

marin tombé malade en cours de voyage jusqu'au jour du désarmement du navire, à moins qu'il ne trouve à s'employer avec salaires avant cette époque.

Enfin, vous énumérerez tous les inconvénients de la désertion, toutes ses fâcheuses conséquences, et vous ferez remarquer en même temps que la suppression des avances serait assurément un moyen efficace de guérir, autant qu'il est possible, cette plaie de notre commerce maritime.

Mais les Américains ne se sont pas bornés à arrêter en principe la suppression des avances; la trop brusque adoption d'une telle mesure aurait eu pour conséquence inévitable d'entraver, momentanément au moins, le recrutement des équipages du commerce. Ils ont imaginé tout un ensemble de dispositions propres à attacher le matelot au navire, et qui seront d'ailleurs une compensation pour ceux des marins qui, se servant utilement des avances qu'ils recevaient, se seraient en réalité trouvés lésés par la suppression pure et simple de ces avances.

Voici en peu de mots toute l'économie du nouveau système qui paraît prévaloir dans les États de l'Union américaine :

1° On ne donnera plus d'argent aux marins au moment du contrat, mais on leur garantira une prime de 10 p. 0/0 sur le prix d'engagement, s'ils effectuent le voyage complet, aller et retour, sur le même navire ;

2° En cas de perte du bâtiment, on payera les matelots jusqu'au jour du naufrage, pourvu, toutefois, que cet événement n'arrive pour les expéditions de long cours qu'un mois, et pour celles de cabotage, qu'un mois et demi après le départ ;

3° L'armement fournira aux matelots les effets d'habillement nécessaires pour les mettre à l'abri de l'intempérie des saisons ;

4° Dix jours après le départ du navire, les armateurs solderont les dettes contractées par les matelots chez leurs logeurs (*landlords*) pendant les quatre ou six semaines antérieures à l'embarquement, selon qu'il s'agira d'une entreprise transatlantique ou d'un voyage au delà du cap Horn ou du cap de Bonne-Espérance.

Quelques-unes de ces dispositions, sinon toutes, car il en est qui se trouvent en contradiction avec le Code de commerce, pourraient être adoptées par nos armateurs.

Je ne doute pas qu'ainsi présentée dans son ensemble, la réforme que poursuivent les Américains, et que je voudrais voir s'introduire dans les usages de notre marine du commerce, ne trouve de nombreux adhérents; mais je ne me dissimule pas qu'une entente par-