

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 JUIN 1842.

RAPPORT fait par M. MALOU, au nom de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi relatif à la police maritime (1).

MESSIEURS ,

La Chambre a renvoyé à l'examen des sections le projet de loi relatif à la police maritime, présenté par M. le ministre des affaires étrangères à la séance du 15 février 1842 (n° 194 des actes de la Chambre).

La 1^{re} et la 2^e section ont adopté le projet sans observations.

Les 3^e, 4^e et 6^e sections n'ont fait que des observations de détail dont il sera rendu compte dans la discussion des articles.

La 5^e s'est arrêtée à l'examen du principe du projet ; elle a élevé des doutes sur l'utilité de l'innovation proposée. Après avoir fait observer que les inconvénients de l'état actuel des choses n'étaient pas indiqués, elle a exprimé la crainte que la disjonction des fonctions des baillis maritimes ne donnât lieu à des difficultés et à des conflits, et qu'il n'en résultât des dépenses pour le trésor public.

La section centrale a demandé des explications sur ces divers points. Après avoir pris connaissance de la lettre de M. le ministre des affaires étrangères, annexée au présent rapport, elle a admis à l'unanimité le principe du projet de loi.

ARTICLE PREMIER.

La 4^e section demande pourquoi les commissaires maritimes n'ont point les enrôlements dans leurs attributions ; elle fait observer que l'art. 10 du règlement arrêté en 1838, pour le bailliage maritime d'Anvers, contient une disposition à cet égard.

M. le ministre des affaires étrangères, auquel l'observation de la 4^e section a

(1) La section centrale était composée de MM. DE BEER, *président*, HOVENERS, MOREL-DANHEEL, KERVYN, HENOT, VAN CUTSEN, et MALOU, *rapporteur*.

été communiquée, a répondu : « La formation du rôle d'équipage n'est pas » autre chose que la rédaction de l'acte public qui constate l'enrôlement, ce » mot comprend tout : il n'y a pas d'enrôlement aussi longtemps que le rôle » d'équipage n'est pas dressé ; mais je ne vois aucun inconvénient à ajouter le » mot *enrôlement* dans le projet, si on le juge nécessaire. »

Cette addition a en effet paru utile à la section centrale, non-seulement parce que, sous le régime des règlements en vigueur, les baillis maritimes sont chargés en termes généraux de la police des enrôlements, mais parce que la section centrale n'admet pas que toutes les attributions qu'il importe de confier aux commissaires maritimes, sous ce rapport, soient comprises sous les mots : *la formation des rôles d'équipage*, lesquels présentent un sens restreint.

La 4^e section propose aussi de substituer dans le n° 7 de l'article, le mot de *constatation* des délits à celui de *reconnaissance* des délits. La section centrale admet ce changement de rédaction ; elle supprime comme inutile le mot *spécialement*, et reporte à la fin de l'article, à la suite de l'énumération des principales attributions des commissaires maritimes, l'énoncé général d'après lequel ces fonctionnaires sont chargés de tous actes d'intérêt public relatifs à la police maritime.

ART. 2.

La 3^e section fait observer que l'affirmation des procès-verbaux n'a jamais lieu devant le procureur du roi ; elle demande s'il ne vaudrait pas mieux ordonner qu'elle soit faite devant le bourgmestre ou devant le juge de paix ?

La 4^e section s'enquiert du motif pour lequel l'on exige l'affirmation des procès-verbaux dressés par les commissaires maritimes, ces fonctionnaires étant tenus de prêter serment avant leur entrée en exercice : elle demande encore s'il suffira d'une affirmation pure et simple ou si elle devra être faite sous serment.

La 6^e section estime que les procès-verbaux devraient être affirmés, non devant le procureur du roi, mais devant le président du tribunal, lequel est chargé de recevoir le serment des commissaires maritimes.

La suppression du § 2 de l'article du projet, a été votée à l'unanimité par la section centrale. Il a paru inutile de faire affirmer les procès-verbaux, parce que les commissaires maritimes prêtent serment avant d'entrer en fonctions, et surtout parce qu'ils se trouvent dans une position analogue à celle des commissaires de police dont les procès-verbaux ne sont pas assujétis à cette formalité.

ART. 3.

Adopté sans observations par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 4.

La 3^e section fait observer que le gouvernement se propose d'instituer des commissaires maritimes dans quelques villes où il n'y a point de receveurs du pilotage, et que néanmoins le projet ordonne de verser dans la caisse de ces receveurs les produits dont s'occupe l'art. 4.

La 6^o section est d'avis que ces produits étant versés au trésor et devant être renseignés au budget des voies et moyens, devraient être fixés par une loi.

Sans décider expressément cette dernière question, la section centrale pense que du moins provisoirement l'on peut accorder au gouvernement le droit de fixer les rétributions destinées à couvrir les frais de la police maritime : il lui paraît que ces rétributions ne peuvent être considérées comme des émoluments dus pour des revues ou prestations de services ; elle est aussi d'avis qu'il appartient au gouvernement de régler, sans qu'une disposition formelle de la loi soit nécessaire, dans quelle caisse les produits seront versés.

ART. 5.

Adopté.

Un nouveau projet a été rédigé par suite des observations qui précèdent.

Le rapporteur,

J. MALOU.

Le président,

DE BEHR.

PROJETS DE LOI.

Projet du gouvernement.

LÉOPOLD, roi des Belges, etc.,

Nous avons, etc.

ARTICLE PREMIER.

Des commissaires maritimes, nommés par le roi, sont spécialement chargés de la surveillance et de la police de la navigation maritime, dans tous les actes d'intérêt public, tels que :

- 1° La formation des rôles d'équipage ;
- 2° La visite des rôles d'équipage ;
- 3° Les revues d'entrée et de sortie ;
- 4° Le licenciement des équipages et leur paiement, à la réquisition des parties intéressées ou de l'une d'elles ;
- 5° La dénonciation aux autorités compétentes des marins déserteurs ou réfractaires et leur arrestation ;
- 6° La rédaction des actes constatant la perte de l'équipage ou d'une partie de l'équipage ;
- 7° La reconnaissance de tous délits commis à bord des navires, sans préjudice du concours des autres agents, conformément aux lois existantes ;
- 8° Le visa des passe-ports des passagers ;
- 9° La mise des navires à la chaîne.

ART. 2.

Ces fonctionnaires sont officiers de police judiciaire et placés comme tels sous la surveillance du procureur du roi. Avant d'entrer en fonctions, ils prêteront serment devant le tribunal de 1^{re} instance du lieu de leur résidence. Néanmoins leurs pouvoirs ne seront pas cir-

Projet de la section centrale.

LÉOPOLD, roi des Belges, etc.

Nous avons, etc.

ARTICLE PREMIER.

Des commissaires maritimes, nommés par le roi, sont chargés de la surveillance et de la police de la navigation maritime.

Leurs attributions sont :

- 1° Les enrôlements ;
- 2° La formation des rôles d'équipage ;
- 3° La visite des rôles d'équipage ;
- 4° Les revues d'entrée et de sortie ;
- 5° Le licenciement des équipages et leur paiement, à la réquisition des parties intéressées ou de l'une d'elles ;
- 6° La dénonciation aux autorités compétentes des marins déserteurs ou réfractaires et leur arrestation ;
- 7° La rédaction des actes constatant la perte de l'équipage ou d'une partie de l'équipage ;
- 8° La constatation de tous délits commis à bord des navires, sans préjudice du concours des autres agents, conformément aux lois existantes ;
- 9° Le visa des passe-ports des passagers ;
- 10° La mise des navires à la chaîne et généralement tous actes d'intérêt public relatifs à la police maritime.

ART. 2.

Les commissaires maritimes sont officiers de police judiciaire et placés comme tels sous la surveillance du procureur du roi. Avant d'entrer en fonctions ils prêteront serment devant le tribunal de 1^{re} instance du lieu de leur résidence. Néanmoins leurs pouvoirs ne sont pas circon-

Projet du gouvernement.

conscri ts dans l'arrondissement de ce tribunal.

Les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires, seront affirmés devant le procureur du roi de l'arrondissement, ou devant le juge de paix du canton.

L'affirmation aura lieu dans les trois jours au plus tard, y compris celui où ils ont reconnu le fait sur lequel ils ont procédé.

ART. 3.

Les autorités locales restent chargées de la police des bassins et canaux et des bâtiments qui s'y trouvent, ainsi que des maisons de logeurs et autres lieux publics fréquentés par les marins; de la surveillance du chargement du lest; des mesures à prendre en cas d'incendie à bord des navires dans les bassins ou canaux de la ville; enfin, de toutes les mesures de police communale.

ART. 4.

Les émoluments qui seront fixés par le roi pour les actes, revues et prestations de service des commissaires maritimes, seront intégralement versés chez les receveurs du pilotage, au profit du trésor.

Le gouvernement limitera ces émoluments à la somme strictement nécessaire pour couvrir les dépenses qui incomberont à l'État, du chef de la police maritime.

ART. 5.

Toutes dispositions contraires à la présente loi seront abrogées, à dater du jour qui sera fixé par arrêté royal pour la disjonction des fonctions actuelles des baillis maritimes.

Mandons, etc.

Projet de la section centrale.

scri ts dans l'arrondissement de ce tribunal.

ART. 3.

Comme au projet du gouvernement.

ART. 4.

Un arrêté royal fixera provisoirement les droits qui seront perçus pour les actes des commissariats maritimes. Ces droits seront réglés au taux nécessaire pour couvrir les frais de surveillance et de police maritime. Le produit en sera versé au trésor de l'État.

ART. 5.

* Comme au projet du gouvernement.

ANNEXES.

Lettre de M. le ministre des affaires étrangères à M. le Président de la section centrale de la Chambre des Représentants.

Bruxelles, le 8 juin 1842

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

En réponse à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser au sujet du projet de loi sur la police maritime, je m'empresse de vous faire parvenir les explications que demande la section centrale de la Chambre des Représentants.

Le changement proposé est motivé :

1° Sur l'absence de toute police maritime à Nieuport, à Bruges, à Bruxelles et à Louvain, où se font cependant des armements maritimes ;

2° Sur l'art. 113 de la Constitution.

Les prestations de service du bailli maritime d'Ostende et de Gand, se font au profit d'un individu ; de nombreuses réclamations ont déjà été adressées à mon département à ce sujet ; vous trouverez ci-joint les plus récentes de ces requêtes ;

3° Sur le défaut d'unité qui existe dans la surveillance et l'action des baillis maritimes sur la marine en général ;

4° Sur le peu de vigueur avec laquelle s'exerce l'autorité de ces agents, et le peu de déférence qu'ont les gens de mer pour des agents communaux.

Un exemple très récent peut être invoqué à l'appui de cette assertion.

Dimanche, 5 de ce mois, l'administration communale d'Anvers, pour éviter les malheurs et accidents que doit infailliblement amener le départ simultané et la concurrence des bateaux à vapeur belges et anglais, en destination de Londres, donna l'ordre de retarder d'un quart d'heure le départ de l'un ou de l'autre de ces navires. Le capitaine du bateau anglais, *Rainbow*, a refusé d'obéir et s'est empressé d'appareiller, menaçant les agents du bailliage de les conduire à Londres s'ils ne débarquaient à l'instant, ce qu'ils firent, tandis qu'ils auraient dû, au besoin, employer la force pour assurer l'exécution des ordres qu'ils avaient reçus.

5° La diminution notable qu'éprouveront les frais de bailliage au profit de la navigation ;

6° L'urgence de faire cesser un conflit qui existe depuis bientôt douze ans entre le gouvernement et la ville d'Anvers.

La distinction établie dans le projet de loi entre les fonctions des commissaires maritimes et celles des agents municipaux est telle, qu'en aucun cas, il ne saurait y avoir de conflit entre ces autorités. La nature de leurs devoirs est tellement différente, qu'on ne peut supposer aucun fait qui puisse soulever les désordres que l'on paraît redouter.

L'institution des baillis maritimes n'a, dès le principe, accordé aucuns profitspécuniaires aux villes et, dans ce moment, Anvers seul profitant d'un conflit qu'elle avait élevé en 1831, est parvenu depuis 1839, à percevoir à son profit les émoluments du bailliage. Ostende et Gand n'ont aucune recette de ce chef, et même à Ostende, la ville,

d'après le règlement de 1816, doit donner au bailli maritime le traitement de commissaire de police, bien que ce fonctionnaire n'en exerce pas les fonctions.

La ville d'Ostende réclame le changement proposé; Anvers peut y être contraire à cause du bénéfice que lui rapporte la recette des émoluments; mais il ne saurait prétexter que la surveillance des bassins, qui lui rapportent plus de fr. 80,000 par an, doive être à charge de la navigation.

L'arrêté de 1838 donne à Anvers un avantage immense sur toutes les autres villes du royaume, en ce sens qu'il fait payer par la navigation l'entretien de toute la police du port, et qu'en outre il attribue à la caisse municipale le bénéfice de l'excédant des recettes sur les dépenses.

La population maritime et les arrivages d'Anvers procurent à l'octroi et aux habitants, des bénéfices assez considérables pour permettre de laisser à la ville le soin d'entretenir sa police communale, comme cela a lieu dans toutes les autres cités du royaume.

C'est à tort que l'une des sections suppose que l'enrôlement des marins ne soit pas attribué aux commissaires maritimes, par le projet. La formation du rôle d'équipage n'est pas autre chose que la rédaction de l'acte public qui constate l'enrôlement, ce mot comprend tout; il n'y a pas d'enrôlement, aussi longtemps que le rôle d'équipage n'est pas dressé; mais je ne vois aucun inconvénient à ajouter le mot *enrôlement* dans ce projet, si on le trouve nécessaire.

J'ajouterai à ces renseignements, que la marine marchande attend avec impatience des projets de loi sur différents points qui sont restés oubliés jusqu'à ce jour et notamment :

- 1° Un code pénal et disciplinaire ;
- 2° Les preuves de capacité pour les capitaines et officiers ;
- 3° La nationalité des capitaines et de tout ou partie de l'équipage ;
- 4° L'admission des élèves pour former une pépinière pour la marine marchande ;
- 5° La création d'une caisse générale d'invalides et de veuves pour toute la population maritime.

Ainsi que j'ai déjà eu l'honneur de l'annoncer à la Chambre, ces projets ne sauraient être mis à exécution sans qu'il y ait, comme en France et en Angleterre, une impulsion unique donnée par l'État et par des agents placés uniquement sous l'autorité du gouvernement.

Le ministre des affaires étrangères,

C. DE BRIEY.

A Monsieur le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR.

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de M. le Ministre que, par suite de l'interruption de la navigation de l'Escaut, je me suis trouvé dans la nécessité d'entrer dans le port d'Ostende par relâche, avec ma goëlette française, *Alphonse*, venant du Havre, destiné pour Anvers. Conformément aux lois, j'ai acquitté les droits de pilotage à l'entrée et à la sortie, et, malgré ma position malheureuse, M. le *bailli maritime* m'a réclaté un droit de fr. 12-30, suivant quittance incluse. D'après les informations prises, cette perception est contraire à la constitution belge et se perçoit d'une manière illégale. Dans cette circonstance, je m'adresse à vous, Monsieur le Ministre, avec prière de vouloir ordonner à M. le bailli maritime, la restitution de la somme susdite, reçue d'une manière illicite.

En attendant justice de votre part, il me reste l'honneur d'être, avec un profond respect,

Signé, MONNIER.

Ostende, 19 février 1841.

A Sa Majesté le Roi des Belges.

SIRE,

Lorsque, par arrêté, Votre Majesté daigna attacher l'administration du bailliage maritime du port d'Ostende, au ministère des travaux publics, le commerce de cette ville avait l'espoir de voir cesser les perceptions établies par arrêté ministériel sous l'ex-gouvernement et exigées par cette administration sur les navires entrant et sortant de ce port, perceptions que M. le Ministre des travaux publics avait taxées d'arbitraires et illégales, par sa lettre du 30 octobre 1839, adressée à la régence d'Ostende.

Malgré cet arrêté royal, Sire, et les paroles de M. le Ministre, cette administration restant toujours établie sur le même pied, et ces perceptions trop élevées n'ayant encore cessé jusqu'à ce jour, je viens très humblement solliciter Votre Majesté, de vouloir prendre en considération cet exposé, pour que l'arrêté royal mis à exécution fasse cesser ces abus.

C'est la grâce, Sire,

De votre très humble et très fidèle sujet,

Signé, RAMONT, négociant-armateur.

Ostende, 15 mars 1841.

A Monsieur le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR,

Le 6 du courant est entré en ce port, par relâche, par suite de gros temps, le bateau à vapeur français *Elbe*, capitaine H. Petyt, venant de Hambourg et destiné pour Dunkerque. Malgré les droits de pilotage, qui sont par trop élevés pour les navires en relâche, M. le bailli maritime a fait payer en outre fr. 21-08 pour droit de bailliage suivant reçu inclus, qui me semble contraire à la Constitution belge, d'autant plus que ce droit se perçoit en vertu d'un arrêté royal en date du 2 février 1816 et, par conséquent illégal. Je prie donc Monsieur le Ministre de vouloir faire en sorte que les navires en relâche soient exempts de ces frais et que ces fr. 21-08 soient restitués, car, dans l'intérêt du port d'Ostende, il est nécessaire de diminuer les frais autant que possible.

Veuillez également prendre en considération la réclamation faite au même sujet par le capitaine Monnier, du navire *Alphonse*, le 19 février dernier, étant à cette époque à mon adresse, comme l'est maintenant le bateau à vapeur *Elbe*, capitaine H. Petyt.

Dans cette attente, j'ai, Monsieur le Ministre, l'honneur d'être, avec un profond respect,

Votre toute dévouée,
Signé, V^e B.-L. HOFLAND.

Ostende, 7 août 1841.

Dunkerque, le 21 avril 1842.

A Monsieur le Ministre des affaires étrangères et de la marine.

MONSIEUR.

Il est de fait

Je vous prie, Monsieur, de vouloir bien me faire retourner cette perception illégale ainsi que celle que le bailli s'est fait payer pour un droit d'entrée et de sortie, soit pour une revue qu'il a faite de l'équipage. Un navire en relâche ne doit pas être écrasé par des frais qui n'ont aucun but, d'autant plus que notre marine n'en perçoit pas sur les navires belges : il faut donc qu'il y ait réciprocité.

Je joins la quittance du bailli, fr. 10-67 qu'il a perçus.

Agréez l'assurance, etc.

Signé, CASTELEYN D'OSNABRUCK, armateur de l'Espérance.
