

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MAI 1854.

Modifications à l'article 62 de la loi du 21 juin 1849, formant le code disciplinaire et pénal de la marine marchande ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. JEAN VAN ISEGHEM

MESSIEURS,

Le projet de loi portant des modifications au Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande, présenté par M. le Ministre des Affaires Étrangères, dans la séance du 13 mars dernier, a eu pour but de mettre un terme à un différend qui s'était élevé entre le Gouvernement et les armateurs, au sujet de l'exécution de cette loi.

Il s'agissait de savoir si les parts ou salaires gagnés par les marins à bord d'un navire marchand, et qu'ils perdaient par suite de désertion (articles 17 et 19 du Code susdit), devaient être payés, lors que ces déserteurs ne revenaient pas en Belgique, à la caisse de secours et de prévoyance établie en faveur des marins, ou bien si ces parts ou salaires devaient servir, dans le même cas, à rembourser aux armateurs, jusqu'à due concurrence, les pertes et dommages occasionnés par ladite désertion.

Le commerce prétendait, avec raison, semble-t-il, que le législateur a voulu avant tout indemniser les armateurs des pertes réelles occasionnées par la désertion, et que la caisse de secours et de prévoyance avait seulement, d'après le vœu de la loi, le droit de réclamer le paiement du surplus revenant au matelot.

Le Gouvernement, consulté sur la question, y a donné une autre interprétation : il a prétendu que, d'après le Code, du moment que le matelot ne revenait

⁽¹⁾ Projet de loi, n° 186.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. VILAIN XIII, était composée de MM. OSY, VAN ISEGHEM, VAN OVERHOOP, DE PERCEVAL, DUBON et THIBAUT.

pas dans le pays, qu'il n'était pas condamné et embarqué à bord d'un bâtiment de l'État, la caisse de secours et de prévoyance avait le droit de réclamer le paiement des gages dus au fugitif à l'époque de la désertion, bien que la désertion eût occasionné des pertes à l'armateur.

Un matelot qui déserte en pays étranger a ordinairement un solde de gages à toucher; pour le remplacer, le capitaine est obligé d'enrôler un autre marin à qui, presque toujours, il doit payer un salaire beaucoup plus élevé, qui excède même, en maintes circonstances, le double des gages primitifs.

Voici la position actuelle du matelot et de l'armateur, et les exigences de la caisse :

1° Le déserteur qui retourne en Belgique est tout de suite condamné à un emprisonnement et à l'embarquement à bord d'un navire de l'État; les gages qu'il gagne à bord de ce dernier bâtiment doivent servir, d'après l'art. 63 du Code : *a.* à payer les frais de justice; *b.* à indemniser l'armateur des pertes qu'il a essuyées et, s'ils ne suffisent pas à rembourser les dommages occasionnés par la désertion, le propriétaire du navire reçoit le solde des gages dus au marin au moment qu'il a quitté le navire;

2° Lorsque le déserteur est condamné, s'il ne se trouve en Belgique aucun navire de l'État, l'embarquement ne peut avoir lieu, et il subit alors la peine de l'emprisonnement subsidiaire; pour ce cas, le Gouvernement a prétendu que la loi était positive, que l'armateur était forcé, bien qu'il eût souffert un grand préjudice, de payer à la caisse de secours et de prévoyance le solde des gages dus à ce déserteur.

Le troisième cas est celui où le matelot déserteur reste absent; on ne peut alors lui faire subir ni la peine de l'emprisonnement, ni celle de l'embarquement; le Gouvernement a décidé aussi que, bien que l'armateur fût également en perte, il devait néanmoins remettre les gages dus à la même caisse.

Le commerce s'est élevé contre ces interprétations : il a prétendu qu'elles étaient contraires au vœu et à l'esprit de la loi; que l'art. 62, qui dit que le produit des retenues sur les salaires ou gages sera versé à la caisse de secours, ne peut pas être pris isolément; qu'il est subordonné et qu'il doit être mis en rapport avec l'art. 63 et l'ensemble du Code; que dès lors, il n'y a aucun doute que la caisse, comme il est dit à l'art. 63, ait seulement le droit de recevoir les gages dus, après le paiement de l'indemnité revenant à l'armateur pour pertes occasionnées par la désertion.

Dans la pratique, voici comment a lieu la comptabilité à bord d'un navire de commerce : le capitaine tient, avec tous les gens enrôlés, un compte courant qui commence à l'embarquement pour finir au retour du navire; il porte à leur crédit les gages gagnés, et à leur débit les à-compte; les autres paiements et dépenses faits pour eux, les pertes qu'ils ont fait essuyer au navire, soit par la désertion, soit par la fraude ou par toute autre cause, et le solde, s'il y en a, est à la disposition des intéressés ou à celle de leurs ayants droit; en cas de désertion, c'est, semble-t-il, ce dernier solde seulement que la caisse est en droit de réclamer.

Les lois doivent toujours être interprétées d'une manière saine et logique, et d'après l'esprit qui les a dictées; si le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande, devait être exécuté à la lettre et appliqué d'une manière rigoureuse là où aucun intérêt, ni celui de la société entière, ni l'intérêt particulier, n'est en jeu, presque pas un navire ne pourrait entrer ni sortir d'un port sans avoir un procès à soutenir. Ainsi, l'art. 27 du Code punit d'une amende de 50 à 300 francs, et de plus d'une peine d'emprisonnement, tout capitaine qui aurait mis en mer sans rôle d'équipage, qui se serait soustrait aux obligations des règlements de la police maritime, ou qui aurait négligé les mesures prescrites par les articles 224, 225, 226 et 227 du Code de commerce. Ce dernier article du Code de commerce oblige le capitaine d'être en personne à bord de son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières; que dirait-on cependant d'un fonctionnaire qui dénoncerait un capitaine, sous prétexte qu'il n'est pas à bord de son navire quand il sort d'un dock ou qu'il vient se placer dans un autre endroit du port? Un tel fait serait certainement contraire à l'esprit de la législation, qui veut seulement que le capitaine soit à bord à l'entrée ou à la sortie d'un port ou d'une rivière. On pourrait encore attaquer un capitaine qui, après avoir satisfait à tous les règlements de la police maritime, perdrait son rôle d'équipage.

La section centrale a cru qu'il convenait d'entrer dans quelques détails au sujet du différend qui existe en ce moment. La question a été portée devant le tribunal de 1^{re} instance d'Anvers, qui s'est déclaré incompétent. Cette affaire, pour recevoir une solution, doit être portée maintenant ailleurs, soit devant la Cour d'Appel, soit devant les juges consulaires; un pareil procès est à la fois désagréable et onéreux, il est donc à désirer pour les deux parties qu'il soit terminé.

D'après l'Exposé des motifs, le Gouvernement reconnaît la justesse des réclamations du commerce, mais il prétend que, d'après la loi actuellement existante, il lui est impossible de faire droit aux plaintes, sans un changement législatif au Code disciplinaire; pour donner satisfaction et mettre un terme aux réclamations, il a présenté le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport.

La section centrale adopte le principe du projet, mais propose, d'accord avec le Gouvernement, un changement à l'article unique. Ce changement consiste à dire : « Les parts ou salaires perdus par les déserteurs, ou qui leur sont » retenus en vertu des articles 16, 17, 18, 19, 20 et 21; » et le reste comme au projet du Gouvernement.

Voici dans quel but la section centrale propose d'ajouter aux articles 17, 19 et 20, les articles 16, 18 et 21 : les articles 16 et 18 se trouvent déjà indiqués à l'art. 63 du Code; ils ont rapport à la désertion d'un matelot, arrêté avant le départ du navire et remis de nouveau au capitaine; dans ce cas, le déserteur doit achever le voyage à demi salaire. Il est donc équitable que si, plus tard, le matelot déserte définitivement, et qu'il reste en perte à l'armement, le capitaine ait le droit, au lieu de la caisse, de réclamer les retenues jusqu'à concurrence de l'indemnité qui lui est due. L'art. 21 est relatif à la fraude : un navire peut avoir, pour ce fait, une amende à payer; il convient que l'armateur puisse aussi retenir, avant tout le monde, les gages dus, et ceux que le marin coupable gagnerait à bord du navire de l'État.

La section centrale propose donc à la Chambre l'adoption du projet de loi dont la teneur suit.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

V^{te} VILAIN XIII.

PROJET DE LOI.

ARTICLE UNIQUE.

Les parts ou salaires perdus par les déserteurs, ou qui leur sont retenus en vertu des articles 16, 17, 18, 19, 20 et 21 de la loi du 21 juin 1849, et attribués, par l'art. 62 de la même loi, à la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge, ne sont versés à cette caisse que déduction faite, au profit de l'armateur, des frais et dommages occasionnés par la désertion.

Il sera fourni, dans ce cas, un compte sommaire, comme le prescrit l'art. 64 de la loi du 21 juin 1849.
