1

( N° 64. )

# Chambre des Représentants.

Séance du 14 Décembre 1846.

## Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Les crimes et délits commis par les gens de mer ne sont pas réprimés : la discipline à bord des bâtiments marchands et de pêche n'a d'autre sanction que quelques traditions incertaines ou l'arbitraire du capitaine.

Les infractions que le capitaine lui-même ou les officiers du bord peuvent commettre, ne sont prévues ni punies par aucune loi en vigueur en Belgique. Quelques dispositions de l'ordonnance de la marine de 1681, relatives à la police des navires, ne sont point entrées dans le Code de commerce (1). Il y a peu de temps, la Cour de Cassation a proclamé l'inapplicabilité de quelques articles de l'ordonnance de 1784, répressifs de la désertion des matelots. Cependant, la marine marchande ne peut être privée de lois pénales; les officiers de la marine marchande, comme les matelots, doivent trouver dans ces lois à la fois un frein et une garantie. Il est nécessaire qu'elles étendent leur autorité protectrice sur les gens de mer, réunis souvent, pendant des mois entiers, sur un étroit espace et exposés à des violences et des attentats que des passions mal contenues peuvent rendre fort dangereux. Le commerce réclamait depuis longtemps un Code pénal pour les marins qu'il emploie ; il ré-

(1) Le conseiller d'état Bégouan déclarait, dans l'exposé des motifs du titre du commerce maritime, que l'on avait, en rédigeant le Code de commerce, détaché de l'ordonnance de 1681 tout ce qui appartient à l'administration, à la police, au droit public. (V. Locré.)

clamait des règles fixes sur la discipline qui vinssent déterminer leurs droits et leurs devoirs.

Il insistait particulièrement sur la nécessité de réprimer la désertion qui entrave la navigation, empêche les capitaines, à raison de l'urgence du départ, de faire un choix convenable et les force souvent à admettre des marins indignes de leur confiance.

La désertion donnait lieu à des poursuites correctionnelles ; l'ordonnance française du 31 octobre 1784, la loi du 21 août 1790, toutes deux, publiées en Belgique (Code Merlin, tome 1er, page 138), portent des dispositions pénales répressives de la désertion (1), qui bien des fois ont été appliquées aux coupables par les tribunaux. Toutefois, on ne saurait disconvenir que ces dispositions se rattachent au système général des classes établi en France; elles en forment la partie complémentaire : leur application en Belgique, où le régime des classes n'existe point, était donc non-seulement très-contestable, mais l'exécution pleine et entière en était souvent impraticable. Les cours et tribunaux ont admis en dernier lieu cette inapplicabilité ; et leur jurisprudence a été consacrée par un arrêt récent de la Cour de Cassation (2).

Ces décisions judiciaires, qui assurent l'impunité aux déserteurs de la marine marchande, ont fait sentir l'urgente nécessité de dispositions nouvelles pour maintenir la discipline du bord et arrêter les progrès que fait la désertion.

D'autre part, le développement que prend la contrebande et la fraude des gens de l'équipage, et les frais et dommages qui en résultent pour les armateurs, ont aussi motivé l'adoption de quelques mesures répressives.

En conséquence, le Roi nous a chargés de vous présenter un projet de Code pénal et disciplinaire pour la marine marchande et la pêche maritime, dans lequel ont été comprises les dispositions qui ont fait l'objet d'un projet de loi déposé à la Chambre dans la séance du 21 avril 1845.

Ce projet a été préparé par une commission qui a consulté les écrits des hommes spéciaux (3) et a fait de cette matière une étude approfondie.

Les dispositions préliminaires du projet renferment quelques règles générales sur la classification des infractions prévues, sur les diverses catégories de personnes assujetties à la police du bord.

Nous avons maintenu, dans l'art. 1er, la classification des infractions suivant les pénalités qu'elles entraînent : en cela nous avons suivi le système du Code de 1810, pour conserver l'harmonie dans les diverses branches de la loi pénale ; cet article déclare que les faits punis de peines disciplinaires sont des fautes de discipline, que les faits punis de peines correctionnelles sont des délits, enfin que les faits punis de peines afflictives et infamantes sont des crimes.

Pour les délits communs non prévus par la loi spéciale, l'art. 2 renvoi au Code pénal et aux autres lois ordinaires.

Les articles 3, 4 et 5 indiquent quelles sont les personnes qui, après l'em-

---

(1) Voir annexes *A* et *B*.

(2) Voir annexe *C*.

(3) V. Marec, *Dissertation sur la répression de l'indiscipline dans la marine marchande*. Paris, 1840. Van de Poll, *Proeve eener strafwet voor zeevarenden ter koopvaardij*. Amsterdam, 1842. Beaussant, *Code maritime*. Paris, 1840. Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de* 1681. Locré, *Discussion du Code de commerce, etc.*

barquement, sont soumis aux lois d'ordre intérieur du navire. Ces articles portent avec eux-mêmes la démonstration de leur utilité. Tant que dure le voyage, tant que l'autorité du capitaine est nécessaire, même et surtout en cas de désastre ou de sinistre de mer, tous ceux qui ont franchi le bord sont placés, dans les limites du Code, sous l'autorité du capitaine ou de celui qui le remplace : il est manifeste que les passagers ne pouvaient être affranchis de cette règle, la plus nécessaire au maintien de l'ordre sur le bâtiment.

Il a semblé que même la perte du bâtiment ne pouvait être un motif d'abandonner les hommes de l'équipage à leur sort, et que la protection du capitaine devait, dans leur propre intérêt, ne pas cesser de s'étendre encore sur eux. C'est ce qui a donné lieu à l'art. 4.

L'art. 5 soumet les passagers à une pénalité particulière.

Après ces dispositions préliminaires, le projet s'occupe, dans trois titres distincts, de la pénalité, de la juridiction et de la forme de procéder.

Le titre de la pénalité se subdivise en deux chapitres, dont l'un détermine les peines maritimes et l'autre prévoit les infractions de divers degrés que ces peines ont pour objet de réprimer.

Les peines applicables aux fautes disciplinaires sont différentes suivant qu'elles frappent les hommes de l'équipage, les officiers du bord ou les passagers. On ne saurait prononcer les mêmes peines contre toutes les personnes qui se trouvent sur le bâtiment, et le projet, dans son art. 6, présente des distinctions nécessitées par la nature même des choses. Ainsi les matelots sont passibles d'une retenue de un à trente jours de solde; nous croyons cette mesure préférable à l'amende, dont le recouvrement offre d'ailleurs des embarras peu compatibles avec la rapidité d'exécution qu'exige la discipline. Si nous avons fait figurer parmi les punitions des matelots le cachot, c'est parce qu'il nous a paru utile de déterminer cette peine empruntée aux lois pénales militaires.

Parmi les punitions disciplinaires que peuvent encourir les officiers, figure la déchéance du grade d'officier avec obligation de continuer la campagne comme simple matelot. Il est à remarquer que cette mesure, la plus rigoureuse de celles que peuvent provoquer les manquements à la discipline, est parfois, quoique très-rarement, nécessitée par une négligence invétérée dans le service ou par une incapacité qui peut compromettre la sûreté du navire; elle est insérée d'ailleurs aujourd'hui dans les contrats d'engagement qu'acceptent les officiers des divers grades, ce qui en prouve l'utilité.

Les peines disciplinaires pour les passagers sont très-légères et sont suffisamment justifiées.

L'art. 7 prévoit le cas où, soit l'officier, soit le passager, puni disciplinairement, refuserait de subir la peine qui lui est infligée; ils pourront de ce chef être mis aux fers ou aux arrêts forcés pendant cinq jours au plus. La peine des fers consiste à attacher le contrevenant par le pied à une barre de fer fixée à un endroit quelconque du navire, et à l'empêcher ainsi de circuler; cette punition est nécessaire en certains cas au maintien de l'ordre à bord. Les arrêts forcés consistent dans l'interdiction de sortir de la chambre ou de la cabine pendant le temps indiqué.

Les peines correctionnelles sont énumérées dans l'art. 8; l'emprisonnement et l'amende figurent en première ligne, comme peines principales. L'embarquement forcé sur les bâtiments de l'État et l'interdiction de commandement sont

des peines accessoires. Cette dernière doit frapper l'officier qui a manqué aux lois de l'honneur, de la probité et, enfin, qui s'est rendu indigne de la confiance des armateurs. Quant à l'embarquement sur un bâtiment de l'État avec obligation d'y servir à la basse paye, il est applicable aux matelots coupables de désertion; on ne saurait l'écarter, semble-t-il, par la considération que les bâtiments de l'État ne doivent pas devenir le refuge des marins du commerce condamnés par les tribunaux. Les faits qui nécessiteront l'application de cette peine accessoire, ne constituent, en effet, que de simples délits, résultats, soit de la paresse, soit du désir de réaliser un bénéfice illicite en acceptant des avances; ils ne sont donc pas de nature à faire repousser une peine dont l'efficacité, reconnue, d'ailleurs, par les hommes pratiques, avait été proclamée par les anciennes ordonnances. Cette peine existe dans la législation anglaise (1); elle a été prononcée et exécutée sans inconvénient dans notre pays, pendant plusieurs années, depuis 1830; il y a donc lieu de la maintenir.

L'art. 9 renvoie au droit commun pour la détermination des peines en matière criminelle.

L'art. 10 désigne ceux auxquels s'applique la qualification d'officiers d'après nos usages maritimes.

La section Ire du chap. II est relative aux fautes de discipline; l'énumération qui en est faite dans l'art. 11 se justifie d'elle-même; elle n'a pas besoin de commentaires. Ce qu'il faut avant tout, c'est l'ordre à bord du bâtiment, c'est l'exactitude et la promptitude dans la manœuvre ou dans le service, c'est l'obéissance immédiate et sans réserve; il est donc indispensable de donner au supérieur compétent l'autorité suffisante pour réprimer tous les actes d'infraction aux règles de la discipline.

L'art. 13 oblige les matelots qui, pendant une punition, ont dû être remplacés, à rembourser les frais du remplacement : cette mesure a moins pour but d'aggraver la punition du coupable, que d'assurer le service du navire, en stimulant, par un salaire plus fort, le zèle des matelots disponibles; il est juste que cette dépense soit supportée par celui qui, par sa faute, s'est mis dans le cas de ne plus pouvoir faire son service.

La section II traite des délits maritimes commis par les marins subalternes.

L'énumération des faits punissables de peines correctionnelles est donnée dans l'art. 14. C'est toujours la nécessité reconnue d'assurer le maintien de la discipline et de l'obéissance dans toutes les branches de service du bâtiment qui en a dicté les dispositions.

Au nombre de ces faits se retrouvent les cas de désertion et de fraude prévus par le projet de 1845.

Pour réprimer la désertion des gens de mer, nous avons adopté le système des pénalités consacré par la législation française, et qui ont été appliquées, pendant longtemps, par les tribunaux belges.

Ces pénalités sont, suivant la gravité des cas, la retenue partielle ou la perte totale des salaires et parts, l'emprisonnement et l'embarquement sur les bâtiments de l'État. (Art. 19 à 22.)

Pour compléter les mesures répressives de la désertion, le projet établit que les gens de mer qui auraient déserté dans les ports étrangers, pourront être

---

(1) Voir Marec, p. 119.

poursuivis pendant cinq ans, à dater du jour du délit. Quand les matelots de navires belges désertent dans ces localités, c'est presque toujours pour s'engager pour des voyages de long cours à bord des navires étrangers; si, au bout de deux ou trois voyages à bord de ces navires, il leur était permis de rentrer en Belgique et d'exciper de la prescription triennale portée à l'art. 638 du Code d'instruction criminelle, ils échapperaient le plus souvent à toute pénalité. Au moyen de la disposition portée à l'art. 22 du présent projet de loi, on remédiera à cet inconvénient.

La complicité de la désertion fait l'objet d'une disposition spéciale; c'est celle de l'art. 23.

Les pénalités appliquées aux faits de désertion nous ont paru pouvoir être étendues au cas de contrebande et de fraude (art. 24).

En Angleterre, l'embarquement à bord des navires de l'État est comminé contre les marins fraudeurs (1).

Il ne s'agit dans le présent projet que de faits commis à l'étranger, et dont les résultats peuvent entraîner des frais ou dommages pour le capitaine ou l'armateur.

Quant à la fraude dans le pays, elle est prévue et punie par les lois générales sur les douanes, et notamment par celle du 26 août 1822 (*Journal officiel* n° 38), modifiée par la loi du 6 avril 1833.

La section III s'occupe des délits commis par les passagers : l'article unique que renferme cette section, se borne à renvoyer à l'art. 8 pour l'application des peines encourues.

La section IV, comprenant les articles 26 à 35 du projet, traite des délits commis par les officiers et le capitaine. L'art. 26 rend communes aux officiers du bord les dispositions de l'art. 14. Mais, indépendamment de ces délits, qui se rapportent plus spécialement à l'ordre intérieur et à la discipline proprement dite, il y a certains faits qui concernent le capitaine, maître ou patron, et que la loi doit prévoir et punir : ainsi quelques dispositions du Code de commerce, qui imposent au capitaine diverses obligations essentielles, étaient dépourvues de sanction; nous les rappelons dans le projet, en déterminant la peine que leur infraction doit faire prononcer. Les articles 32, 33 et 35 du projet serviront désormais de sanction aux articles 224, 225, 226, 227, 238 et 241 du Code de commerce, et cette sanction, rendue nécessaire par de nombreux abus dont se plaint le commerce, fera disparaître une lacune fâcheuse de notre législation. L'art. 27 reproduit l'art. 7 du projet présenté au mois d'avril 1845; il a pour but de réprimer toute participation du capitaine à des actes de fraude commis à l'étranger et causant des frais et dommages aux intéressés à l'armement. Lorsque ces derniers sont de connivence dans la fraude, le fait cesse d'être un délit aux termes de la loi belge, parce que, dans ce cas, le capitaine ne trahit pas la confiance de ceux qui l'emploient et que les conséquences du délit résultent de la faute même de l'armateur. Inutile d'ailleurs, de dire que les lois actuellement en vigueur sur la répression de la fraude dans le pays, continueront de recevoir leur application.

L'ivresse du capitaine doit être punie : c'est l'objet de l'art. 28. Il ne s'agit

---

(1) Voir Marec, *Dissertation*, etc., p. 119.

point ici, on le conçoit facilement, d'un écart accidentel, d'une ivresse légère, mais bien d'excès habituels qui mettent le capitaine hors d'état d'exercer le commandement avec la fermeté et l'intelligence convenables : le cas se présentera rarement, mais il faut pourtant le prévoir pour mettre les chefs des navires en garde contre un penchant dangereux pour eux-mêmes, pour les passagers et pour les commerçants qui leur donnent leur confiance.

L'art. 29 réprime les abus d'autorité et les sévices commis par le commandant du navire. Cet article se rapporte aux art. 58, 59, 60 et 61 sur lesquels nous nous arrêterons quelques instants, et il leur sert de sanction. A la rigueur, on pourrait s'en référer au droit commun, aux dispositions du Code pénal qui, plus d'une fois, ont été appliquées à des capitaines pour sévices et excès envers leurs inférieurs; mais il nous a paru qu'une loi spéciale, qui deviendra le Code des marins, devait prévoir et punir les actes de brutalité des capitaines, maîtres ou patrons, et comminer contre eux, outre la peine ordinaire de l'emprisonnement, une interdiction de commandement dont la durée soit proportionnée à la gravité des excès qu'ils auront commis, ordonnés ou tolérés. La disposition d'ailleurs n'est pas absolue : elle n'aura pas pour résultat de paralyser l'autorité nécessaire du commandant, il faudra la combiner avec les principes consignés dans les dispositions générales, et examiner si la conduite du chef n'est pas justifiée par la nécessité de la légitime défense. Cette combinaison, cette appréciation entrent dans le devoir du ministère public chargé de poursuivre, ou du juge appelé à prononcer : on peut avec confiance s'en référer à leur modération et à leur expérience.

L'art. 30 est nécessaire pour inspirer aux capitaines le respect qu'ils doivent aux autorités maritimes et pour maintenir les procédés et la bonne harmonie dans leurs relations avec elles.

La section 5 traite des crimes maritimes. Il est surtout question ici de la baraterie et de la révolte. Nous avons prévu également certains faits que l'on qualifie habituellement de piraterie. Nous croyons devoir entrer, sur ces divers faits, dans quelques explications.

Dans l'état actuel de notre législation, les armateurs de nos ports n'ont aucune garantie réelle contre ces graves abus de confiance dont se rendent parfois coupables des capitaines infidèles, abus que l'on comprend sous le nom de baraterie et qui ont pour conséquences non-seulement des pertes considérables pour les commerçants, mais encore quelquefois la mort ou la mutilation d'un nombre plus ou moins considérable de marins.

Cette lacune a été comblée en France par une loi excellente, résultats de longs travaux, de discussions approfondies, publiée sous la date du 10 avril 1825, et à laquelle nous avons emprunté quelques dispositions. Les art. 36, 37 et 38 du projet prévoient les cas les plus graves et les plus fréquents de baraterie : la destruction volontaire du navire avec ou sans perte d'hommes, le détournement frauduleux du navire, la destruction volontaire de tout ou partie du chargement et de l'armement, la fausse route volontairement entreprise. Des peines graves sont la conséquence de ces crimes d'autant plus dangereux, qu'ils coûtent souvent la vie à des matelots innocents, ou qu'ils sont plus faciles à dissimuler, puisqu'ils sont commis, soit en mer, soit dans des pays étrangers.

Les articles 236, 237 et 248 du Code de commerce renferment contre le capitaine des interdictions sévères que le législateur annonce devoir être punies de

peines criminelles. Ces peines ne sont écrites nulle part; l'art. 39 du projet les prononce. Nous ne croyons pas que la reclusion soit une peine trop rigoureuse pour des faits qui ne peuvent être posés sans une intention frauduleuse, constituant par elle-même l'abus de confiance le plus répréhensible.

L'art. 40 assimile aux vols domestiques ou commis dans un lieu habité, prévus par l'art. 386 du Code pénal, les soustractions commises à bord des bâtiments de mer, par les capitaines, patrons, subrécargues et passagers, quelle que soit la valeur de l'objet soustrait et quelle que soit la personne au préjudice de qui le vol a été perpétré. Quant aux sous-officiers, matelots, novices ou mousses, il nous a paru que le vol d'un objet dont la valeur n'excède pas dix francs, pouvait sans inconvénient être considéré comme un simple délit. Nous avons donc rangé au nombre des faits incriminés comme délits dans l'art. 14 du projet, les vols de peu d'importance; mais dès que l'objet volé a une valeur supérieure à dix francs, il importe d'être plus sévère, et la peine de la reclusion viendra frapper ceux qui l'auront soustrait. Si nous n'avons pas parlé des pilotes dans l'art. 40, c'est qu'ils nous ont semblé devoir rester sous l'application du droit commun.

L'altération des vivres et marchandises au moyen de substances malfaisantes, est un crime grave dont la répression sévère se justifie d'elle-même. Il suffit donc de lire l'art. 41 du projet pour en approuver les dispositions, qui complètent d'ailleurs l'art. 387 du Code pénal.

L'art. 42 prévoit encore un fait signalé par les armateurs, et qu'il importe de punir sévèrement : nous voulons parler des déclarations et actes frauduleux ayant pour objet d'obtenir une police d'assurance sur des marchandises supposées. La peine de la reclusion viendra frapper toutes les personnes coupables de cette fraude, y compris le capitaine qui y aura connivé.

Les cas de révolte sont prévus dans les art. 43, 44 et 45. Il s'agit ici d'une révolte commise par un nombre supérieur au tiers des hommes de l'équipage, y compris les officiers; elle sera punie de la reclusion, s'il n'y a pas eu port d'armes, et des travaux forcés, s'il y a eu port d'armes. L'art. 43 définit la rébellion, explique ce que la loi entend par réunion armée et, ajoutant à l'art. 101 du Code pénal, déclare que les couteaux de poche sont considérés comme des armes, alors même qu'il n'en aurait pas été fait usage. Il fallait se montrer ici plus sévère que dans le droit commun : une révolte, surtout une révolte armée sur un bâtiment de commerce, est un des événements les plus redoutables que l'on puisse prévoir, et il s'en présente assez fréquemment des exemples pour qu'il soit nécessaire de réprimer efficacement ce crime.

Ces observations s'appliquent au refus de service avec circonstances aggravantes, puni par l'art. 44, et à l'organisation des complots contre le capitaine. L'art. 45, en déterminant la peine du complot, le définit d'après le droit commun; nous croyons cette définition assez claire pour avertir et pour arrêter tous ceux, passagers ou marins, qui seraient tentés de tremper dans un pareil crime.

Le dernier article de cette section prévoit et punit un fait des plus graves, que la loi française du 10 avril 1825 (art. 4, n° 1) qualifie de piraterie, et qui est le seul, entre d'autres faits de piraterie réprimés par cette loi, que nous ayons cru vraiment utile de faire entrer dans notre projet. Ce cas est celui de complot organisé pour s'emparer violemment du navire. Les officiers ou chefs de complots seront, dans tous les cas, punis de mort. Les autres hommes ne subiront

cette peine que s'il y a eu homicide ou blessures graves : en toute autre circonstance, ils seront condamnés aux travaux forcés à perpétuité.

Telles sont, Messieurs, les dispositions du projet relatives aux pénalités. Nous avons, pour incriminer les faits divers que nous venons de mentionner, consulté les nécessités de la discipline du bord et la sûreté du commerce, et nous sommes persuadés que la loi répondra aux réclamations réitérées des armateurs et des négociants.

Nous passons au titre II, qui traite de la juridiction.

En matière de délits et de crimes, les tribunaux correctionnels et les cours d'assises connaîtront des faits constatés à charge des marins de tout grade et des passagers : sur ce point, nulle difficulté. Nous nous bornerons donc à donner quelques explications sur l'exercice du pouvoir disciplinaire.

La discipline à bord des navires du commerce et dans les ports est tout aussi nécessaire que la discipline dans l'armée, et ce n'est que par la promptitude des punitions qu'on peut espérer de la maintenir. Il ne peut donc être question de faire juger les fautes de discipline par les tribunaux de simple police ; la plupart du temps une telle procédure serait impraticable, et en toute occasion elle serait peu conforme à ce qu'exigent les véritables besoins de la discipline. Il fallait donc donner à certains fonctionnaires le droit de prononcer la punition disciplinaire, après avoir reçu la plainte et procédé à une information sommaire sur les faits dénoncés. Ces fonctionnaires sont, dans les ports belges, les commissaires maritimes créés par la loi du 27 septembre 1842 ; dans les ports étranger, le consul belge, ou, à son défaut, le commandant du bâtiment de l'État présent sur les lieux ; dans tous les cas, en mer ou en l'absence de ces autorités, le capitaine, maître ou patron, avec obligation de rendre compte à l'autorité désignée des mesures de rigueur qu'il aura prises. Dans cette distribution, nous trouvons toute garantie contre les punitions arbitraires ; et l'exercice ainsi réglé de l'autorité disciplinaire, ne blesse pas les principes admis en matière de juridiction, puisque c'est moins comme juge que comme supérieur ou officier maritime que le fonctionnaire intervient : il agit, et il ne pouvait agir que comme chef punissant un inférieur ; c'est, en un mot, une image de la discipline militaire, la seule qui offre, pour la police et la manœuvre de suffisantes garanties (1).

Sous la rubrique de *Mode de procéder*, le titre III explique comment les plaintes seront reçues, les dénonciations faites, les instructions instituées et les punitions poursuivies. En matière de discipline, les fautes et les punitions seront inscrites sur le journal du bord. En matière de crime ou délit commis pendant le voyage, le capitaine, après avoir reçu la plainte, procèdera à une information dont il dressera procès-verbal. Les pièces seront remises, soit au consul belge dans les ports étrangers, soit au procureur du Roi dans les ports belges, et ces fonctionnaires prendront les mesures nécessaires pour que le prévenu soit renvoyé devant le juge compétent. Quant aux crimes et délits commis soit dans les ports belges, soit dans les ports étrangers, les art. 55 et 56 règlent les attributions des commissaires maritimes et des consuls.

---

(1) Voir Beaussant, vol. 1, page 176 et suivantes.

Les procès-verbaux dressés du chef de crimes ou de délits, nous ont paru devoir faire foi de leur contenu jusqu'à la preuve contraire.

Si les faits devaient être prouvés par la voie testimoniale, il en résulterait de nombreux embarras : quelquefois les gens de l'équipage seraient cités pour déposer en justice au moment de l'appareillage, quand un bon vent aurait favorisé leur départ, et, forcés d'obéir à la justice, ils perdraient un temps précieux, souvent même une occasion favorable de départ; d'autres fois, les témoins n'auraient pu être cités avant leur départ pour un nouveau voyage, ce qui entraverait la marche de la justice.

Toutes ces difficultés seront évitées, si les procès-verbaux dressés en conformité du chap. II du titre III font foi jusqu'à la preuve contraire.

Comme il importe que les faits punissables soient portés le plus promptement possible à la connaissance des autorités compétentes, l'art. 57 du projet de loi commine une amende de 50 francs contre ceux des capitaines, maîtres ou patrons qui auraient négligé de se conformer à ce qui est prescrit par ledit chapitre.

Les faits de désertion et de fraude dont se rendrait coupable le capitaine, maître ou patron, seront constatés conformément aux dispositions en vigueur.

Les dispositions du titre III ne nous paraissent point exiger d'autres éclaircissements. Il eût été désirable, sans doute, de pouvoir organiser dans toutes ses branches l'exercice, par les consuls, de la justice répressive, à l'instar de la loi française du 28 mai 1836, relative à la poursuite et au jugement des contraventions, délits et crimes commis dans les échelles du Levant et de Barbarie, et de compléter ainsi, pour les Belges établis dans les pays étrangers, une législation dont l'absence offre des inconvénients souvent signalés. Mais, d'abord, les études ordonnées sur cet objet ne sont point assez avancées pour proposer des mesures définitives; ensuite, les infractions prévues par le présent projet de loi forment une catégorie qui se distingue facilement des délits commis par des Belges dans les pays soumis à la juridiction de nos consuls. Il est donc permis d'espérer que le projet de loi soumis aujourd'hui à votre examen, sera discuté sans délai, sauf à compléter plus tard notre législation maritime, en réglant l'exercice de la juridiction répressive des agents consulaires.

Il ne nous reste plus qu'à dire peu de mots du titre IV, qui comprend quelques dispositions générales.

Les art. 58, 59, 60 et 61 définissent les droits et les devoirs du capitaine dans l'exercice de son commandement. Cette définition ne saurait être d'une rigoureuse précision. Si, d'une part, le capitaine doit s'abstenir d'user de violence envers les inférieurs, il faut cependant tolérer l'usage de la force lorsque la nécessité l'exige : la loi ne saurait tracer invariablement la limite qui sépare l'usage de l'abus; elle ne peut qu'avertir, que prévoir le cas de nécessité de défense légitime, que se référer ensuite à l'appréciation du juge. Mais ce qui doit dominer dans le commandement, c'est la sûreté du navire, c'est le soin des marchandises, c'est enfin le succès de l'expédition : il y va de la vie de l'équipage, de la fortune de l'armateur, de la responsabilité du capitaine lui-même; en présence d'aussi grands intérêts, la loi ne doit point paralyser l'autorité du chef, elle ne doit point rétrécir outre mesure le cercle où cette autorité peut et doit s'exercer (1) : il vaut mieux, sans doute, trop laisser au capitaine que lui

(1) Voici ce que disait du capitaine le tribun Perrée au Corps législatif : « Le salut, la vie de

céder trop peu ; l'usage universel et les nécessités reconnues le proclament assez hautement. Toutefois, la modération est un devoir pour le chef, trop souvent, et les précédents que l'on pourrait citer sont nombreux, la brutalité du capitaine a exaspéré l'équipage en violant les lois de l'humanité ; cette brutalité inutile est punie par l'une des dispositions du projet, à laquelle nous nous sommes arrêtés plus haut.

L'art. 62 autorise des mesures de rigueur contre les hommes dangereux dont la liberté serait menaçante pour les personnes ou pour le navire lui-même ; les résolutions à prendre à cet égard sont soumises à des formalités qui offrent toute garantie.

La disposition de l'art. 63 du projet permet de réduire les peines dans certains cas prévus.

L'art. 64 n'est que l'application des principes consacrés par le droit pénal ordinaire.

Les art. 65, 66 et 67 règlent la comptabilité des retenues encourues par les condamnés.

Le produit de ces retenues, au lieu de tourner au profit du capitaine ou de l'armateur, comme cela se pratique en Angleterre (1), sera versé à la caisse de secours des marins nécessiteux et invalides, comme cela a lieu en France (2).

Tant que l'armateur ou le capitaine profitent d'une manière quelconque de ces retenues, on pourrait craindre que, poussés par l'intérêt, ils employassent des moyens détournés pour provoquer à la désertion ; mais semblable crainte ne peut plus exister dès l'instant que ces retenues sont versées à la caisse de secours des marins.

Quant à la disposition de l'art. 66, qui autorise les commissaires maritimes à prélever sur la basse paye des marins, les avances, frais et dommages dus à l'armateur, elle ne consacre aucunement le principe que l'État doive indemniser ce dernier. De même que les condamnés qui expient leurs fautes dans les prisons de l'État y sont assujettis à un travail salarié, les marins déserteurs et fraudeurs doivent travailler à bord des navires, et la basse paye leur tient lieu de salaire. Si donc les commissaires maritimes opèrent des prélèvements sur la masse du marin condamné à l'embarquement, c'est pour payer une dette personnelle du marin des deniers de celui-ci.

L'art. 68 prévient un doute qui aurait pu s'élever sur les droits de l'armateur.

L'art. 69 soumet également les officiers aux retenues et pertes de salaires ou parts, sans toutefois leur appliquer la peine de l'embarquement sur les bâtiments de l'État.

Cette dernière peine, qui est généralement considérée comme la plus effi-

---

» l'équipage, des passagers, la fortune de tous les intéressés au navire et à son chargement lui » sont confiés ; il est le maître absolu de sa conduite sur les mers ; le salut de tous dépend de » sa vigilance, de sa fermeté, de la confiance qu'il inspire et de la rapidité de l'obéissance qu'elle » commande.... (*V.* Locré.) »

(1) Voir Acte pour amender et réunir les lois relatives aux marins du commerce dans le Royaume-Uni, etc., du 30 juillet 1835, art. 7 et 9, rapporté par Marec, pp. 57 et suivantes.

(2) Voir l'ordonnance du 31 août 1784, tit. XVIII, art. 16.

cace (1), n'a pu être comminée toutefois contre les officiers du bord, c'est-à-dire les seconds et les lieutenants, par la considération qu'il serait impossible de les employer sur les bâtiments de l'État avec la conservation de leur rang. A leur égard, ainsi qu'à l'égard des chirurgiens, la peine de l'emprisonnement a été substituée à celle de l'embarquement. Voir art. 69.)

Un article final proclame que les principes en vigueur en matière de tentative de crimes, de récidive, de complicité, d'excuse et de responsabilité, sont déclarés applicables aux faits prévus par le projet de loi.

En adoptant ce projet de loi, Messieurs, vous comblerez une large lacune de notre législation; vous seconderez le développement commercial de la Belgique, en donnant des garanties réelles à sa navigation; vous satisferez aux vœux fréquemment exprimés des armateurs et des commerçants; vous stimulerez enfin, par la sécurité et la protection qui leur seront assurées, les entreprises maritimes qui sont l'indispensable complément de la prospérité publique, qui en sont pour ainsi dire le véritable affermissement.

*Les Ministres de la Justice et des Affaires Étrangères,*

**B^on^ D'ANETHAN.**

**DESCHAMPS.**

---

(1) Voir Marec, *Dissertation sur la répression de l'indiscipline dans la marine marchande.* Paris, 1840, pp. 67 et 119. — Van de Poll, *Proeve eener strafwet voor zeevarenden ter koopvaardij.* Amsterdam, 1842, *passim.*

# Léopold,

ROI DES BELGES,

*A tous présents et à venir, Salut :*

Sur la proposition de Nos Ministres de la Justice et des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE UNIQUE.

Nos Ministres de la Justice et des Affaires Étrangères sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres, le projet de Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, tel qu'il est annexé au présent arrêté.

Nos Ministres de la Justice et des Affaires Étrangères sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 14 décembre 1846.

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Les Ministres de la Justice et des Affaires Étrangères,*

Bon D'ANETHAN.

A. DECHAMPS.

# PROJET

DE

# CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL

POUR LA MARINE MARCHANDE ET LA PÊCHE MARITIME.

## DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.

### Article Premier.

Les infractions que la présente loi punit des peines disciplinaires sont des fautes de discipline.

Les infractions que la présente loi punit des peines correctionnelles sont des délits.

Les infractions que la présente loi punit d'une peine afflictive ou infamante sont des crimes.

### Art. 2.

Les contraventions, délits et crimes non énoncés dans le présent Code, seront constatés et punis, s'il y a lieu, selon les prescriptions des Codes et lois ordinaires.

### Art. 3.

Sont assujetties aux règles d'ordre de service et de discipline établies sur les navires de commerce et de pêche et passibles des peines déterminées par le présent Code, pour les fautes de discipline et les délits y énoncés, toutes les personnes embarquées inscrites au rôle d'équipage ou employées à bord, à quelque titre que ce soit, à *partir du jour de l'entrée* en armement, jusques y compris le dernier jour du désarmement.

### Art. 4.

Elles continuent d'être placées sous ce régime en cas de perte du navire, par naufrage, chance de guerre, ou autre cause, jusqu'à ce qu'elles aient pu être remises à quelqu'autorité belge.

Il en est de même des marins naufragés, déserteurs ou délaissés qui, sur l'ordre d'une autorité belge, auront été embarqués à titre de passagers, pour être rapatriés.

ART. 5.

Les autres passagers ne sont passibles que des peines fixées pour eux particulièrement.

## TITRE Ier.

### De la pénalité.

### CHAPITRE PREMIER.

*Des peines.*

ART. 6.

Les peines applicables aux fautes disciplinaires sont :

a. *Pour les hommes de l'équipage :*

Le retranchement de la ration de liqueur forte ou de vin, pendant trois jours au plus ;

La vigie sur les barres de perroquet ou dans la hune, pendant une demi-heure au moins, et quatre heures au plus ;

La retenue de 1 à 30 jours de solde ;

Les fers aux pieds pendant trois jours au plus ;

Le cachot pendant trois jours au plus ;

Les fers et le cachot peuvent être accompagnés de retranchement de la ration de liqueur forte ou de vin, et même de la mise au pain et à l'eau ;

La déchéance du grade de matelot avec obligation de faire le service de novice.

b. *Pour les officiers :*

La retenue de dix à quarante jours de solde ;

Les arrêts simples pendant vingt jours au plus avec continuation de service ;

Les arrêts de rigueur dans la chambre pendant 8 jours au plus ;

La suspension temporaire des fonctions, avec exclusion de la table du capitaine ;

La déchéance de l'emploi en qualité d'officier, avec obligation de faire le service et d'être payé comme simple matelot, pendant le reste de la campagne ou jusqu'au débarquement.

c. *Pour les passagers :*

1° Passagers de chambre.

L'exclusion de la table du capitaine, maître ou patron, pendant cinq jours au plus ;

Les arrêts dans la chambre pendant huit jours au plus.

2° Passagers d'entrepont.

La privation de la faculté de monter sur le pont pen- huit jours au plus.

ART. 7.

Les officiers et passagers condamnés à l'une des peines ci-dessus, qui refuseraient de s'y soumettre, après avoir été avertis que cette résistence les expose à une punition plus rigoureuse, pourront être mis aux fers ou aux arrêts forcés pendant cinq jours au plus.

ART. 8.

Les peines correctionnelles applicables aux délits maritimes sont :

L'emprisonnement pendant six jours au moins, et cinq ans au plus;

L'amende de 16 à 500 francs;

L'embarquement sur un bâtiment de l'État, pour une campagne de six mois à trois ans, à la paye de matelot de 3e classe;

L'interdiction de commandement pendant trois mois au moins.

ART. 9.

Les peines en matière criminelle sont les mêmes que celles spécifiées aux art. 7 et 8 du Code pénal.

ART. 10.

Sous la dénomination d'officier sont compris :

Le capitaine, maître ou patron;
Le 1er second;
Le 2e second ou lieutenant;
Le 3e second ou 2e lieutenant;
Le chirurgien du navire est, pour l'application des peines, assimilé aux officiers.

## CHAPITRE II.

### *Des infractions et de leur punition.*

#### SECTION Ire.

#### *Des fautes de discipline.*

ART. 11.

Les fautes de discipline, sont :

La désobéissance simple;
La négligence à prendre son poste;
Le manque au quart;
Le défaut de vigilance pendant le quart;
L'ivresse sans désordre;
Les disputes;

L'absence du bord sans autorisation du capitaine, maître ou patron, quand elle ne dure que 24 heures;

Le séjour illégal à terre après l'expiration d'un congé, quand ce séjour illégal ne dure que 24 heures;

L'embarquement clandestin de boissons fortes ou de vin;

Le manque de respect aux supérieurs, et généralement tous les faits provenant de négligence ou de paresse et qui ne constituent qu'une faute légère ou un simple manquement à l'ordre ou au service du navire.

ART. 12.

Ces diverses fautes rendent leurs auteurs passibles d'une des peines spécifiées à l'art. 6, d'après les distinctions établies aux §§ *a*, *b* et *c*, le choix de la peine étant laissé à la discrétion des autorités désignées à l'art. 47.

ART. 13.

Les marins qui, pendant la durée de la peine du cachot ou de la mise aux fers, prononcée en matière de discipline, auront été remplacés, pour leur service, à bord du navire auquel ils appartiennent, supporteront, au moyen d'une retenue sur leurs gages, le remboursement des frais de ce remplacement.

SECTION II.

*Des délits maritimes commis par les marins subalternes.*

ART. 14.

Les délits sont :

Les fautes disciplinaires réitérées;

La désobéissance avec un refus formellement énoncé d'obéir;

La désobéissance avec injures ou menaces;

L'ivresse avec désordre;

Le fait d'avoir allumé des feux non permis, ou d'avoir circulé avec du feu, une lampe, chandelle, pipe, cigare allumés dans des lieux défendus à bord;

Le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, ou au bossoir, ou d'avoir quitté l'un de ces postes sans avoir été relevé;

Le fait de s'être servi sans autorisation d'une embarcation du navire;

La dégradation d'objets à l'usage du bord;

L'altération des vivres ou marchandises par le mélange de substances non malfaisantes;

Le vol commis par un sous-officier, matelot, novice ou mousse, quand la valeur de l'objet volé sera au-dessous de 10 francs.

La désertion;

Les voies de fait contre un supérieur;

La rébellion envers le capitaine, maître ou patron, quand elle aura lieu en réunion de deux ou plusieurs personnes n'excédant pas le tiers des hommes de l'équipage, les officiers compris.

ART. 15.

Ces divers délits rendent leurs auteurs passibles d'une des peines spécifiées à l'art. 8, le choix de la peine étant laissé à la discrétion du juge, excepté dans les cas prévus par les articles suivants.

ART. 16.

Tout marin coupable d'outrages par paroles, gestes ou menaces envers son capitaine, maître ou patron, ou un officier du bord, sera puni d'un emprisonnement de six jours à un an, avec faculté pour le juge d'y joindre une amende de 16 à 100 francs.

ART. 17.

Tout marin coupable de voies de fait envers son capitaine, maître ou patron, ou un officier du bord, sera puni de trois mois à trois ans de prison, avec faculté pour le juge d'y joindre une amende de 50 à 300 francs.

ART. 18.

Tout marin qui aura refusé formellement d'obéir aux ordres donnés par le capitaine, maître ou patron, ou celui qui le remplace, pour assurer la manœuvre du bâtiment, maintenir le bon ordre et prévenir des actes d'immoralité, sera puni d'un emprisonnement de six jours à six mois, avec faculté pour le juge d'y joindre une amende de 16 à 100 francs.

ART. 19.

Les gens de mer engagés sur des bâtiments de commerce ou de pêche qui, dans un port du royaume, auront déserté, refusé ou négligé de se rendre à bord et pourront être arrêtés avant le départ du navire, seront remis à leur capitaine, maître ou patron pour faire ou pour continuer le voyage pour lequel ils s'étaient engagés, et ils recevront, depuis le jour où ils auront commis ce délit jusqu'à l'expiration de leur engagement, la moitié seulement des salaires et parts qu'ils auraient dû gagner.

ART. 20.

Si le déserteur ou réfractaire ne peut être remis au capitaine, maître ou patron, avant le départ du navire, il

perdra les salaires et parts qui pourraient lui être dus au jour de la perpétration du délit; il sera en outre condamné à quinze jours d'emprisonnement et à être embarqué, pendant un terme de six mois à un an, sur les bâtiments de l'État, à la basse paye des matelots de 3e classe, s'il est sous-officier ou matelot, et à celle de mousse, s'il est novice ou mousse.

Le décompte sera fait à la fin de son terme, et le montant sera remis par le Département de la Marine aux commissaires maritimes, pour être réparti par eux, ainsi qu'il est établi aux art. 66 et suivants.

ART. 21.

Ceux qui déserteront à l'étranger, qui refuseront ou négligeront de se rendre à bord, mais pourront être arrêtés et remis au capitaine, maître ou patron, achèveront le voyage à demi-salaire ou part, et seront condamnés, à leur retour, à un emprisonnement de quinze jours et à être embarqués, pendant six mois au moins, et un an au plus, à bord des bâtiments de l'État, à la paye et aux conditions déterminées par l'article précédent.

ART. 22.

Si le déserteur ou réfractaire ne peut être remis au capitaine, maître ou patron, il perdra les salaires et parts qui pourraient lui être dus au jour de la perpétration du délit; il sera condamné en outre à un emprisonnement de quinze jours et à être embarqué sur les bâtiments de l'État, pendant un an au moins et deux ans au plus, à la paye et aux conditions déterminées à l'art. 20.

Dans le cas prévu par le présent article, l'action publique et l'action civile ne se prescriront qu'après cinq années révolues, à compter du jour où le délit aura été commis.

ART. 23.

Les complices de la désertion seront punis d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 16 à 500 francs, et seront en outre condamnés aux dommages et intérêts envers le capitaine, maître ou patron et l'armateur.

ART. 24.

Les gens de mer convaincus d'avoir, à l'insu du capitaine, maître ou patron, embarqué ou débarqué à l'étranger des objets dont la saisie constituerait, soit le capitaine, maître ou patron, soit l'armateur, en frais et dommages, seront condamnés de un à six mois d'emprisonnement et à être embarqués, à l'expiration de leur peine, pendant trois mois à un an, à bord des bâtiments de l'État, à la paye et aux conditions déterminées à l'art. 20.

SECTION III.

*Des délits maritimes commis par les passagers.*

ART. 25.

Les délits prévus en l'art. 14 et commis par les passagers, rendent leurs auteurs passibles de l'emprisonnement ou de l'amende spécifiés à l'art. 8, le choix de la peine étant laissé à la discrétion du juge.

SECTION IV.

*Des délits maritimes commis par les officiers et les capitaines.*

ART. 26.

Les divers délits énumérés à l'art. 14 ci-dessus, rendent leurs auteurs passibles, s'ils sont officiers, d'une des peines spécifiées à l'art. 8, le choix de la peine étant laissé à la discrétion du juge, excepté dans les cas ci-après désignés.

ART. 27.

Tout capitaine, maître ou patron qui, en faisant ou en autorisant la contrebande à l'étranger à l'insu des armateurs, aura par ce fait donné lieu à la confiscation soit du navire ou de tout ou partie de la cargaison, soit à une amende à charge du navire, sera condamné à un emprisonnement d'un mois à un an et interdit de tout commandement pendant un an au moins et deux ans au plus, à dater de sa libération, et ce indépendamment de tous dommages et intérêts.

ART. 28.

Tout capitaine, maître ou patron qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire, sera interdit de son commandement pour une durée d'un à six mois, et en cas de récidive, pour une durée de six mois à deux ans, avec faculté pour le juge, d'y joindre la peine d'emprisonnement de quinze jours à six mois.

ART. 29.

Tout capitaine, maître ou patron qui se sera permis ou aura toléré à son bord des abus de pouvoir, ou qui, sans motif valable, aura maltraité ou frappé un officier, passager ou matelot, sera puni de six jours à un an de prison, et pourra en outre être interdit de son commandement de trois mois à un an.

ART. 30.

Tout capitaine, maître ou patron qui aura refusé d'obéir aux ordres des consuls, des commissaires maritimes et des autorités militaires de la marine, dans l'exercice de leurs fonctions, ou les aura outragés par paroles, gestes ou menaces, sera condamné à une amende de 50 à 300 francs, et le juge pourra y ajouter la peine d'emprisonnement de six jours à un an.

ART. 31.

Tout capitaine, maître, patron ou officier qui aura dégradé ou laissé dégrader les objets de l'armement, sera condamné à une amende de 50 à 100 francs.

ART. 32.

Sera puni d'une amende de 50 à 300 francs et d'un emprisonnement de six à quinze jours, tout capitaine, maître ou patron qui aura mis en mer sans rôle d'équipage, qui se sera soustrait aux obligations que lui imposent les règlements sur la police maritime, ou qui aura négligé l'exécution des mesures prescrites par les art. 224, 225, 226 et 227 du Code de commerce.

ART. 33.

Tout capitaine, maître ou patron qui aura contrevenu à l'art. 241 du Code de commerce, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à trois ans.

ART. 34.

La même pénalité est applicable à tout capitaine, maître ou patron qui, forcé d'abondonner son navire, n'aura pas été le dernier à le quitter.

ART. 35.

Le capitaine, maître ou patron qui, hors le cas de force majeure, aura rompu son engagement et abandonné son navire, sera condamné, si le navire était en sécurité dans le port, à un emprisonnement d'un mois au moins et de deux ans au plus et interdit de tout commandement pendant un an à partir du jour de sa libération; si le navire était en rade foraine, la peine d'emprisonnement sera de six mois au moins et de trois ans au plus, avec interdiction de tout commandement pendant deux ans, à partir du jour de sa libération, et si le navire était à la mer, la peine d'emprisonnement sera d'un an à cinq ans, avec interdiction à jamais de tout commandement, et ce, sans préjudice des dommages et intérêts envers l'armateur.

SECTION V.

*Des crimes maritimes.*

ART. 36.

Tout capitaine, maître, patron ou pilote, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce ou de pêche, qui, volontairement et dans une intention criminelle, l'aura échoué, perdu ou détruit par des moyens quelconques, autres que celui du feu ou d'une mine, sera puni :

1° De mort, si un homicide a été le résultat du fait de l'échouement, de la perte ou de la destruction du navire ;

2° Des travaux forcés à perpétuité, si l'échouement, la perte ou la destruction du navire ont occasionné des blessures graves ;

3° Des travaux forcés à temps, s'il n'en est résulté ni homicide ni blessures graves.

Les officiers et gens de l'équipage, coupables de ces crimes, seront punis des mêmes peines.

ART. 37.

Tout capitaine, maître ou patron chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce ou de pêche, qui, par fraude, le détournera à son profit, sera puni des travaux forcés à temps.

ART. 38.

Tout capitaine, maître ou patron qui, volontairement et dans une intention criminelle, jettera à la mer, ou détruira sans nécessité, tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets du bord, ou fera fausse route, sera puni des travaux forcés à temps.

ART. 39.

Tout capitaine, maître ou patron qui, dans une intention frauduleuse, se rendra coupable d'un ou plusieurs des faits énoncés à l'art. 236 du Code de commerce, ou vendra hors le cas prévu par l'art. 237 de ce Code, le navire à lui confié, ou fera des déchargements en contravention à l'art. 248 du même Code, sera puni de la reclusion.

ART. 40.

Les vols commis à bord de tout navire ou bâtiment de mer, par les capitaines, patrons, subrécargues et passagers, seront punis de la reclusion.

Il en sera de même pour les vols commis par les sous-officiers, matelots, novices et mousses, quand la valeur de l'objet volé sera au-dessus de 10 francs.

ART. 41.

La même peine sera applicable aux capitaine, maître, patron, subrécargue, gens de l'équipage et passagers, qui se seront rendus coupables d'altération de vivres et de marchandises, commise à bord par le mélange de substances malfaisantes.

ART. 42.

Toute personne qui se sera frauduleusement procuré une police d'assurance basée sur une fausse déclaration ou frappant sur des marchandises supposées ou ayant une valeur inférieure à celle déclarée, sera punie de la reclusion.

Toute participation volontaire, toute connivence du capitaine dans l'un des actes désignés ci-dessus, le rendra passible de la même peine.

ART. 43.

L'attaque et la résistance avec violence et voies de fait envers le capitaine, commis par plus du tiers de l'équipage, officiers compris, sera punie de la reclusion.

Si les rebelles sont armés, ils seront punis de travaux forcés à temps.

La réunion des rebelles est réputée armée du moment qu'il s'y trouvera un homme porteur d'une arme ostensible.

Les couteaux de poche entre les mains de matelots rebelles seront réputés armes, par le fait seul du port ostensible, alors même qu'il n'en aurait pas été fait usage.

ART. 44.

Tout individu qui aura refusé d'exécuter les ordres donnés pour le bon ordre ou le salut du navire et de la cargaison, sera puni des travaux forcés à temps, si le fait a été précédé, accompagné ou suivi de coups ou blessures.

ART. 45.

Tout marin ou passager qui aura fait partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, sera puni de la reclusion.

On entend par complot la résolution d'agir concertée et arrêtée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire ou bâtiment de mer.

ART. 46.

Les marins ou passagers qui, par fraude ou par violence envers le capitaine, maître ou patron, s'empareront du navire, seront punis de mort s'ils sont officiers ou chefs de complot; les autres hommes de l'équipage seront punis des travaux forcés à perpétuité.

Si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide ou de blessures graves, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage ou passagers.

## TITRE II.

### De la Juridiction.

#### CHAPITRE Ier.

*De la juridiction en matière de discipline.*

ART. 47.

Le droit de statuer sur les fautes de discipline sans appel ni recours en révision ou cassation, et de prononcer les peines y applicables, est attribué :

1° Aux commissaires maritimes;

2° Aux consuls;

3° Aux commandants des bâtiments de l'État;

4° Aux capitaines des navires.

ART. 48.

Ce droit s'exercera de la manière suivante :

1° Quand le navire est dans un port ou rade belge, le droit de discipline appartient au commissaire maritime, et c'est à lui que le capitaine doit adresser la plainte;

2° Quand le navire est dans une rade ou port étranger, le droit de discipline appartient au consul belge, à qui la plainte doit être adressée par le capitaine;

3° A défaut de consul, le droit de discipline est exercé par le commandant du bâtiment de l'État qui pourrait se trouver dans ce port ou dans cette rade;

4° En mer ou même dans un port ou dans une rade, en l'absence d'une des autorités ci-dessus dénommées, le capitaine, maître ou patron du navire applique les peines de discipline, sauf à en rendre compte au commissaire maritime du port d'arrivée en Belgique, et dans l'entre temps au consul belge de résidence dans le premier port où il relâchera.

### CHAPITRE II.

*De la juridiction en matière de délits ou crimes maritimes.*

ART. 49.

Les tribunaux correctionnels et les cours d'assises connaîtront des délits et crimes maritimes, d'après les prescriptions des lois en vigueur.

## TITRE III.

**De la forme de procéder.**

### CHAPITRE Ier.

*De la forme de procéder en matière de fautes de discipline.*

ART. 50.

Toute faute de discipline sera mentionnée par le capitaine, maître ou patron, sur le journal ou registre de bord, prescrit par l'art. 224 du Code de commerce.

A la suite de cette mention, l'autorité saisie de la plainte et qui aura statué, inscrira sa décision.

Le capitaine, maître ou patron, inscrira également sa décision, quand elle émane de lui.

### CHAPITRE II.

*De la forme de procéder en matière de délits ou crimes maritimes.*

ART. 51.

Aussitôt qu'un crime ou délit aura été commis pendant le voyage, le rapport écrit en sera fait au capitaine, maître ou patron, par l'officier de quart ou le second.

Mention en sera faite sur le registre de bord.

ART. 52.

Le capitaine, maître ou patron, assisté de l'officier qui aura remis le rapport, procèdera ensuite à une instruction sommaire et préparatoire, recevra la déposition des témoins et dressera du tout procès-verbal.

ART. 53.

Au premier port étranger où le capitaine abordera, il rendra compte du fait au consul belge, qui en prendra

connaissance, complètera au besoin l'instruction et fera, s'il le juge nécessaire, débarquer le prévenu pour l'envoyer avec les pièces du procès au port d'armement. A défaut de consul, le commandant du bâtiment de l'État qui se trouverait sur les lieux, agira de la même manière.

ART. 54.

Au premier port belge où le capitaine abordera, il rendra compte du fait au commissaire maritime, qui en informera immédiatement le procureur du Roi de l'arrondissement, et fera, s'il le juge nécessaire, emprisonner le prévenu en attendant que ce magistrat ait fait connaître sa décision.

ART. 55.

Si les faits se sont passés en Belgique, le capitaine, maître ou patron déposera sa plainte chez le commissaire maritime endéans les trois jours à compter de celui où le délit ou crime aura été découvert; s'ils se sont passés à l'étranger, dans une localité où réside un consul belge, il la déposera dans le même délai chez cet agent, et si les faits ont eu lieu soit après l'appareillage, soit en mer, soit dans une localité étrangère où ne réside pas un consul de Belgique, il la déposera endéans les vingt-quatre heures chez le consul belge du premier port où le bâtiment abordera.

ART. 56.

Les consuls et commissaires maritimes dresseront procès-verbal de la plainte du capitaine, maître ou patron, qui devra l'affirmer sous serment; ils feront mention de l'accomplissement de cette formalité au bas de la pièce, qui fera foi de son contenu jusqu'à preuve contraire.

Les procès-verbaux dressés par les consuls seront enregistrés à la chancellerie du consulat, et transmis ensuite au Ministère des Affaires Étrangères et de la Marine, qui les fera parvenir au procureur du Roi compétent.

Une expédition certifiée en sera en outre délivrée par le consul au capitaine, maître ou patron, lequel sera tenu de la déposer chez le commissaire maritime du port d'arrivée, endéans les vingt-quatre heures.

ART. 57.

Le capitaine, maître ou patron qui aura négligé de se conformer aux prescriptions qui le concernent dans le présent chapitre, sera condamné à une amende de 50 francs au profit de la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge.

## TITRE IV.

### Dispositions générales.

ART. 58.

Le capitaine, maître ou patron a sur les gens de l'équipage et sur les passagers l'autorité que comportent la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition.

ART. 59.

Le capitaine, maître ou patron doit, dans tous les cas, user de son autorité avec modération.

ART. 60.

Le capitaine, maître ou patron est autorisé à employer la force pour la répression d'un attentat ou d'un crime, c'est-à-dire pour en amener le châtiment, en mettant le coupable hors d'état de nuire ; mais il n'a pas juridiction sur le criminel, et il doit à son retour en Belgique le livrer aux autorités compétentes, ou, à l'étranger, le mettre entre les mains du consul belge, à moins que la rencontre d'un bâtiment de guerre ne lui ait permis de l'y embarquer plus tôt.

ART. 61.

En cas de mutinerie ou de révolte, la résistance du capitaine, maître ou patron et des officiers ou marins qui lui restent fidèles, peut, eu égard aux circonstances, être considérée comme un acte nécessité par la légitime défense, et leur conduite sera jugée d'après cette considération.

En général, le capitaine, maître ou patron doit régler sa conduite d'après les circonstances qui seront appréciées par le juge.

ART. 62.

Tout prévenu d'un délit grave ou d'un crime, tout homme dangereux et difficile à contenir, qui, par délibération signée du capitaine et des officiers et principaux marins, aura été reconnu devoir être séparé du reste de l'équipage, pour être mis hors d'état de s'évader ou de nuire, pourra être retenu aux fers, en amarrage ou en cachot, jusqu'à l'arrivée du navire au premier port de relâche ou destination, ou jusqu'à la rencontre d'un bâtiment de guerre belge.

Cette disposition est applicable aux officiers et aux passagers.

ART. 63.

L'art. 463 du Code pénal est applicable aux cas prévus par les sections 2 et 3 du chap. II, titre Ier du présent Code, à l'exception toutefois des délits énumérés aux articles 16 à 24 inclus.

ART. 64.

Si le fait déféré au tribunal correctionnel ne constitue qu'une faute de discipline, le juge appliquera la peine disciplinaire. Si le fait constitue un crime, il se conformera à l'art. 193 du Code d'instruction criminelle.

ART. 65.

Le produit des retenues de salaires ou parts opérées en vertu de la présente loi, sera versé par les soins des commissaires maritimes à la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge.

ART. 66.

Le commissaire maritime auquel le Département de la Marine aura fait parvenir le montant de ce qui reviendra après le décompte définitif aux gens de mer embarqués à la basse paye par application des art. 20, 21, 22 et 24 de la présente loi, déduira de cette somme : 1° Les frais de justice liquidés par le jugement; 2° tout ce qui pourrait être dû à l'armateur du chef d'avances ou de frais et dommages occasionnés par la désertion ou la fraude, et le restant seulement sera payé au marin.

Si les avances ainsi que les frais et dommages dus à l'armateur dépassaient le solde de compte, le commissaire maritime y joindra, jusqu'à concurrence de la somme due, le montant des salaires et parts retenus ou perdus en vertu des articles 19, 20, 21 et 22 de la présente loi, et le restant seulement sera versé à la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge.

ART. 67.

L'armateur fournira aux commissaires maritimes un compte sommaire des sommes qui pourront lui être dues du chef d'avances, frais et dommages; il y joindra les pièces justificatives; les commissaires maritimes vérifieront ce compte; ils l'approuveront ou le réduiront d'après les circonstances.

En cas de réduction non admise par l'armateur, le compte sera soumis, avec les pièces à l'appui, au président du tribunal de commerce, qui l'arrêtera définitivement.

ART. 68.

Si l'armateur croyait avoir droit à des indemnités plus considérables, il lui sera loisible de les réclamer par la voie judiciaire ordinaire.

ART. 69.

Les seconds, les lieutenants (1^er^, 2^e^ et 3^e^ *stuerman*) et les chirurgiens qui se trouveront dans l'un des cas de désertion ou de fraude prévus dans la présente loi, seront, quant aux retenues et pertes de salaires et parts, soumis aux mêmes conditions que les autres gens de mer; mais les tribunaux substitueront à la peine de l'embarquement sur les bâtiments de l'État, celle de l'emprisonnement, dont la durée ne pourra être moindre d'un mois ni excéder deux ans.

ART. 70.

Les articles 2, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 96, 70, 71, 72 et 74 du Code pénal sont applicables aux faits prévus par la présente loi.