation, intervient dans le but de rétablir l'ordre public maritime¹²⁰¹. Dès lors, les tribunaux ordinaires ne peuvent intervenir en la matière,

¹¹⁹⁸ L'acte de francisation comportant le rôle d'équipage, ce dernier doit être conforme au registre tenu par l'administrateur des Classes.

¹¹⁹⁹ Voir DUVERGIER (Jean-Baptiste), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État*, op. cit., volume 12, p. 451-452.

¹²⁰⁰ Voir *supra*, partie 1, chapitre 2, section 2, paragraphe 2, B.

¹²⁰¹ Voir LEBEAU (Sylvain), *Code des bris de naufrage et échouements*, Paris, au Comptoir des Imprimeurs-Unis, 1844, p. 1-5, titre 1^{er} « dispositions générales ».

sans atteinte au principe posé par la loi des 16 et 24 août 1790, sur l'organisation judiciaire. Cette compétence exclusive des commissaires de l'Inscription maritime les confirme comme autorité de droit commun, pour veiller au respect de la police de la navigation. Ils disposent, dans ce but, de l'autorité sur la gendarmerie maritime. Seuls les actes de francisation échappent aux commissaires de l'Inscription maritime. Cependant, les questions de nationalité ne leur sont pas étrangères et ils interviennent en matière de « neutralisation » des navires. La neutralisation est l'acte qui permet à un navire français de battre pavillon neutre. Cette procédure est autorisée uniquement en temps de guerre¹²⁰². Elle est fixée par le règlement du 13 prairial an XI¹²⁰³. La neutralisation est autorisée par le ministre de la Marine, sur demande relayée par les administrateurs de l'Inscription maritime. Quand la neutralisation est autorisée, ces derniers sont chargés de rédiger l'acte¹²⁰⁴. La compétence des administrateurs de la Marine, plutôt que celle des administrateurs des douanes, est basée sur la circonstance de guerre. Le principe est similaire à celui qui fonde les compétences du commissaire à l'Inscription maritime en matière de délivrance de lettre de marque. Autoriser un navire français à battre pavillon neutre pour continuer la navigation commerciale, malgré le contexte de guerre, est un acte administratif. En effet, un navire bénéficiant de cet acte peut, potentiellement, faire du commerce avec une puissance hostile¹²⁰⁵. La neutralisation, comme la course, autorise un particulier à se livrer à un acte répréhensible dans des circonstances normales : l'interlope*, la contrebande maritime. Dès lors, comme en matière d'armement corsaire, le commissaire procède à un examen du projet et fournit au ministre, en plus de la

¹²⁰² Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série E (services administratifs), sous-série 1E (commissaire général, directeur de l'intendance), sous-série 1E5 (correspondance du commissaire général), carton 35 (an IX - 1806), lettre du chef d'administration au commissaire du quartier de Toulon, du 5 messidor an XI. Le chef d'administration informe son subordonné que le ministre a autorisé la neutralisation du navire d'un négociant domicilié à Dunkerque, le navire en question étant enregistré au quartier de Toulon. La compétence des administrateurs de la Marine, en la matière, est *ratione loci*. Le chef d'administration précise que « *le ministre exige beaucoup de discrétion* » dans l'exécution de ses ordres. Il s'agit de permettre au navire de rallier le port de Dunkerque sous couvert d'un pavillon neutre.

¹²⁰³ Voir règlement du 13 prairial an XI dans DUJARDIN-SAILLY (N.), *Code des douanes de l'Empire Français*, Paris, aux Archives du Droit Français, 1809, volume 1, p. 386-388, livre VI, titre II, section III « de la neutralisation des bâtiments français ».

¹²⁰⁴ *Ibid.*

¹²⁰⁵ Ces actes permettent également de contourner les effets du blocus que le Royaume-Uni maintient devant les ports français durant l'Empire.

demande, un rapport y afférent¹²⁰⁶. Le navire « neutralisé » reste néanmoins soumis aux lois, droits et prélèvements applicables à la navigation française, donc à la police des Classes. Ainsi, progressivement, les commissaires des Classes occupent la place laissée vacante par la suppression des amirautés et, dès l'Empire, la navigation est attachée au domaine de compétence de l'administration de la Marine. L'aménagement du littoral l'illustre. En effet, durant l'Empire, le ministre de la Marine devient l'autorité de droit commun en matière d'administration du littoral. Il devient compétent pour assurer la sûreté de la navigation. Les conventions concernant l'entretien ou la construction des sémaphores et des phares sont désormais de sa compétence, ces structures étant nécessaires à la sûreté de la navigation. Ces marchés sont préparés et passés par les commissaires des Classes. Par exemple, le commissaire des Classes du quartier de Narbonne écrit, le 8 pluviôse an IX, au chef d'administration du port de Toulon : *« J'ai pris tous les moyens convenables pour traiter par adjudication, ou de grés à grés, pour l'éclairage et entretien des phares du quartier que j'administre, après m'être assuré, par les renseignements, du prix, des matières nécessaires pour cet éclairage ; plusieurs offres verbales ont été faites à des prix exorbitants, et enfin j'ai trouvé que la soumission du citoyen Rieusset convenait le mieux aux intérêts de la République, je l'ai acceptée, et j'ai rédigé le traité conforme au modèle, en triple original. Je m'empresse d'avoir l'honneur de vous les adresser afin d'en obtenir l'approbation »*¹²⁰⁷. Cette compétence des administrateurs est justifiée à double titre. De manière classique, elle découle du rôle des administrateurs de la Marine : veiller au bon ordre économique des services relevant du ministère de la Marine, catégorie dont relève désormais la police de la navigation. Elle résulte également de la qualité d'administrateur des affaires maritimes, progressivement reconnue aux commissaires de l'Inscription durant le Consulat et l'Empire. Ce phénomène est illustré par une lettre, du 13 février 1811, du chef d'administration

¹²⁰⁶ Voir également SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série E (services administratifs), sous-série E (commissaire général, directeur de l'intendance), sous-série 1E5 (correspondance du commissaire général), carton 36 (juin 1806-1812). Lettre du 22 août 1810 du chef d'administration au commissaire du quartier de Toulon. Il demande à son subordonné d'être le plus complet possible dans le rapport à fournir au chef d'administration du port sur les demandes de neutralisation.

¹²⁰⁷ Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série E (services administratifs), sous-série E (commissaire général, directeur de l'intendance), sous-série 1E8 (correspondance adressée au commissaire général), carton 4 (quartier de Narbonne - an IX).

du port de Toulon au sous-commissaire chargé du quartier de cette même ville¹²⁰⁸. Ce document est révélateur de la manière dont la police des Classes permet aux commissaires d'étendre leurs prérogatives. Le chef d'administration du port de Toulon annonce au préfet maritime que les commissaires des Classes ont réalisé le travail préparatoire à l'adoption d'un « *règlement sur la police de la navigation* ». L'intérêt de ce projet, mis en avant par le chef d'administration, est de faciliter la tenue des registres déposés au bureau local de l'Inscription maritime, donc de mieux garantir le fonctionnement régulier des levées¹²⁰⁹.

Cette tendance du pouvoir central à s'appuyer sur les commissaires, en la matière, est confirmée durant la Restauration¹²¹⁰. La compétence des commissaires de l'Inscription, en matière de police de la navigation, est confirmée par l'ordonnance du 17 décembre 1828. Ce texte précise que l'Inscription maritime, la police des « gens de mer », la police de la navigation et la police des pêches relèvent des commissaires préposés à l'Inscription, sous l'autorité du commissaire général¹²¹¹. La jurisprudence Offret permet d'établir une distinction stricte entre les diverses polices attribuées aux commissaires de l'Inscription maritime. Le second moyen de Giraudeau repose sur cette distinction. En effet, il estime que la faute qui lui est reprochée relève non de la police des Classes, mais de la police de la navigation. Le commissaire Offret devait donc le réprimer selon les dispositions applicables en la matière. L'arrêt du 13 décembre 1828 confirme cette distinction et le règlement du

¹²⁰⁸ Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série E (services administratifs), sous-série 1E (commissaire général, directeur de l'intendance), sous-série 1E5 (correspondance adressée au commissaire général), carton 35 (06/1810-1812).

¹²⁰⁹ *Ibid.*

¹²¹⁰ Voir, par exemple, BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1816 – Partie officielle*, op. cit., p. 171-176, arrêté du 16 janvier 1816, sur la police et la discipline des gens de mer employés pour le commerce, et la subordination des marins de l'équipage envers leur capitaine et autres officiers. Ce texte confirme les attributions des commissaires de l'Inscription en matière de répression des actes d'indiscipline commis par les marins naviguant au commerce. Voir également *Annales maritimes et coloniales 1819 – Partie officielle*, op. cit., p. 330-306, ordonnance du 4 août 1819 concernant les chirurgiens qui s'embarquent sur les navires de commerce, et la visite des coffres de médicaments et des caisses d'instruments dont ces navires doivent être pourvus. Aux termes de ce texte, outre les contrôles qu'il effectue avant de délivrer son visa, le commissaire du quartier nomme, avec le président du tribunal de commerce, les membres de la commission chargée de vérifier les compétences des médecins, chirurgiens et pharmaciens qui désirent intégrer un équipage marchand, attribution anciennement dévolue aux amirautes.

¹²¹¹ Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1829 – Partie officielle*, op. cit., p. 8, article 29, ordonnance du 17 décembre 1828. Cette compétence est rappelée par l'ordonnance du 14 juin 1844. Voir *Annales maritimes et coloniales 1844 – Partie officielle*, op. cit., p. 637, article 35, ordonnance du 14 juin 1844.

21 novembre 1866 la consacre d'un point de vue normatif¹²¹². En matière d'aménagement du littoral, la reconnaissance légale, en 1828, de la compétence des administrateurs des Classes, en matière de navigation, fait de ces officiers des chefs de service, au même titre que les directeurs techniques des arsenaux ou les commissaires du bagne et des hôpitaux maritimes. L'ordonnance du 14 juin 1844 en tire les conséquences et soumet les commissaires de l'Inscription maritime à la procédure de passation des marchés, en vigueur dans la Marine. Les commissaires de l'Inscription maritime partagent désormais leurs compétences, en matière de conventions relatives aux structures nécessaires à la navigation, avec les commissaires aux travaux, ces derniers ayant désormais compétence générale pour préparer l'ensemble des marchés d'entretien et de façon d'ouvrage, pour tous les services attachés à l'administration de la Marine¹²¹³. Durant le Second Empire, les commissaires de l'Inscription perdent leurs attributions en la matière, notamment sur les sémaphores¹²¹⁴. Cette intervention croissante des commissaires dans ce domaine montre que les administrateurs de la Marine affectés sur le littoral, dans les quartiers maritimes, sont avant tout les représentants de l'autorité centrale, administrant les affaires maritimes. La police des pêches l'illustre avec plus de force.

¹²¹² La question alors soulevée devant la Cour de cassation est celle de la qualification précise du fait reproché à Giraudeau. La Cour, dans l'arrêt du 13 décembre 1828, précise que si les commissaires à l'Inscription maritime sont compétents en matière de police de la navigation et de police des Classes, ils doivent sanctionner les infractions à leur rencontre selon leurs dispositions propres. Le principe est rappelé dans le rapport préalable au décret du 7 novembre 1866. Voir MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes ; l'inscription maritime ; le recrutement de la flotte ; la police de la navigation ; les pêches maritimes*, op. cit., p. XVIII-XXI, paragraphe 4 « police de la navigation », rapport préalable.

¹²¹³ Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1844 – Partie officielle*, op. cit., p. 640, paragraphe 6, article 40, ordonnance du 14 juin 1844.

¹²¹⁴ Voir *Répertoire des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions et circulaires, relatifs à l'organisation des divers services de la Marine et des colonies*, op. cit., p. 748-755, décret du 17 mai 1862 portant organisation du personnel du service électro-sémaphorique du littoral de l'Empire. Aux termes de ce texte, le service des sémaphores est placé sous l'autorité du major-général, second du préfet maritime en matière militaire. La vocation militaire des sémaphores, établissements de guet placés sur le littoral, justifie cette compétence.

2 – La police des pêches maritimes

En effet, si les attributions des administrateurs de la Marine, en matière de police de la navigation, peuvent se justifier par la police des Classes/Inscrits, la compétence des commissaires, en matière de police des pêches, les fait sortir du cadre d'intervention, certes étendu, des commissaires de l'Inscription maritime.

La police des pêches vise à maintenir le bon ordre dans la pêche maritime. Outre les dispositions relatives aux personnes pratiquant cette activité et à leur navire, elle concerne les autorisations de pratiquer la pêche à un endroit déterminé et sur une espèce déterminée, le matériel utilisé, comme les filets, les dates des périodes de pêche, etc. Sous l'Ancien Régime, la police des pêches est de la compétence des amirautés, et dans certains ports, des prud'hommes des pêcheurs, élus parmi les « hommes de l'art ». Ces prud'hommes sont compétents pour tout litige entre pêcheurs et pour toute infraction aux règlements de police en matière de pêche. Ainsi, parmi les « gens de mer », les pêcheurs forment une catégorie à part, soumise à une réglementation propre. Suite la création des Classes, outre l'état professionnel de l'inscrit, les registres tenus par les commissaires des Classes permettent de déterminer si un individu remplit les conditions pour assurer la fonction de prud'homme. Cette organisation est conservée au début de la Révolution, par le décret du 8 décembre 1790, relatif aux pêcheurs des différents ports du royaume, et confirmée par le décret du 20 avril 1791¹²¹⁵. Elle est défendue dans un mémoire, présenté à l'Assemblée Nationale par les délégués des patrons de pêche marseillais¹²¹⁶. Deux motifs sont formulés en faveur de cette institution. En premier lieu, comme les litiges maritimes commerciaux, tranchés par des juges élus parmi les commerçants, les litiges relatifs à la pêche maritime doivent être

¹²¹⁵ Voir LEBEAU (Sylvain), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies*, op. cit., volume 1, p. 205, article I, décret du 8 décembre 1790, relatif aux pêcheurs des ports du royaume, et notamment à ceux de la ville de Marseille. Voir également pages 390 et 391, décret du 9 avril 1791 relatif à la pêche dans les provinces du Languedoc et du Roussillon ; et p. 394, décret du 16 avril 1791 qui établit une juridiction de prud'hommes pêcheurs, pour les communautés des patrons-pêcheurs, qui sera régie par les statuts de la communauté des pêcheurs de Marseille. L'extension de cette juridiction résulte d'une demande même des communautés de pêcheurs, qui adressent à l'Assemblée Nationale des pétitions pour l'établissement de ces juridictions. Voir, par exemple, MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, tome XVIII, op. cit., p. 514, pétition présentée par des députés extraordinaires de Marseille et de Toulon et tendant à la conservation provisoire de la juridiction des prud'hommes.

¹²¹⁶ Voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, tome XXI, op. cit., p. 326-344. Ce mémoire est présenté en annexe de la séance.

tranchés par des « personnes de l'art », connaissant les usages propres à cette activité¹²¹⁷. En outre, l'institution est un relais de l'administration des Classes, notamment en matière de levée¹²¹⁸. Aux termes des textes de 1790 et de 1791, les prud'hommes des « gens de mer » restent chargés de la police des pêches. En pratique, ils exercent leurs prérogatives sous le contrôle des administrateurs de la Marine¹²¹⁹. En effet, la police des pêches maritimes n'est qu'une variante de la police de la navigation, appliquée à une activité particulière. Comme la police de la navigation, l'autorité qui l'exerce agit sous la surveillance de l'administration des Classes. Une nouvelle fois, l'intérêt des marins, de l'État et de la Caisse des invalides fonde cette intervention. Le matricule des « gens de mer » assure aux pêcheurs des garanties identiques à celles dont bénéficient les marins naviguant au long cours. De même, les dépenses que la pêche génère intéressent la Caisse des invalides, la retenue dont elle bénéficie s'appliquant également sur les dépenses réalisées à la pêche maritime. Enfin, la pêche est également perçue comme le

¹²¹⁷ Voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, tome XXI, *op. cit.*, p. 326-344. Le premier argument en faveur de cette juridiction est la simplicité et la quasi-gratuité de la procédure applicable. Le pêcheur « *qui a quelque plainte à former contre un autre pour contravention à la police de la pêche, ou quelque demande à lui faire à l'occasion de la profession* », verse deux sous dans une caisse tenue au siège de la juridiction et s'adresse à un des valets des pêcheurs. Le défendeur fait de même, puis les deux parties sont convoquées le dimanche suivant. Le jour de l'audience publique, les prud'hommes écoutent les arguments, les témoins, apprécient les pièces des parties, puis tentent une conciliation. En cas d'échec, ils convoquent un certain nombre de patrons-pêcheurs, « *exerçant la profession qui a donné lieu au litige* », et des experts, qui ont voix consultative. Sur leur rapport, et au vu des pièces et témoignages, les prud'hommes rendent leur jugement. La sentence est exécutée immédiatement. La procédure est donc brève et peu coûteuse, à la différence des autres juridictions du Royaume, et « *les parties plaident en personne, et la chicane est inconnue dans ce tribunal de pairs. Leur code est dans leur cœur et dans la pratique qu'ils ont des procédés de la pêche, il s'est transmis d'âge en âge, et leurs archives renferment d'ailleurs les règlements auxquels ils ont recours au besoin* ».

¹²¹⁸ *Ibid.* L'institution « *tient à l'utilité publique* ». Elle fait office de relais entre le bureau des Classes et les pêcheurs du quartier de Marseille, dont le ressort territorial est identique à celui de la juridiction prud'homale. Le bureau des Classes s'adresse aux prud'hommes en cas de levée. De même, s'il est nécessaire d'envoyer du ravitaillement ou du courrier à des forces navales en mer, l'administration de la Marine s'adresse aux prud'hommes. Enfin, les prud'hommes règlent le service des volontaires-matelots à bord des navires de pêche, « *pour les habituer à la navigation, et servir ensuite sur les vaisseaux de la Marine Royale* ».

¹²¹⁹ Voir SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série E (services administratifs), sous-série 1E (commissaire général, directeur de l'intendance). Sous-série 1E8 (correspondance du commissaire général), carton 36 (06/1810-1812), lettre du chef d'administration du port de Toulon, du 16 mars 1811, sur une étude réalisée en vue de l'ouverture d'une zone de pêche. Le commissaire général demande à l'administrateur des Classes de superviser l'opération.

meilleur moyen de former les marins aux manœuvres maritimes¹²²⁰. Les commissaires des Classes apparaissent comme des maillons essentiels de cette réforme. En effet, ils sont des relais essentiels, transmettant les requêtes des pêcheurs et veillant à la création des nouvelles juridictions¹²²¹.

Fondé sur la police des Classes, le contrôle des commissaires de l'Inscription maritime est principalement économique¹²²². En outre, ses prérogatives n'ont pas la même portée selon le type de pêche et le lieu. En effet, en la matière, l'autonomie locale demeure forte¹²²³. Bien que sous la Révolution et l'Empire, des projets de réformes soient préparés, en vue d'unifier les règles relatives aux fonds et aux compétences en la matière, ils ne sont pas menés à terme. Dans la première moitié

¹²²⁰ Voir MAVIDAL (Jérôme) et LAURENT (Émile), *Archives parlementaires - série 1 (1789 – 1799)*, tome XXI, *op. cit.*, p. 326-344, mémoire en faveur de la juridiction des prud'hommes des pêcheurs.

¹²²¹ Voir, par exemple, SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, antenne de Toulon, série E (services administratifs), sous-série 1E (commissaire général, directeur de l'intendance), sous-série 1E8 (correspondance adressée au commissaire général), carton 4 (an IX). Le commissaire du quartier de Narbonne transmet, par une lettre du 14 fructidor an IX, une pétition des pêcheurs de Collioure, tendant à l'établissement d'une juridiction de prud'hommes de pêcheurs dans cette commune. Le commissaire appuie sa demande, la ville étant le port de pêche le plus important du syndicat du même nom. L'intérêt du service et des pêcheurs ayant commandé l'installation d'une brigade de gendarmerie maritime dans ce port, le commissaire demande que des prud'hommes soient également établis.

¹²²² Voir, par exemple, *Bulletin des lois de l'Empire Français - 4^{ème} série, op. cit.*, p. 373-382, décret du 25 avril 1812 concernant les pêches de la morue, du hareng et du poisson frais dans les arrondissements maritimes de la Hollande et d'Anvers. Aux termes de ce texte, les commissaires de l'Inscription maritime doivent encourager la pêche via des primes. Voir, également, BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1816 – Partie officielle, op. cit.*, p. 144-147, ordonnance du Roi du 8 février 1816, relative aux primes pour la pêche de la baleine. La compétence du commissaire reste indirecte en la matière. La prime est versée sur la base du jaugeage des navires de pêche, réalisé par un agent des douanes. Néanmoins, l'armateur doit, quand il fait viser son rôle d'équipage au bureau de l'Inscription, déclarer au commissaire des Classes le lieu de pêche et verser une caution, garantissant le respect des conditions posées par le texte, pour bénéficier de la prime. Les commissaires tiennent un rôle particulier pour ces armements. En cas de non-respect des conditions d'obtention de la prime, la caution est saisie par le commissaire. De même, en fin de campagne, le commissaire doit interroger l'équipage pour s'assurer que les conditions de bénéfice de la prime ont été respectées. Cette intervention est justifiée par la durée importante d'une campagne de pêche à la baleine. Elle retient une partie des hommes nécessaires aux navires de guerre, les marins engagés dans ces armements étant dispensés de service.

¹²²³ Voir, par exemple, BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1816 – Partie officielle, op. cit.*, p. 351-377, règlement du 24 juillet 1816 sur la pêche des huîtres et du poisson frais dans les baies de Granville et Cancale. L'article premier précise que la police supérieure de la pêche dans les baies de Granville et de Cancale continue d'être exercée, sous l'autorité de l'intendant de la Marine de Brest, par l'administrateur en chef de la Marine à Saint-Servan, dont l'autorité est relayée par les commissaires de l'Inscription maritime. Voir aussi, p. 380 à 385, titre II « De la vente de ces poissons au port », titre III « De la salaison du hareng, et de l'embarillage du hareng », ordonnance du Roi, du 14 août 1816, portant règlement sur la pêche du hareng et du maquereau. Le bon ordre de ces matières relève de syndics élus. Les commissaires n'interviennent pas dans ces matières, contrairement aux agents des douanes, pour des raisons fiscales.

du XIX^{ème} siècle, la diversité reste la règle. Pour contourner le problème, les divers gouvernements s'appuient sur les administrateurs locaux de la Marine pour veiller à l'application des diverses normes dans ces deux domaines. Une fois la paix revenue, les impératifs économiques fondent l'intervention des commissaires en la matière. Les dispositions sur les primes accordées pour la pêche l'illustrent. Ce motif économique permet aux administrateurs de la Marine d'acquérir des prérogatives très larges. Par exemple, une ordonnance du 13 mai 1818, relative à l'emploi de certains types de filet de pêche dans l'arrondissement maritime de Cherbourg, précise que « *l'ordonnateur de l'arrondissement maritime, et l'administrateur supérieur de la Marine dans chacun des sous-arrondissements du Havre et de Dunkerque* » sont chargés, via les commissaires de l'Inscription maritime, de l'application de ce texte, dont le domaine est totalement étranger au service naval¹²²⁴. Comme en matière de police de la navigation, les ordonnances de 1828 et 1844 confient légalement la police des pêches aux commissaires¹²²⁵. Seule la domanialité maritime leur échappe. Les concessions d'exploitation du domaine public maritime restent alors attribuées aux préfets de département¹²²⁶. Par ailleurs, le principe posé par la jurisprudence Offret s'applique également à la police des pêches. Par conséquent, si le commissaire préposé à l'Inscription maritime est l'autorité de principe en la matière, les infractions à cette police doivent être réprimées selon ses dispositions propres. Les commissaires sont assistés, en cela, par les prud'hommes des pêcheurs.

La police des pêches n'est réformée et clarifiée que durant la Seconde République et au début du Second Empire. Ces réformes s'inscrivent dans la politique navale

¹²²⁴ Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1818 – Partie officielle, op. cit.*, p. 212-213. Les commissaires peuvent inspecter, de manière discrétionnaire, les filets. Ils sont chargés de constater les infractions à ce texte, sur les rapports et procès-verbaux des officiers de port, des personnels de la Marine affectés à l'Inscription maritime, des prud'hommes des pêcheurs et des officiers de police judiciaire. Les poursuites sont faites à la requête de l'administrateur du quartier. En cas de condamnation, le commissaire procède à la destruction des filets non conformes, à la vente du poisson pris par le contrevenant, et éventuellement à la vente du bateau et autre matériel. Le but de ce texte est de préserver les ressources halieutiques.

¹²²⁵ Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1829 – Partie officielle, op. cit.*, p. 8, article 29, ordonnance du 17 décembre 1828 ; et *Annales maritimes et coloniales 1844 – Partie officielle, op. cit.*, p. 637, article 35, ordonnance du 14 juin 1844.

¹²²⁶ Voir BAJOT (Louis-Marie), *Annales maritimes et coloniales 1825 – Partie officielle, op. cit.*, p. 553-554, article 1, ordonnance du 25 septembre 1825 relative aux formalités qui doivent précéder la concession de lais et relais de mer, alluvions et autres objets dépendant du domaine public. Ce texte confirme les dispositions adoptées, durant l'Empire, en la matière.

menée alors. Il s'agit de dynamiser la pêche maritime, et par conséquent, de développer la population maritime sujette aux appels pour l'Armée de mer. Les commissaires apparaissent, une nouvelle fois, comme les représentants locaux du ministre chargés de mettre en œuvre la politique maritime du gouvernement. La loi du 9 janvier 1852 confirme la compétence de l'administration de la Marine en matière de police de pêche¹²²⁷. Ce texte ne concerne, cependant, que la compétence, non les règles mêmes de police. Il renvoie, en la matière, à des décrets ultérieurs, propres à chaque arrondissement maritime. Ces derniers sont adoptés le 4 juillet 1853¹²²⁸. Ces textes confirment la compétence des commissaires de l'Inscription maritime et précisent que les prud'hommes des pêcheurs, gardes-jurés et gardes maritimes, leur sont subordonnés¹²²⁹. Ce texte est complété par la loi du 21 février de la même année, adoptée en matière de domanialité maritime. Cette loi précise que l'autorisation du ministre de la Marine doit être requise en cas de concession du domaine public maritime. Les demandes en ce sens sont relayées par les commissaires de l'Inscription maritime¹²³⁰. Le texte, tirant les conséquences de la compétence de principe de ces officiers, en matière de police des pêches, précise que les commissaires de l'Inscription maritime et leurs subordonnés peuvent constater les établissements irréguliers formés sur le

¹²²⁷ Voir *Bulletin officiel de la Marine 1852, op. cit.*, volume 1, p. 44, article 2, le ministre de la Marine autorise l'établissement des parcs à huîtres, moules ou coquillages ; page 45, article 4, les préfets maritimes et les commissaires, chargés du service de la Marine dans les sous-arrondissements, fixent les dates d'ouverture et de fermeture de la pêche des huîtres, moules et coquillages ; p. 48, article 16 alinéa premier, les infractions à la police des pêches sont recherchées et constatées par les commissaires de l'Inscription maritime ; p. 49, article 19, la poursuite des infractions à la police des pêches peut être intentée à la diligence des commissaires à l'Inscription maritime, devant le tribunal correctionnel ou, si l'infraction a été commise en mer, devant le tribunal du port auquel appartient le bateau. Sur ce point, voir *infra*, chapitre 2, section 1, paragraphe 2. Néanmoins, en matière de vente de poissons, cette compétence reste partagée avec les officiers de police judiciaire et les agents des douanes.

¹²²⁸ Voir *Bulletin officiel de la Marine 1853, op. cit.*, volume 2, p. 25-380.

¹²²⁹ *Ibid.*, p. 41-42, article 1, décret portant règlement sur la pêche maritime côtière dans le premier arrondissement maritime ; p. 122, article 1, décret portant règlement sur la pêche maritime côtière dans le second arrondissement maritime ; p. 242, article 1, décret portant règlement sur la pêche maritime côtière dans le troisième arrondissement maritime ; p. 310, article 1, décret portant règlement sur la pêche maritime côtière dans le quatrième arrondissement maritime.

¹²³⁰ Voir *Bulletin officiel de la République Française - X^{ème} série - premier semestre 1852, op. cit.*, tome 9, p. 553, article 3. À cette occasion, les commissaires donnent leur avis sur l'opportunité, ou non, de répondre favorablement aux demandes de concession.

domaine public maritime¹²³¹. Le décret du 21 novembre 1866 reprend l'ensemble de ces dispositions¹²³².

3 – La création d'une administration autonome

Durant la majorité du XIX^{ème} siècle, l'Inscription maritime présente un paradoxe : des officiers militaires sont chargés d'un service administratif de nature civil, puisque touchant le statut des marins, leurs activités professionnelles et la domanialité maritime.

Le but militaire originel de l'institution - la levée des équipages - est devenu secondaire, le régime militaire des inscrits étant quasi identique à celui des conscrits, tandis que l'aspect civil est devenu prépondérant. Il faut cependant attendre le début du XX^{ème} siècle pour que les compétences des commissaires de la Marine soient remises en cause. Dans le rapport préalable au décret du 7 octobre 1902, portant création du corps des administrateurs de l'Inscription maritime, le ministre écrit à ce propos : « *Le corps du Commissariat est aujourd'hui chargé, en même temps, de la direction de nos quartiers maritimes et des fonctions administratives à bord de nos navires de guerre et dans nos arsenaux. Le caractère anormal de ce mélange d'attributions a depuis longtemps soulevé de légitimes critiques. D'un côté, toute la besogne d'administration proprement dite de notre armée de mer et des établissements où on entretient son matériel, de l'autre, la police des professions civiles exercées par nos marins dans la flotte marchande ou sur les barques de pêche, pendant les années de leur vie où ils ne sont plus au service de l'État ; peut-on imaginer des fonctions plus disparates ? En vain, on allèguerait qu'à la seconde de ces deux fonctions est attachée la tâche, toute militaire, du recrutement de nos forces navales ; nulle part, ni à l'étranger, ni pour nos troupes de terre, le recrutement n'est confié aux mêmes mains que le*

¹²³¹ Voir *Bulletin officiel de la République Française - X^{ème} série - premier semestre 1852, op. cit., tome 9, p. 553, article 4.*

¹²³² Voir MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes ; l'inscription maritime ; le recrutement de la flotte ; la police de la navigation ; les pêches maritimes, op. cit., p. 124-130, livre V.* Ce livre du règlement général ne fait que rationaliser les règles relatives aux divers types de pêche. Voir également p. XXI-XXVIII, paragraphe 5 « pêches », rapport préalable. Le ministre Chasseloup-Laubat insiste sur l'importance économique de la pêche et sur la nécessité de la développer.

service purement administratif de l'Armée. Si les hasards historiques qui ont présidé au développement de notre organisation navale n'avaient pas accoutumé les esprits à les voir confondus, nul assurément n'aurait pu songer à les mêler dans les attributions du même corps »¹²³³. La création du corps des administrateurs de l'Inscription maritime, en 1902, n'est que l'aboutissement de l'évolution de l'Inscription maritime. Cependant, hormis un changement de dénomination, cette réforme ne fait que consacrer une situation établie depuis le Second Empire. Le *Livre de Mémoire*, ouvrage rédigé par un collectif de commissaires de la Marine, présente la carrière d'un commissaire de l'Inscription révélatrice de cette continuité¹²³⁴. Le commissaire Jean-Marie Leissen est nommé, en 1891, au quartier de Paimpol, dans le contexte du développement des pêches au large de l'Islande. Afin de maximiser les profits de leurs armements, les armateurs commettent un certain nombre d'abus. Il leur est reproché, notamment, d'enivrer les marins avant de les engager ou de confier le commandement des navires à des individus non qualifiés. De même, certaines prescriptions en matière de navigation, notamment celles relatives au matériel de sauvetage, ne sont pas respectées. Ajoutées à la pénibilité des conditions de pêche, ces diverses infractions aux polices des pêches et de la navigation provoquent une hausse de la mortalité des « gens de mer » de ce quartier. Durant sa première affectation au quartier de Paimpol, entre 1891 et 1895, le commissaire Leissen rédige un mémoire sur les moyens de diminuer la mortalité lors des pêches au large de l'Islande, comme notamment, l'examen des aptitudes des titulaires d'un grade d'officier ou d'officier-marinier, ou encore, la visite des navires sur les lieux de pêche. Il est réaffecté dans ce quartier en 1904, en tant qu'administrateur de l'Inscription maritime. De nouveau, il préconise une action vigoureuse en matière de formation des officiers-mariniers. Dans le même temps, conjointement avec un armateur local, il met au point un nouveau modèle de goélette, dans un souci d'amélioration des conditions de vie de l'équipage. Parce qu'il est en charge de la police de la navigation, il obtient de pouvoir contrôler les rations embarquées par les pêcheurs.

¹²³³ Voir *Bulletin officiel de la Marine – 1902, op. cit.*, volume 2, p. 560-561.

¹²³⁴ Voir PRADO (Jean-Jacques), commissaire en chef, *Le commissaire Jean-Marie Leissen (1856-1942) défenseur des pêcheurs d'Islande*, dans ASSOCIATION AMICALE DU COMMISSARIAT DE LA MARINE, *Livre de Mémoire*, Paris, 1997, p. 19-25.

Cet exemple illustre la portée des prérogatives des commissaires de l'Inscription maritime et la continuité entre les commissaires de la Marine et les administrateurs de l'Inscription maritime. La première formation de ce nouveau corps est constituée par prélèvement sur les cadres du Commissariat¹²³⁵. La création de ce nouveau corps n'est que l'aboutissement de l'écart, croissant, entre les fonctions des administrateurs de la Marine dans les arsenaux et leurs prérogatives en matière d'administration des quartiers maritimes. La levée des équipages, fondement premier de leurs compétences, qui justifie le rattachement de cette partie de l'administration des forces navales, est devenue marginale. Les commissaires préposés dans les quartiers maritimes administrent, au sens classique, le littoral ; tandis que, dans les arsenaux, ils veillent à la régularité des mouvements comptables et des dépenses.

¹²³⁵ Voir *Bulletin officiel de la Marine 1902, op. cit.*, p. 569-570, article 18, décret du 7 octobre 1902 portant création et organisation d'un corps d'administrateurs de l'Inscription maritime.