

△

(N° 216.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 AVRIL 1849.

Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la commission ⁽²⁾, *par M. VEYDT.*

MESSIEURS,

Une loi qui a pour but de fortifier et de maintenir la discipline à bord des navires du commerce et de la pêche est impatientement attendue.

Notre législation actuelle donne, il est vrai, le moyen de punir quelques-uns des délits commis par les hommes d'équipage des navires marchands ; mais il y a des actes d'insubordination, des manquements à la discipline, des délits, des crimes même, à l'égard desquels elle garde le silence, ou n'offre que des analogies imparfaites et susceptibles de controverse. On dirait que le Code pénal a été fait pour une nation étrangère au commerce maritime. L'impunité qui en résulte est une cause de découragement et quelquefois de ruine pour les armateurs.

Cette lacune est devenue plus fâcheuse encore depuis que la jurisprudence, consacrée par un arrêt de la Cour de cassation, a décidé que l'Ordonnance française du 31 octobre 1784, dont les dispositions pénales répressives de la désertion avaient été plusieurs fois appliquées, n'a pas force de loi en Belgique ⁽³⁾.

Or, c'est la désertion qui afflige le commerce et particulièrement le nôtre ⁽⁴⁾.

(1) Projet de loi n° 10.

(2) La commission était composée de MM. DELFOSSE, président, DECHAMPS, LANGE, LEBEAU, THIBAUT, VAN ISEGHEM, et VEYDT.

(3) Arrêt de la Cour de cassation du 8 juillet 1844.

(4) La marine marchande hollandaise éprouve également de graves embarras. Ils sont exposés dans un fort bon mémoire qui a pour titre : *Proeve eener strafwet voor zeevarenden ter koopvaardij, door wijlen J. VAN DE POLL.* Amsterdam, 1842. (Voir annexe A.)

Toutes les personnes qui ont fréquenté les marins et qui connaissent les habitudes de leur vie, savent qu'ils sont, plus que tous les autres hommes, inconstants, aventureux, entraînés par l'amour du changement, par des inclinations vagabondes. Ce penchant naturel chez eux les rend accessibles aux atteintes d'un système d'embauchage, qui est en pratique dans beaucoup de pays et ils s'y abandonnent d'autant plus facilement que, dans l'état actuel des choses, ils sont sûrs de l'impunité. Après le fait de la désertion, ils ne craignent pas de s'embarquer à bord d'un navire belge pour être rapatriés, et on a vu des matelots se présenter dans ce but au capitaine du navire qu'ils avaient déserté, quelques mois auparavant. Le mal est à son comble et il réclame avec urgence un remède (1).

Un premier projet de loi a été présenté dans la session de 1845. Il avait spécialement pour objet *la désertion et la fraude des gens de mer* (2). Plus tard, ce projet a été remplacé par un autre, que le Gouvernement a cherché à rendre plus complet, afin d'en faire *le code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime*. Par suite de la dissolution des Chambres, ce projet a dû être présenté de nouveau.

L'Exposé des motifs nous apprend qu'il a été préparé par une commission, qui a consulté les écrits des hommes spéciaux et a fait une étude approfondie de la matière. Les éléments ont été recueillis dans les anciennes Ordonnances françaises, dans la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime en France et dans les lois d'autres puissances maritimes. Dans son ensemble c'est un travail complet, élaboré avec soin et qui a rendu la tâche de votre commission plus facile.

Mais pour l'apprécier, comme il convient, il faut se rendre bien compte et se pénétrer tout d'abord de ce qu'il y a de spécial, d'exceptionnel, de maritime, en un mot, dans les choses et dans les personnes que la loi a en vue. Le droit com-

(1) Cette absence de toute disposition applicable à la désertion paralyse, en grande partie, l'effet des stipulations insérées dans divers traités de commerce et de navigation que la Belgique a conclus avec des Puissances étrangères. Notre traité avec les États-Unis d'Amérique contient, à l'art. 17, la disposition suivante : « Les consuls et vice-consuls pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les marins qui auraient déserté des bâtiments de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront, par écrit, aux autorités locales compétentes et justifieront, par l'exhibition du rôle d'équipage ou des registres du bâtiment ou, si le bâtiment était parti, par copie desdites pièces dûment justifiées par eux, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné de plus toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais du consul ou vice-consul, jusqu'à ce qu'il ait trouvé une occasion de les renvoyer chez eux. Si cependant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seront mis en liberté et ne pourront plus être arrêtés pour la même cause. Il est entendu néanmoins que les marins du pays, où la désertion aura lieu, sont exceptés de la présente disposition, à moins qu'ils ne soient naturalisés sujets ou citoyens de l'autre nation. »

(2) Séance du 21 avril 1845. Projet de loi, n° 299.

mun sans restriction, sans modification ne suffit pas pour la marine. Indépendamment des dispositions pénales qu'elle réclame soit pour des crimes ou délits qui la concernent ou qui prennent, à cause d'elle et comparativement aux mêmes délits commis dans l'ordre civil ordinaire, un degré de gravité plus élevé, il y a des infractions à la discipline, à l'ordre qu'il importe de maintenir à bord et dont la répression doit être prompte et efficace.

Cette punition des fautes légères est un point de haute importance. L'impunité qui les suit aujourd'hui peut devenir une source de désordres; l'habitude de les commettre impunément les rend plus fréquentes et c'est ainsi qu'elles finissent par renfermer en elles le germe des révoltes, qui éclatent plus tard.

Répondant de la vie de l'équipage, du salut du navire et de la cargaison qui leur sont confiés, les capitaines doivent avoir à leur disposition une autorité suffisante. Le projet la leur donne et fera cesser désormais tout acte arbitraire qui ne trouvait d'excuse que dans la nécessité.

Votre commission a admis en principe cette attribution du droit de punir les fautes de police maritime pour les autorités que l'art. 43⁽¹⁾ désigne. Elle la croit conciliable avec les exigences du droit commun, en laissant, dans son domaine, tous les crimes, tous les délits et même les contraventions de simple police prévues par les lois ordinaires. Dans la marine marchande de l'Angleterre et des États-Unis d'Amérique les délits, comme les crimes, commis à bord des navires du commerce, ne sont punis qu'au retour. Le mode de jugement ne s'écarte pas, en Angleterre, sur les points essentiels, des règles du droit commun pour le jugement des crimes et délits commis dans la vie civile ordinaire, et quant à l'étendue de l'autorité du capitaine à bord, pour la répression de certaines fautes contre la police intérieure du navire, on part du principe que la nécessité seule fait loi⁽²⁾.

Ces considérations générales sur le caractère exceptionnel des personnes et des choses que la marine met en action, sur la nature des faits et la position des justiciables, nous ont paru propres à faciliter l'examen et la discussion du projet de loi; elles sont la clef de plusieurs de ses dispositions, et en les exposant au commencement du rapport, nous pourrions peut-être nous dispenser d'y revenir, lorsque nous arriverons à des articles qui se justifient par ces considérations.

Avant de commencer l'examen du projet de loi, il peut être utile, à cause de son étendue, de se faire une idée complète de l'ensemble et des principales divisions

C'est dans ce but que nous en avons fait l'analyse suivante, qui n'est, en quelque sorte, qu'une table des matières.

(¹) C'est l'art. 47 du projet du Gouvernement. Dans le travail de la commission, les art. 5, 12, 15, 26 et 68 ayant été supprimés, il en résulte que les chiffres des articles du projet adopté par la commission, ne correspondent plus exactement à ceux des articles du projet du Gouvernement. Il est essentiel d'en faire la remarque.

(²) Voir les annexes B et C.

Dispositions préliminaires :

Tous les actes qui compromettent, avec plus ou moins de gravité, l'ordre du service ou la sûreté des navires, sont rangés sous la qualification de *fautes de discipline, de délits et de crimes*, art. 1^{er}.

Pour les contraventions, délits et crimes non énoncés, on renvoie aux lois ordinaires, art. 2.

Toutes les personnes qui se trouvent à bord, à quelque titre que ce soit, sont soumises aux dispositions du projet de Code, art. 3.

Elles continuent d'être placées sous ce régime, même après la perte du navire par naufrage ou autre cause, art. 4.

Titre I^{er}. De la pénalité.Chapitre 1^{er}. Des peines.

Peines applicables aux fautes de discipline ou de simple police.

Elles diffèrent : *a*, pour les hommes de l'équipage ; *b*, pour les officiers ; *c*, pour les passagers, art. 5 et 6.

Peines correctionnelles applicables aux délits maritimes, art. 7.

Peines en matière criminelle : la loi pénale ordinaire, art. 8.

Énumération des marins compris sous la dénomination d'officier, art. 9.

Chapitre II. Des infractions et de leur punition.

Section I^{re}. Des fautes de discipline. Énumération des actes qui les constituent.
— Peines qui leur sont applicables, art. 10, et 11.

Section II. Des délits maritimes commis par les marins subalternes, art. 12-21.

Section III. Des délits maritimes commis par les passagers, art. 22.

Section IV. Des délits maritimes commis par les officiers, art. 23-31.

Section V. Des crimes maritimes, art. 32-42.

Titre II. De la juridiction.

Chapitre I^{er}. De la juridiction en matière de discipline, art. 43 et 44.

Chapitre II. De la juridiction en matière de délits ou crimes maritimes, art. 45.

Titre III. De la forme de procéder.

Chapitre I^{er}. De la forme de procéder en matière de fautes de discipline, art. 46.

Chapitre II. De la forme de procéder en matière de délits ou crimes maritimes, art. 47-53.

Titre IV. Dispositions diverses, art. 54-65.

L'Exposé des motifs présente un résumé des considérations qui ont déterminé le Gouvernement dans la rédaction des principaux articles du projet. La commission y a ajouté quelques explications nouvelles et elle s'est surtout attachée à faire suffisamment connaître les changements et les dispositions additionnelles peu nombreuses, qu'elle a cru convenable d'adopter. Toutes les fois qu'il s'est agi de choses importantes, la commission en a préalablement référé au Gouvernement afin de se mettre d'accord avec lui. Il n'existe de dissentiment sur aucun point essentiel.

Quant à de simples modifications de rédaction, nous n'avons pas eu le même scrupule, ni pris les mêmes précautions. Il ne nous a pas paru nécessaire que les notes relatives à l'examen des articles en fissent, chaque fois, mention. Les membres qui voudront comparer les deux textes, quand ils présentent quelque différence, jugeront si celui du projet, que la commission a adopté et qu'elle reproduit en entier, à la suite du rapport, mérite la préférence.

Après cette courte digression sur la marche du travail qui nous a été confié, nous abordons l'examen des articles.

EXAMEN DES ARTICLES.

ART. 1 et 2. La commission est d'accord sur l'adoption de ces articles, auxquels il n'a été apporté que de fort légers changements de rédaction.

ART. 3. Cet article assujettit aux règles d'ordre de service et de discipline, établies sur les navires de commerce et de pêche, toutes les personnes qui se trouvent à bord. Il est juste, il est nécessaire qu'il n'y ait pas d'exception pour les passagers; car on ne peut leur laisser la facilité de porter, si bon leur semble, le désordre dans un équipage, de troubler la tranquillité, de compromettre la sûreté du navire.

Le projet de loi ne fait de distinction, à leur égard, que pour la nature des peines, qui ne peuvent être les mêmes que pour les gens de mer.

Pour ajouter encore au sens général de la disposition, la commission propose de mettre après le mot *employées* celui de *reçues* à bord.

On comprend de suite l'importance qu'il y a de fixer d'une manière certaine le jour d'entrée en armement et le dernier jour du désarmement. La commission a eu l'idée d'en ordonner la mention sur le registre que le capitaine tient, aux termes de l'art. 224 du Code de commerce, et pour les bateaux de pêche sur le registre tenu par les gérants.

M. le Ministre de la Justice, consulté sur cette mention, n'a pas été d'avis de s'en rapporter, à ce sujet, au capitaine; car il pourrait arriver qu'il eût intérêt à ce que la formalité ne fût pas remplie d'une manière régulière. Il a fait, en outre, observer que le jour de l'armement et celui du désarmement sont constatés par le rôle d'équipage, document authentique dressé par le commissaire maritime, devant lequel ont lieu les engagements et le licenciement de chaque individu. Cela résulte de la loi du 27 septembre 1842 et de l'arrêté royal sur la police maritime du 8 mars 1843, art. 7-17.

Délibérant de nouveau sur ce point, la commission a pensé que les jours de l'entrée en armement et du désarmement pourraient être constatés par un acte spécial dressé par le commissaire maritime, ce qui leur donnerait date certaine; mais M. le Ministre n'a pas vu la nécessité d'une disposition spéciale quelconque et a persisté à croire que le but, que la commission a en vue, sera suffisamment atteint par le rôle d'équipage rédigé et tenu en double au commissariat maritime. D'après ces observations, la majorité de la commission a renoncé à proposer une disposition additionnelle à l'art. 3.

ART. 4. Il est adopté sans observation.

Son § 2 n'est que la conséquence de l'article précédent; la disposition du § 1^{er} n'a pas seulement en vue une mesure de discipline mais une garantie, une protection de la part du capitaine, sur laquelle toutes les personnes qui se sont trouvées à bord, doivent pouvoir compter, en cas de sinistre. Elles doivent être pour lui un objet de sollicitude, tant qu'il ne les a pas confiées à une autre autorité belge.

Ici un article a disparu (l'art. 5 du projet). Le Gouvernement en a aussi admis la suppression, en présence de l'art. 5, *litt. c*, et des art. 36, 37, 41 et 42.

ART. 5. Il a pour objet l'énumération des peines applicables aux fautes disciplinaires, en établissant les distinctions nécessaires entre les délinquants :

a. *Pour les hommes de l'équipage.*

Parmi les peines qui leur sont destinées, il y a la retenue de 1 à 30 jours de solde.

Les conditions d'engagement des marins peuvent être différentes. Les matelots sont engagés au mois, au voyage, au fret ou à la part; c'est surtout dans les armements pour la pêche maritime que ce dernier mode est usité et qu'on attribue à l'équipage une part des bénéfices. Il y a lieu d'avoir égard à tous les cas et de compléter en conséquence cet alinéa par ces mots : *ou de 2 à 50 francs, si l'équipage est engagé à la part.*

Nous disons tout de suite que la même observation s'applique à la retenue pour les officiers et qu'il y a été fait droit par une addition analogue;

La peine des fers et du cachot pendant trois jours au plus.

La force des choses, indépendamment de la nature même de ces peines, exige qu'elles soient de courte durée. Dans la marine marchande, où l'équipage est presque toujours peu nombreux, ce n'est point sans inconvénient pour le service de bord, ni sans imposer un surcroît de travail à ses camarades qu'un matelot est mis aux fers. Si la peine se prolongeait, on punirait moins le coupable que l'équipage.

Cette difficulté est probablement cause que dans la marine marchande de l'Angleterre et des États-Unis d'Amérique la peine des coups de corde, bien que non autorisée, existe de fait, sous la réserve, tacite aussi, que le capitaine en usera avec modération.

On devait la proscrire dans un code de discipline destiné à la Belgique, comme elle a été éliminée du second projet élaboré en France, dont il est fait mention dans l'ouvrage de M. Marec. Il en a été de même de la peine de la cale (*), qui est cependant comprise parmi les peines de notre marine militaire et se trouve aussi dans le projet de code disciplinaire français au nombre des peines correctionnelles. Dans des circonstances récentes l'opinion publique s'est prononcée contre l'application de la cale en Belgique; il faut avoir égard même à ses susceptibilités.

b. *Pour les officiers.*

La peine des arrêts a été empruntée aux règlements militaires. Les arrêts simples consistent dans l'interdiction de sortir de la chambre ou de la cabine, si ce n'est pour faire le service. Les arrêts de rigueur ou forcés emportent l'interdiction absolue de sortir et la dispense du service.

c. *Pour les passagers.*

L'exclusion de la table du capitaine pourra être prononcée pour huit jours; le même terme se trouve ainsi fixé pour la durée de toutes les peines du litt. c.

ART. 6. Il est adopté, en augmentant le *maximum* de la durée des arrêts forcés, afin qu'une graduation soit possible dans les cas où cette peine aurait déjà été portée à huit jours, en vertu de l'article précédent.

ART. 7. Cet article détermine les peines applicables aux délits maritimes. Dans la rédaction, que nous avons admise d'accord avec M. le Ministre de la Justice, les distinctions sont rendues plus claires.

L'emprisonnement et l'amende sont des peines communes aux gens de mer et aux passagers; l'interdiction de commandement s'applique aux officiers; l'embarquement sur un bâtiment de l'État aux hommes de l'équipage.

Y a-t-il lieu de maintenir cette dernière peine? Cette question a été controversée. Des membres de votre commission ont émis l'avis, que dans la position si amoindrie qui a été récemment faite à la marine de l'État, l'application de cette peine deviendra, la plupart du temps, impossible.

La majorité s'est prononcée en faveur de l'embarquement sur un bâtiment de l'État pour une campagne extraordinaire. C'est un envoi à une meilleure école de discipline. Cette peine est redoutée des marins; elle existe dans la législation maritime française et son efficacité est généralement reconnue.

Si elle ne doit trouver dans les circonstances actuelles que l'occasion d'une rare application, celle-ci servira d'exemple et, à ce seul point de vue, elle sera d'une salutaire influence.

(*) Donner la cale, c'est faire plonger dans l'eau un homme suspendu à la vergue du mat.

M le Ministre de la Justice a, de son côté, insisté sur l'utilité d'admettre cette peine, tout en reconnaissant que l'application en deviendra plus difficile qu'on ne le prévoyait, lorsque le projet de Code disciplinaire a été rédigé. Il a l'espoir fondé que les délits et notamment la désertion, deviendront moins fréquents dès que le projet sera converti en loi, de sorte que l'encombrement des délinquants à bord d'un navire de l'État ne sera plus tant à craindre.

La commission, en conservant l'embarquement au rang des peines correctionnelles, a dû prévoir le cas où, faute de place à bord, elle ne pourrait recevoir d'application; elle a admis la prison pour alternative. C'est le but d'un paragraphe nouveau concerté avec le Gouvernement. Dans l'esprit de sa disposition, qui a une portée générale, l'emprisonnement réduit au tiers de durée est censé être l'équivalent de la peine d'embarquement à la paye de matelot de 3^e classe.

C'est au Gouvernement qu'il appartiendra d'apprécier si la peine d'embarquement peut être subie; il n'y a que lui qui puisse être juge de l'actualité. S'il n'y a pas d'obstacle, cette peine doit toujours prévaloir, car ce n'est qu'en second lieu, d'une manière subsidiaire, que l'emprisonnement aura été prononcé.

La durée de l'emprisonnement peut être portée à cinq ans, dernière limite que le Code pénal assigne à cette peine en matière correctionnelle, sauf le cas de récidive; mais l'amende qui, d'après ce Code, est indéterminée, ne pourra ici dépasser trois cents francs. On a cru devoir fixer ce chiffre, eu égard à la qualité des personnes, qui peuvent devenir passibles de l'amende; on la rendrait le plus souvent irrécouvrable en excédant certaines limites, même modérées. Pour le cas de non-paiement de l'amende dans le délai prescrit, le tribunal prononcera subsidiairement un emprisonnement de huit jours à trois mois. Cette disposition, qu'on trouve dans les lois sur la chasse, la garde civique, etc., fait l'objet d'un second paragraphe nouveau.

Quant à l'interdiction de commandement, il n'était pas établi de *maximum*. Nous avons jugé préférable de le déterminer, en exceptant un des cas prévus par l'art. 34, où, à cause de la gravité du délit, l'interdiction peut être prononcée pour toujours. M. le Ministre a approuvé ce changement.

Pour mettre les peines de l'embarquement et de l'interdiction, en harmonie, quant à leur durée, avec les art. 21 et 23 du projet, qui les appliquent, nous avons préféré, afin de laisser d'autant plus de marge, abaisser le *minimum* de la première à trois mois et celui de la seconde à un mois.

ART. 8. Il n'a donné lieu à aucune observation.

ART. 9. Cet article a pour but de désigner quelles sont les personnes comprises sous la dénomination d'officier.

C'est d'abord le capitaine, maître ou patron, trois dénominations employées simultanément dans plusieurs articles du projet de code disciplinaire. Le nom de *capitaine*, fait d'abord pour les commandants des vaisseaux de l'État, a été étendu, par l'usage, aux commandants des navires marchands pour les navigations au long cours. Les noms de *maître* et de *patron*, dont le premier était autrefois spécial

aux côtes de l'Océan et le second à celles de la Méditerranée, ne se donnent guère qu'aux conducteurs des chaloupes de pêche et des bateaux de passage ou des embarcations qui ne font que le petit cabotage.

Le Code de commerce emploie les trois dénominations au premier article du titre IV, livre II, qui concerne le capitaine. Il dit : *tout capitaine, maître ou patron*, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, etc. (art. 221 de ce code); mais dans les articles suivants il se borne à dire *le capitaine* ou *tout capitaine*, sans répéter chaque fois les mots équivalents de maître et de patron. Cette répétition était, en effet, inutile. Nous l'avons également supprimée. Si l'exemple fourni par le Code de commerce pouvait laisser subsister le plus léger doute, ce qui nous paraît impossible, l'art. 8, qui admet les trois dénominations de capitaine, maître ou patron comme équivalentes pour désigner le chef, le commandant d'un navire ou d'un bateau de pêche, l'aurait entièrement levé.

Un usagé qui, comme le dit Beaussaut, dans son *Code des lois de la marine marchande* (1), commençait à s'établir du temps de Valin, met à bord un second capitaine et souvent un ou deux lieutenants, qui sont officiers.

Le *second* est placé sur le navire comme remplaçant du capitaine. Quand le capitaine est présent, il lui obéit et fait exécuter ses ordres; quand il est absent, il commande en son nom. Si le capitaine, durant la traversée, devient incapable de diriger le voyage, c'est le second qui remplit ses fonctions. Quand le capitaine est présent, il n'encourt d'autre responsabilité que celle de tout homme de l'équipage, devant faire ce qui est dans son emploi; quand il commande, tous les devoirs du capitaine et toutes leurs conséquences lui sont applicables.

Le *lieutenant* ou les lieutenants en premier et en second sont des marins, ayant des connaissances et de la pratique, qui sont au second capitaine ce que celui-ci est au premier. Sauf en ce qui concerne le grade, tout ce qui vient d'être dit du second est applicable aux lieutenants.

Dans la marine, le *chirurgien* fait partie des officiers; il leur est assimilé, à juste titre, pour l'application des peines.

Le *subrécargue*, qui est la personne préposée à la partie commerciale de l'opération, doit-il avoir le rang d'officier? L'auteur que nous venons de citer, Beaussaut (2) fait une distinction entre le subrécargue nommé par l'armateur pour le représenter et le subrécargue des chargeurs. Il est d'avis que le premier ne peut se passer d'un rang hiérarchique à bord et il l'assimile aux officiers; quant au second qui, dit-il, reste étranger à la discipline du navire, il ne doit avoir aucun rang.

Il n'est pas parlé de subrécargue à l'article dont il s'agit en ce moment; il n'y a

(1) Tome I^{er}, titre IV du livre I, *Des officiers majors*. Édition de 1840.

(2) Voir l'annexe D où cette question est traitée.

donc pas d'assimilation avec les officiers et nous pensons qu'elle ne doit pas être introduite. Le mandat confié aux subrécargues, sans distinction, est d'une nature toute spéciale ; qu'ils l'aient reçu de l'armateur ou du chargeur, ils n'en restent pas moins étrangers à toutes les attributions des officiers pour la police, la direction et la manœuvre du navire. Sous ces divers points de vue ce sont des passagers à bord et ils seront ainsi considérés dans tous les cas où il est question de l'application des peines.

ART. 10. Il explique ce qu'il faut entendre par fautes de discipline.

Les modifications introduites par la commission sont peu importantes et ont été concertées avec M. le Ministre.

L'absence du bord et le séjour illégal à terre sont des fautes distinctes ; celle-ci est la prolongation indue d'un congé obtenu régulièrement. Le changement a pour but une rédaction plus claire et la réserve d'une peine plus grave pour le cas où l'absence prendrait le caractère d'une désertion.

Il y a au projet du Gouvernement trois articles, cotés 12, 15 et 26^(*), qui portent, d'une manière générale, que les fautes ou les délits, qui se trouvent énumérés dans des dispositions antérieures, rendent leurs auteurs passibles des peines spécifiées, sauf les exceptions. La nécessité de ces articles n'ayant pas paru suffisamment démontrée, la commission en a fait l'observation à M. le Ministre, qui a insisté sur leur maintien, en se basant sur la marche analogue que les rédacteurs du Code pénal ont suivie. D'une part, on établit les peines, d'autre part on définit les délits et l'on indique les peines qui leur sont applicables. Dans le projet, après avoir établi les peines, on a dû définir les fautes et, comme chaque faute n'est pas punie par une peine spéciale, que le choix en est laissé à celui qui doit la prononcer, il a bien fallu le dire formellement. Ce sont là les raisons qui ont été données. La commission a persisté à croire que ces articles pouvaient disparaître sans inconvénient ; qu'il était même préférable qu'ils ne fussent pas maintenus et elle les a supprimés.

ART. 11. C'est une disposition tout-à-fait équitable.

L'addition des mots *ou sur leur part de profit* a déjà été expliquée.

Le matelot sert, en général, de point de départ, comme l'unité, pour le calcul

(*) Voici le texte de ces articles :

« 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. 7.

« 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. 26. Les divers délits énumérés à l'art. 14, rendent leurs auteurs, s'ils sont officiers, 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 ci-après désignés. »

des profits maritimes. Il a une part, les mousses et les novices une demie ou trois quarts de part ; les officiers et le capitaine ont plusieurs parts, suivant l'élevation du grade. On comprend que cela change suivant la capacité des gens de l'équipage, comme suivant la nature de la navigation.

ART. 12. Il énumère les délits des marins subalternes.

Les fautes disciplinaires acquièrent la gravité d'un délit, si elles se réitérent souvent, c'est-à-dire si elles sont devenues habituelles : deux ou trois manquements à la discipline, dans le cours d'un long voyage, ne paraîtraient pas suffisants pour leur imprimer le caractère du délit.

Les voies de fait contre un supérieur et la rébellion envers le capitaine, qui occupent les derniers échelons des délits maritimes, ont paru d'une nature si grave à votre commission, qu'elle a demandé pourquoi on ne les classait pas parmi les crimes ?

M. le Ministre de la Justice a répondu par les observations suivantes : « La classification des crimes et des délits étant une fois adoptée, il a fallu s'arrêter à une démarcation ; il est naturel qu'il existe peu de différence entre les délits les plus graves et les crimes les moins graves.

» La question de classification des voies de fait au nombre des délits est, du reste, ici peu importante ; il s'agit surtout de savoir si la peine est proportionnée au délit ; or il semble que celle que prononce l'art. 14 (trois mois à trois ans d'emprisonnement avec faculté pour le juge d'y joindre une amende de 50 à 500 francs), est suffisante. »

La commission n'a pas modifié l'article.

Il arrive que des marins, après avoir contracté avec un capitaine ou un armateur pour lui louer leurs services et reçu d'eux une avance, vont s'engager pour faire partie d'un autre équipage. Ne faut-il pas que cet abus de confiance trouve sa place dans un Code maritime ?

Bien qu'il n'y soit pas expressément désigné, il est hors de doute que ceux qui s'en rendent coupables tombent de fait sous l'application des articles 16, 17, 18 et 19, lesquels prévoient le cas de désertion, de refus ou de négligence de se rendre à bord du navire, sur lequel ils sont engagés. Mais M. le Ministre de la Justice pense qu'il importe de faire ici une distinction. Un capitaine ou un armateur qui engage un matelot, sans faire constater cet engagement par le commissaire maritime, fait un contrat civil et le Code disciplinaire pour la marine marchande n'a pas à s'en occuper. L'engagement ne devient authentique que lorsqu'il a eu lieu par-devant le commissaire maritime et alors le contrevenant ne peut échapper à l'application d'une des dispositions pénales précitées.

ART. 13, 14 et 15. La commission en propose l'adoption et n'a aucune observation essentielle à faire. Dans le troisième de ces articles les mots *prévenir des actes d'immoralité* ont été supprimés. M. le Ministre a pensé aussi qu'il suffirait de dire *pour assurer la manœuvre du bâtiment ou maintenir le bon ordre*.

ART. 16, 17, 18, 19 et 20. Ils sont tous relatifs à la désertion dans diverses circonstances (1).

Les chambres de commerce et les armateurs ont plusieurs fois attiré l'attention du Gouvernement sur les progrès et les suites funestes de la désertion et réclamé avec instance des dispositions législatives. Le projet vient combler cette lacune.

On a reconnu la nécessité d'imposer des peines à la violation de certains contrats, au maintien desquels la société est plus spécialement intéressée. Les engagements des gens de mer sur des bâtiments armés pour le commerce ou pour la pêche sont de cette nature. Autrefois les pénalités étaient très-sévères; l'Ordonnance du 31 octobre 1784 qui punit encore aujourd'hui la désertion des matelots en France, les a modifiées et adoucies. C'est aux dispositions de cette Ordonnance, que des tribunaux avaient d'abord regardée comme étant applicable en Belgique, qu'on a emprunté les peines relatives à la désertion.

L'art. 18. s'occupe des marins qui auront déserté dans le port de l'armement et qui pourront être arrêtés avant le départ du navire. Ils sont remis au capitaine pour continuer le voyage et ne reçoivent plus que la moitié des salaires ou parts qu'ils auraient dû gagner (art. 14, tit. XVIII, Ord. 1784).

L'art. 19 prévoit le cas où les marins ne peuvent être arrêtés qu'après le départ du navire; il les prive des salaires ou parts qui leur seraient dus et les condamne à un emprisonnement et à une campagne extraordinaire sur un bâtiment de l'État (art. 15, Ord. 1784).

Les mots *ou celui qui les remplace* après celui de *capitaine* ont été supprimés. On ne les trouvait que dans cet article; s'ils étaient nécessaires il faudrait les insérer dans un grand nombre d'autres. Mais cette nécessité n'existe pas; on croit l'avoir démontré, à l'occasion de l'art. 9. Quand le capitaine est remplacé, tous ses devoirs, comme tous ses droits, passent à son remplaçant.

Les art. 18 et 19 prononcent les peines contre les désertions à l'étranger et les différencient suivant que l'arrestation et la remise au capitaine ont eu lieu ou non (Ord. 1784, art 16). Le voyage ne finit pas au port de destination; il y a un retour au port d'armement et le matelot n'est pas libre d'abandonner le capitaine à l'étranger, sans encourir un châtement.

La commission a pensé qu'il convenait de faire encore une autre distinction pour le cas de désertion dans un port hors de l'Europe. Le préjudice causé à l'armateur est presque toujours plus considérable; il est juste que la peine soit plus forte et qu'elle prévienne d'autant plus efficacement le délit.

C'est ce qui a motivé l'addition à l'art. 19 du paragraphe suivant, auquel M. le Ministre s'est rallié : « La condamnation à l'emprisonnement sera portée à un mois » et l'embarquement au *maximum* (trois ans), si la désertion ou le refus de se » rendre à bord ont lieu dans un port hors de l'Europe. »

(1) Voir annexe E.

L'art. 20 punit les complices de la désertion et statue qu'ils seront, en outre, condamnés aux dommages et intérêts envers le capitaine et l'armateur.

Faut-il qu'il y ait une disposition spéciale pour le second point ? Dans l'affirmative il serait nécessaire d'en faire mention à d'autres articles. Mais nous pensons, après avoir examiné de nouveau la question avec M le Ministre de la Justice, qu'il n'y a pas lieu de faire une réserve. La question des dommages-intérêts est résolue d'une manière générale par les art. 51 et 74 du Code pénal et par l'art. 1382 (*) du Code civil, auquel l'art. 74 prescrit aux cours et tribunaux de se conformer dans tous les cas de responsabilité civile, qui pourront se présenter dans les affaires criminelles, correctionnelles ou de police.

Lors de la discussion de la loi française du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, M. Pardessus, rapporteur de la loi à la Chambre des Députés, répondit au reproche qu'on faisait au projet de n'avoir pas suffisamment garanti les intérêts pécuniaires des personnes lésées, que tout crime ou délit donne lieu à deux actions, l'action criminelle, qui appartient à la société et dont l'objet est d'appliquer les lois pénales, et l'action civile qui a pour objet de faire accorder des réparations pécuniaires à ceux, dont le crime a lésé les intérêts ; que l'art. 2 du Code d'instruction criminelle est précis et que cet article n'est pas moins applicable aux crimes spéciaux prévus par la loi en discussion qu'à tous autres, *parce qu'il est la règle de toutes les poursuites criminelles.*

Le doute n'est donc pas possible. Une simple mention des art. 51 et 74 précités du Code pénal, au nombre de tous ceux que l'art. 65 déclare applicables aux faits prévus par la présente loi. prévient d'ailleurs toute objection.

Nous avons en conséquence supprimé toute stipulation relative à des dommages et intérêts dans chacun des articles, où nous l'avons rencontrée. Une condamnation sera toujours prononcée, indépendamment de tous dommages et intérêts et, si le marin poursuivi en vertu d'une des dispositions du Code disciplinaire est acquitté, il n'en sera pas à l'abri, parce que l'acquiescement d'une accusation de crime ou délit n'exclut ni la faute, ni l'obligation de la réparer.

Cet ensemble de dispositions relatives à la désertion mis en pratique et observé avec vigilance de la part des autorités, doit suffire aux besoins du commerce.

ART. 21. La fraude n'a pas par elle-même le caractère d'un délit par rapport au Gouvernement d'un pays étranger, dont nous n'avons pas à protéger les lois de douane ; mais elle peut devenir une cause de préjudice pour le capitaine ou l'armateur, s'ils sont constitués en frais et dommages. De là la nécessité d'une peine pour en détourner les marins. C'est le but de l'article que la commission a adopté, en étendant la durée de l'emprisonnement d'un mois à deux ans, au lieu de six mois

(*) Art. 1382. Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

comme au projet, afin de mieux graduer cette peine. L'embarquement ou le débarquement en fraude peuvent avoir des conséquences fort graves.

ART. 22 et 23. Adoptés.

Il s'agit ici de la contrebande faite ou autorisée par le capitaine, à l'insu de l'armateur. La gravité du délit est plus grande et le projet prononce avec raison une peine plus forte qu'à l'art. 23. Nous l'avons encore élevée, en la portant de trois mois à trois ans, au lieu d'un mois à un an.

ART. 24. Cet article punit l'ivresse du capitaine avec sévérité, à cause des conséquences qu'elle peut avoir. L'ivresse réitérée après une première condamnation constitue l'état de récidive. La rédaction du projet laissait un doute sur la faculté abandonnée au juge de prononcer l'emprisonnement. La commission l'accorde dans les deux cas, qu'il y ait ou non récidive. Elle n'a pas craint d'être trop sévère.

ART. 25. Le but de cet article et sa nécessité sont bien expliqués dans l'Exposé des motifs.

Il est bien entendu que le capitaine qui, mécontent de la lenteur d'un matelot dans l'exécution d'un ordre, le pousse vivement ou même, si la manœuvre souffre, le stimule avec vivacité par un coup, n'est pas coupable de mauvais traitement. Les circonstances du fait, les habitudes de la mer, l'urgence des mesures prescrites doivent être prises en considération. Les gens de mer témoins ou parties ne s'y trompent pas.

Le coup rendu est excusable à cause de la provocation, mais non légitimé, à moins qu'il n'y ait nécessité actuelle de la légitime défense de soi-même ou d'autrui (art. 328 Code pénal).

ART. 26. Nous avons cru utile aussi de conserver les expressions du Code pénal relativement aux outrages envers les dépositaires de l'autorité publique : *dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de cet exercice.*

En second lieu, nous avons élevé l'amende à 500 francs, afin de pouvoir l'appliquer au capitaine qui refuserait d'obtempérer aux réquisitions du consul, lorsqu'il y aura lieu de faire embarquer un prévenu ou de rapatrier un matelot sur le premier navire belge qui se présentera (1).

ART. 27. Adopté sans observation.

ART. 28 et 29. Il suffit de lire les articles du Code de commerce, auxquels ils donnent une sanction, pour en apprécier toute l'utilité.

M. le Ministre a appelé notre attention sur cette question : n'y aurait-il pas

(1) La loi française du 28 mai 1836, punit ce refus d'une amende de 500 à 2,000 francs et les capitaines peuvent en outre être interdits du commandement par arrêté du Ministre de la Marine.

également lieu d'établir une pénalité contre le capitaine qui refuse ou néglige de faire son rapport, et de faire viser son registre dans les vingt-quatre heures de son arrivée, conformément à l'art. 242 du Code de commerce; ce sont des formalités importantes, dont l'accomplissement doit être garanti.

La commission s'est prononcée pour l'affirmative et l'art. 242 précité a été compris dans le texte de l'art. 28.

L'article suivant prononce une peine pour la contravention à l'art. 241 du Code de commerce qui défend au capitaine d'abandonner son navire, pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage. Cette peine est plus grave et elle devait l'être.

ART. 30. Dans les cas de force majeure, si le navire doit être abandonné, l'honneur commande au capitaine d'être le dernier à le quitter.

C'est à cause de la gravité qu'il y a de faillir à de pareils devoirs et de la perte de considération qui en résultera pour le capitaine, que nous avons ajouté à la pénalité de l'emprisonnement, en insérant un paragraphe qui a été adopté par M. le Ministre il est conçu en ces termes :

« Dans les cas prévus par cet article et par l'article précédent le juge pourra en outre prononcer l'interdiction de tout commandement pendant un an au moins et deux ans au plus, à compter du jour de l'expiration de la peine. »

ART. 31. Adopté comme au projet.

L'art. 238 du Code de commerce porte que tout capitaine de navire engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et affrêteurs.

L'art. 34 punit la violation de cet engagement, hors le cas de force majeure, d'une peine correctionnelle qu'il gradue, suivant la position dans laquelle le navire se trouve, au moment de l'abandon.

Les art. 32 à 42 de la 5^e section sont relatifs à divers crimes qui rendent les navigations au long cours incertaines et périlleuses. Ici c'est la loi française du 10 avril 1823, pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, qui a été consulté.

ART. 32. Il s'agit d'abord du crime de baraterie. Sous cette dénomination générique, Valin range tout fait du capitaine et des gens de son équipage pouvant causer préjudice par impéritie, imprudence, malice, changement de route, larcin ou autrement. Mais le projet de loi ne s'occupe que des cas les plus graves.

La commission propose de rédiger le 1^{er} article de cette section en ces termes :
« Tout capitaine 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 tous moyens autres que celui du feu ou d'une mine, sera puni :

» 1^o Des travaux forcés à temps, s'il n'est résulté ni homicide ni blessures graves 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 de blessures graves ;

» 3° De la peine réservée au meurtre, par l'art 304 § 1^{er} du Code pénal, si un homicide a été le résultat du fait de l'échouement, de la perte ou de la destruction du navire.

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

Cette rédaction conserve le système de l'article du projet; ce n'est qu'une inversion en commençant par la peine la moins forte, au lieu de la peine de mort.

Celle-ci aurait probablement donné lieu à une discussion des plus sérieuses, s'il s'était agi de faire autre chose que de s'en référer aux lois en vigueur. On l'a admise ou plutôt rappelée, en attendant la révision de nos Codes, à laquelle le Congrès National déclarait qu'il était nécessaire de procéder, parce que le Code pénal la prononce dans le cas prévu par le n° 3. La commission ferait toutes ses réserves, s'il pouvait être le moins du monde question de se prononcer ici sur un si grave sujet. Au lieu de la première rédaction, elle en a préféré une autre, par laquelle on déclare s'en rapporter au droit commun.

La disposition est aussi applicable au pilote. Une loi du 22 août 1790 contient à ce sujet la disposition suivante : « Tout pilote-cotier coupable d'avoir perdu un bâtiment quelconque de l'État ou du commerce, lorsqu'il était chargé de le conduire et qu'il avait déclaré en répondre, si c'est par négligence ou ignorance, sera condamné à trois ans de galères. Si c'est volontairement, il sera condamné à mort. »

ART. 33. Quand le capitaine détourne un navire à son profit, il fait plus que de commettre un vol. Il trahit la confiance nécessaire que l'on a eue en lui et il est juste que la peine soit d'autant plus sévère que la confiance était plus grande et plus indispensable. La sécurité du commerce exige ici cette forte répression.

ART. 34. Il a été emprunté à l'art. 13 de la loi française du 10 avril 1823⁽¹⁾.

Le jet à la mer ou la destruction de tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets de bord peut devenir une nécessité et même un devoir pour le capitaine, s'il ne peut sauver le navire qu'à ce prix. Quelquefois ces faits sont dus à une impéritie, à une faute du capitaine, qui constitue la baraterie civile et ne donne

(¹) L'article est ainsi conçu : « Tout capitaine, maître ou patron qui, volontairement et dans l'intention de commettre ou de couvrir une fraude au préjudice des armateurs, chargeurs, facteurs, assureurs et autres intéressés, jettera à la mer ou détruira sans nécessité tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets de bord ou fera fausse route, ou donnera lieu soit à la confiscation du bâtiment, soit à celle de toute ou partie de la cargaison, sera puni des travaux forcés à temps. »

lieu qu'à des dommages-intérêts. Ces faits ne tomberont sous le coup de la loi pénale que lorsqu'ils seront le fruit d'une intention criminelle.

L'article punit également *la fausse route*. Il est nécessaire de bien déterminer le sens de ces mots. Ça été le soin des rapporteurs de la loi français.

Dans son rapport à la Chambre des Pairs, M. Portal explique qu'il y a fausse route punissable toutes les fois que le capitaine ne peut justifier des causes de force majeure et qu'il y a conséquemment intention évidente de changer de destination.

Le rapporteur à la Chambre des Députés, M. Pardessus, s'exprime en ces termes : « Nous ne saurions nier qu'il ne puisse s'élever beaucoup d'incertitude sur ce qu'on doit entendre par cette expression *fausse route*. Elle ne peut même pas toujours avoir un sens uniforme dans toutes les circonstances. Ainsi, considérée sous les seuls rapports que le contrat d'assurance crée entre l'assuré et l'assureur, la déviation, sans nécessité, de la route convenue et indiquée, est une sorte de fausse route, qui décharge l'assureur de ses obligations et résout le contrat dans son intérêt; cette déviation pourrait toutefois n'être pas un crime. Mais, si on ne sépare point l'expression *fausse route* de ces autres mots qui dominent les diverses parties de l'art. 13, *volontairement et dans l'intention de commettre une fraude au préjudice des propriétaires, etc.*, il n'est pas possible que les jurés et les magistrats puissent se tromper et confondre avec un acte coupable ce qui ne serait que le résultat d'une simple faute, d'un changement de volonté, qui n'aurait rien de criminel, ou des ordres que le propriétaire ou d'autres intéressés auraient donnés au capitaine. »

« L'art. 33 du titre I, livre II de l'Ordonnance de 1681 punissait aussi le capitaine qui faisait fausse route. Il n'avait même pas accompagné cette expression des qualifications que présente la rédaction du projet et cependant on ne connaît pas d'exemple d'une injuste application de cette loi. »

Voici à présent les explications de M. le Ministre de la Justice :

« Pour tout voyage sur mer il est des routes à prendre de préférence à d'autres ; le devoir du capitaine est de suivre celle qui est la plus avantageuse et la plus sûre ; sa responsabilité y est engagée. L'indication de la route suivie constitue un renseignement très-important pour ceux qui sont intéressés dans le voyage du navire ; aussi le Code de commerce, dans l'art. 242, impose-t-il au capitaine l'obligation de faire connaître, dans le rapport qu'il doit faire à son arrivée, *la route qu'il a tenue*. Si maintenant, au lieu de tenir la route qu'il avait dû prendre, comme étant la plus avantageuse et la plus sûre, le capitaine s'est volontairement et dans une intention criminelle engagé dans une autre route, qu'il s'y est exposé à des dangers réels et inévitables, on peut dire qu'il aura fait *fausse route*.

» Il fera encore *fausse route* lorsque, engagé pour un voyage, il ne l'exécute pas et se rend à une autre destination. Ces faits peuvent varier et doivent être laissés à l'appréciation du juge. »

Après ces éclaircissements, toute incertitude cesse. C'est l'intention criminelle qui caractérise la fausse route dans le sens de l'article du projet.

ART. 35. Dans l'état actuel de notre législation ces divers articles du Code de commerce sont dépourvus de sanction pénale; c'est combler une lacune que de la leur donner.

Les actes dont il est question dans ces articles ont tous un même caractère; ils portent une égale atteinte au droit de propriété.

L'art. 236 déclare responsable envers l'armement et personnellement tenu le capitaine qui, sans nécessité, a pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui a employé dans ses comptes des avaries et dépenses supposées, etc.; il ajoute *sans préjudice de la poursuite criminelle s'il y a lieu*; mais aucune loi ne s'applique en Belgique à ces faits; on a dû y chercher les caractères d'escroquerie ou de faux pour les faire punir.

L'art. 237 défend au capitaine de vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires, hors le cas d'innavigabilité légalement constatée; mais il n'y met pour punition que la nullité de la vente.

L'art. 248 défend au capitaine, hors le cas de péril imminent, de faire décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport, et le menace de poursuites criminelles, dont rien ne dit quelle doit être l'issue.

Les garanties purement civiles établies dans ces articles continueront de subsister. Si les faits ont eu lieu sans intention frauduleuse, ces garanties seront même les seules qui pourront être invoquées. Mais, pour le cas où tous ces actes trahiraient un dessein de nuire aux armateurs, chargeurs ou assureurs et des projets illicites soit pour les ruiner, soit pour s'enrichir à leurs dépens, une peine plus efficace que la responsabilité civile viendra flétrir la déloyauté; il n'y aura plus lieu, se fondant sur une analogie, de poursuivre le vol ou le faux, qui auraient servi de moyen à ces actes frauduleux; la réclusion punira le fait, quel qu'ait été le moyen employé pour le commettre.

Les crimes prévus par les art. 33, 34 et 35 sont spéciaux aux capitaines.

ART. 36. Le Code pénal a oublié de parler de celui qui vole dans un bateau où il est embarqué; il ne parle que de celui qui commet un vol dans l'auberge ou l'hôtellerie où il est reçu (art. 386 § 4 du Code pénal). Il y a cependant, dit avec raison Beaussant dans son Code maritime, une même raison de décider; car il se forme une sorte d'association momentanée entre les hommes qui sont obligés de se priver des sauvegardes ordinaires de leur fortune, de se confier mutuellement à leur bonne foi. La violation des conditions de cette association aggrave le délit du vol. C'est donc à juste titre qu'il y a aussi aggravation de la peine.

Le § 2 exige toutefois que, pour punir les sous-officiers, les matelots, novices et mousses de la réclusion, la valeur de l'objet volé dépasse la somme de dix francs.

Nous avons déjà rencontré plusieurs fois ces expressions de matelots novices et mousses. Voici leur signification dans la marine :

Le *matelot* c'est le marin dont la position correspond hiérarchiquement à celle

du soldat dans l'armée de terre. C'est, dit Valin, un homme de mer qui a acquis une expérience suffisante de la manœuvre d'un navire. On ne devient pas matelot, comme on devient soldat, du premier coup ; il faut avoir été mousse ou novice. Mais le matelot, comme le soldat, est apte aux honneurs et aux dignités de sa carrière.

Le *mousse* est le garçon du bord. Pendant le voyage il est soumis à la discipline des gens de l'équipage ; s'il déserte, il encoure la même peine qu'eux, sauf la question de discernement à cause de son jeune âge.

On appelle *novice* tout marin âgé au moins de quinze ans et qui commence à naviguer, ou tout mousse qui a atteint cet âge et ne passe pas matelot.

Dans le § 2 de l'art. 36 nous avons remplacé le mot *matelot* par celui de *marin*, qui a une portée plus générale et comprend tous les hommes de mer soit pour la marine marchande, soit pour la pêche. Dans d'autres cas où une expression plus large était également nécessaire, nous en avons agi de même.

ART. 37. C'est l'art. 387 du Code pénal qui est rendu applicable aux gens d'un équipage et aux passagers à bord d'un navire. Une simple lecture justifie cette assimilation.

Les *vivres* comprennent tout l'avitaillement, l'approvisionnement de bouche fait pour le navire, les comestibles et les boissons.

ART. 38. Le § 1^{er} de cet article s'applique à des personnes étrangères à la marine. La commission s'est demandé s'il convenait de lui donner une place dans un code spécialement rédigé pour elle.

M. le Ministre a répondu que la lacune est reconnue, qu'il importe de la combler et par conséquent de conserver cet article, sauf à le reprendre plus tard pour être inséré dans le Code pénal ordinaire.

La disposition a été maintenue.

ART. 39. Adopté sans observation.

ART. 40. M. le Ministre s'est rallié à la modification proposée par la commission et qui consiste à punir 1^o de la réclusion le refus d'exécuter les ordres donnés pour le salut du navire et de la cargaison ; et 2^o des travaux forcés à temps, lorsque le refus est précédé, accompagné ou suivi de coups ou blessures.

La sévérité de la peine ne peut se justifier que parce qu'il y va du salut du navire et de la cargaison ; il faut obéir aux ordres donnés comme à une loi suprême. Il n'en est plus de même quand il s'agit *du bon ordre* et nous avons omis d'en faire ici mention.

ART. 41. Adopté.

Le complot existera sans qu'il y ait eu d'acte commis, c'est-à-dire, conformément à l'art. 89 du Code pénal.

ART. 42. Il punit la piraterie. Nous l'avons modifié de la manière suivante :

« Les marins ou passagers qui, par fraude ou par violence envers le capitaine,

s'empareront du navire, seront punis des travaux forcés à perpétuité, s'ils sont officiers ou chefs de complot; les autres hommes de l'équipage seront punis des travaux forcés à temps.

» Si le crime a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide, la peine réservée au meurtre dans l'art. 304 § 1^{er} du Code pénal, sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage ou passagers. »

C'est un crime énorme sans nul doute; une révolte contre l'autorité légitime du capitaine, souvent avec l'intention d'aller exercer des brigandages sur mer; un attentat contre la propriété ou contre la fortune des assureurs. Cependant la commission a cru qu'il ne devait entraîner la peine capitale que pour autant qu'il y a, en même temps, homicide.

Déjà à l'art. 52 elle s'en est expliquée dans ce sens.

L'abaissement d'un degré dans l'échelle des peines a été approuvé par le Gouvernement.

ART. 43. Ce premier article du titre de la juridiction mérite une attention particulière.

Nous avons fait remarquer dans les observations préliminaires qu'il est d'un haut intérêt que les punitions des gens de mer et même des passagers embarqués, quand il s'agit d'actes d'indiscipline, suivent de près les fautes commises.

C'est ce qui ne peut avoir lieu à présent. Pour les fautes contre la discipline, commises dans les ports et particulièrement dans les ports étrangers, il y a absence totale de répression; le pouvoir des commissaires maritimes est nul à cet égard et l'autorité des consuls n'est pas réglée. Les commandants des bâtiments de l'État n'ont le droit d'infliger des peines disciplinaires qu'aux marins attachés à ce service; les capitaines de la marine marchande, les patrons de la pêche maritime n'ont d'autre pouvoir, quand il s'agit de punir, que celui qu'ils s'arrogent.

L'art. 43 a pour but de remédier à cet état des choses, en réglant la compétence de la juridiction et en coordonnant son action avec les diverses positions dans lesquelles un navire peut se trouver, de manière que l'acte d'indiscipline à réprimer soit suivi, le plus promptement possible, de l'application de la peine prononcée par la loi. Mais, notons-le bien, les marins, dans la plus large acception du mot, et les passagers ne sont rangés sous cette juridiction exceptionnelle que pour la punition des fautes de discipline, telles que le projet de loi les établit. C'est dans cet ordre d'idées qu'il faut apprécier l'art. 43.

Le 2^o ne désigne que les consuls. Cependant les vice-consuls auront le même droit. Il ne s'est élevé aucun doute à ce sujet au sein de la commission, qui n'a pas jugé nécessaire de citer expressément les vice-consuls. Les attributions des uns et des autres sont les mêmes; il n'y a que le grade qui diffère.

Nous pensons qu'en cas de vacance temporaire d'un consulat, d'empêchement ou d'absence d'un consul, la personne appelée à le remplacer ou suppléer, exercera les fonctions de juge que l'article attribue ici aux consuls.

ART. 44. Cet article a pour but d'établir de quelle manière le droit de prononcer les peines disciplinaires sera exercé.

Le capitaine de navire ne vient qu'en dernier lieu, en l'absence des autres autorités. Le commandant d'un bâtiment de l'État lui est préféré. Il est dans les usages de la marine, et des lois françaises en ont fait une obligation formelle, que le capitaine d'un navire marchand, s'il trouve un bâtiment de l'État dans une rade étrangère, vienne à bord et rende compte au commandant de toutes les circonstances de sa navigation. Il prend ses ordres pour la police de la rade et le prévient de son départ. Eu égard à cette déférence⁽¹⁾ et à l'intention bien manifeste de ne faire intervenir le capitaine, comme juge, que dans les cas de nécessité absolue, en mer et dans un port ou une rade, lorsqu'il n'y a aucune des autres autorités dénommées, le droit de statuer est de préférence réservé à un commandant d'un bâtiment de l'État. C'est aussi une autorité intelligente pour bien appliquer la peine.

Le pouvoir du capitaine, que crée la nécessité et que la loi sanctionne, n'est pas sans contrôle. Non seulement, le capitaine qui emploierait d'autres punitions que celles qui sont indiquées, qui maltraiterait, de la main ou du bâton, ses officiers, les passagers ou matelots, pourrait être condamné par le tribunal correctionnel à l'emprisonnement et à des dommages-intérêts; mais encore, lorsqu'il n'a employé que le cachot ou les fers, s'il l'a fait hors des cas où ils sont permis, il peut être poursuivi. C'est pour prévenir de pareils abus que le projet de loi oblige le capitaine de rendre compte aux commissaires maritimes en Belgique et aux consuls dans les pays étrangers, de l'usage qu'il a fait de son droit de punir.

Le capitaine pourra faire punir au port d'arrivée, quand, pour une cause quelconque, il n'aura point puni lui-même.

ART. 45. Adopté sans observation.

ART. 46. Cet article et les suivants du titre III, règlent la forme de procéder en matière de fautes de discipline et en matière de délits ou crimes maritimes. Tous ont été adoptés et n'ont donné lieu qu'à deux ou trois observations fort peu importantes.

La commission a fondu en un seul alinéa les §§ 2 et 3 de l'art. 46, en disant : « L'autorité, qui aura statué, inscrira sa décision à la suite de cette mention. » Cette rédaction nous a paru faire clairement comprendre que lorsque la décision émane du capitaine, il doit également l'inscrire sur le journal ou registre de bord.

ART. 48. L'addition des mêmes mots : *Mention en sera faite sur le registre de bord*, qui terminent l'article précédent, n'a pas besoin d'explication.

Le Code est terminé par des dispositions générales ou plutôt diverses. La com-

(1) Voir annexe F.

mission propose l'adoption de tout ce titre IV. De courtes observations feront connaître les légers changements qu'elle y a apportés.

ART. 55. *Le capitaine doit user de son autorité avec modération.*

C'est avec raison qu'on a fait une obligation légale de ce sage conseil. Pour que les matelots demeurent soumis à leurs chefs, il faut que ceux-ci s'interdisent tout abus de pouvoir et ne se permettent aucun écart, en ce qui concerne leurs obligations personnelles.

ART. 57. Nous n'avons pas attaché la même importance au § 2 de cet article, qui recommande au capitaine de régler sa conduite d'après les circonstances, qui seront appréciées par le juge. Nous en proposons la suppression de concert avec M. le Ministre ⁽¹⁾.

ART. 59. Depuis la rédaction du projet de loi, les Chambres ont adopté une loi relative aux cours d'assises, où se trouve une disposition qui remplace l'art. 463 du Code pénal. C'est cet article nouveau qui doit être ici mentionné, lorsque la loi aura été publiée.

Répondant à une demande que nous lui avons faite au sujet de l'exception des délits énumérés aux art. 13 à 21, M. le Ministre a dit qu'elle est justifiée, tant par la gravité des faits qui y sont punis qu'à raison des personnes des délinquants. Le maintien du bon ordre exige que ceux-ci ne soient pas amenés à commettre des délits dans l'espoir d'obtenir un adoucissement aux peines prononcées par la loi.

L'art. 68 du projet du Gouvernement portait : « Si l'armateur croyait avoir droit à des indemnités plus considérables, il lui sera loisible de les réclamer par la voie judiciaire ordinaire. »

La commission n'a pas jugé nécessaire l'insertion de cette disposition, qui est de droit.

ART. 65. Les principes admis dans des cas analogues par le Code pénal seront suivis.

On a reconnu la nécessité de se référer d'une manière formelle aux articles dont il est fait mention, afin qu'ils soient appliqués.

L'énumération a été complétée par l'art 51, qui, de même que l'art. 74, est relatif aux dommages-intérêts. Les autres concernent la tentative, la récidive, la complicité, le recel, la démence et la contrainte morale, les faits déclarés excusables, le défaut de discernement et les raisons d'âge, qui autorisent l'adoucissement ou la modification de la peine.

Ici, Messieurs, se termine notre tâche, et les observations que nous avons cru

(1) Dans l'art. 58 se trouve l'expression toute maritime de *retenir en amarrage*, c'est-à-dire attacher au navire par une amarre, un cordage, pour mettre un homme hors d'état de nuire ou de s'évader.

devoir présenter sur le projet de loi soumis à notre examen. La commission est unanimement d'avis qu'il doit être adopté et elle exprime le vœu qu'il soit voté dans le cours de cette session. En accomplissant ce vœu, les Chambres, comme le Gouvernement, auront rendu un véritable service à la marine marchande et à la pêche, cette précieuse branche d'industrie maritime. L'année dernière, une loi a autorisé le Gouvernement à faire la révision du tarif des droits qui sont dus aux consuls, quand le commerce a recours à leur intervention. Cette année, nous aurons, il est permis de l'espérer, un code disciplinaire et pénal pour la marine et alors, si les Départements des Affaires Étrangères et de la Justice veulent hâter l'achèvement des études ordonnées depuis longtemps pour la rédaction d'un projet de loi organisant, dans toutes ses branches, la justice répressive par les consuls, à l'exemple de la loi française du 28 mai 1836, afin que la Législature puisse s'en occuper dans la prochaine session, nous aurons amélioré et complété notre législation et il ne restera au commerce maritime, sous ce rapport du moins, que peu de chose à désirer.

Le Rapporteur,

VEYDT.

Le Président,

N.-J.-A. DELFOSSE.

PROJET DE CODE
ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.

ARTICLE PREMIER.

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

Les infractions qu'elle punit de peines correctionnelles sont des délits.

Les infractions qu'elle 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, conformément aux 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, les délits et crimes y énoncés, toutes les personnes embarquées inscrites au rôle d'équipage, employées ou reçues 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 de navire, par naufrage, chance de guerre ou autre cause, jusqu'à ce qu'elles aient pu être remises à une 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.

TITRE PREMIER.**DE LA PÉNALITÉ.****CHAPITRE PREMIER.***Des peines.***ART. 5.**

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 ou de 2 à 30 francs, si l'équipage est engagé à la part ;

Les fers aux pieds pendant trois jours au plus ;

Le cachot pendant trois jours au plus ;

Les fers et le cachot peuvent être accompagnés du 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 ou de 20 à 100 francs, si les officiers sont engagés à la part ;

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

Les arrêts forcés 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, pendant huit 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 pendant huit jours au plus.

ART. 6.

Les officiers et passagers condamnés à une peine discipli-

naire, qui refuseraient de s'y soumettre, après avoir été avertis que cette résistance les expose à une punition plus rigoureuse, pourront être mis aux fers pendant cinq jours au plus ou aux arrêts forcés pendant *dix* jours au plus.

ART. 7.

Les peines correctionnelles applicables aux délits maritimes sont :

a. *Pour les hommes de l'équipage :*

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

b. *Pour les officiers :*

L'interdiction de commandement pendant un mois au moins et deux ans au plus, sauf le cas prévu par l'art. 31.

c. *Pour les hommes de l'équipage, les officiers et les passagers :*

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

L'amende de 16 à 300 francs.

Dans le cas de condamnation à la peine d'embarquement, le tribunal prononcera subsidiairement un emprisonnement, qui ne pourra excéder le tiers de la durée de la première peine et qui sera subi par le coupable, toutes les fois que l'embarquement sur un bâtiment de l'État ne pourra avoir lieu.

Dans le cas de condamnation à l'amende, le tribunal prononcera subsidiairement, à défaut de paiement dans le délai prescrit, un emprisonnement de huit jours à trois mois.

ART. 8.

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

ART. 9.

Sous la dénomination d'officier sont compris :

Le capitaine, maître ou patron ;

Le 1^{er} second ;

Le 2^e second ou lieutenant ;

Le 3^e second ou 2^e lieutenant ;

Le chirurgien du navire est, pour l'application des peines, assimilé aux officiers.

CHAPITRE II.*Des infractions et de leur punition.***SECTION I^{re}.***Des fautes de discipline.***ART. 10.**

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, quand elle ne dure que 24 heures ;

Le séjour illégal à terre moins de 24 heures après l'expiration d'un congé, *sans préjudice des peines prononcées par les art. 16 à 19, qui seront applicables à toute absence illégale au delà de six heures, lorsque le navire devra mettre à la voile.*

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. 11.

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 dans le service, à bord du navire auquel ils appartiennent, supporteront, au moyen d'une retenue sur leurs gages ou sur leur part du profit, les frais de ce remplacement.

SECTION II.*Des délits maritimes commis par les marins subalternes.***ART. 12.**

Les délits sont :

Les fautes disciplinaires réitérées ;

La désobéissance avec refus formel d'obéir ;

La désobéissance avec injures ou menaces ;

L'ivresse avec désordre ;

Le fait d'avoir allumé des feux, ou d'avoir circulé dans des

lieux où cela est interdit à bord, avec du feu, une lampe, chandelle, pipe, cigare allumés.

Le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, ou au bossoir, ou d'avoir quitté l'un de ces postes avant d'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, marin, 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, quand elle aura lieu en réunion de deux ou d'un plus grand nombre de personnes, n'excédant pas le tiers des hommes de l'équipage, les officiers compris.

ART. 13.

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

ART. 14.

Tout marin coupable de voies de fait envers son capitaine, ou un officier du bord, sera puni de trois mois à trois ans de prison; le juge pourra y joindre une amende de 30 à 300 fr.

ART. 15.

Tout marin qui aura refusé formellement d'obéir aux ordres donnés par le capitaine, pour assurer la manœuvre du bâtiment, ou maintenir le bon ordre, sera puni d'un emprisonnement de six jours à six mois; le juge pourra y joindre une amende de 16 à 100 francs.

ART. 16.

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 seront, en cas d'arrestation avant le départ du navire, remis à leur capitaine, et il ne leur sera payé, depuis le jour où ils auront commis ce délit jusqu'à l'expiration de leur engagement, que la moitié des salaires ou parts qu'ils auraient dû gagner.

ART. 17.

Si le déserteur ou réfractaire ne peut être remis au capitaine, avant le départ du navire, il perdra les salaires ou parts qui pourraient lui être dus au jour du délit; il sera en outre condamné à quinze jours d'emprisonnement et à l'embarquement, pendant un terme de six mois à un an, sur un bâtiment de l'État, à la paye de matelot de 3^e 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 Gouvernement aux commissaires maritimes, pour être réparti par eux, ainsi qu'il est établi aux art. 62 et suivants.

ART. 18.

Ceux qui désertent à l'étranger, qui refuseront ou négligeront de se rendre à bord, achèveront, s'ils sont arrêtés et remis au capitaine, le voyage à demi-salaire ou part, et seront condamnés, à leur retour, à un emprisonnement de quinze jours et à l'embarquement, pendant six mois au moins et un an au plus, à bord d'un bâtiment de l'État, à la paye d'après les distinctions établies à l'article précédent.

ART. 19.

Si le déserteur ou réfractaire ne peut être remis au capitaine, il perdra les salaires ou parts qui pourraient lui être dus au jour du délit; il sera condamné en outre à un emprisonnement de quinze jours et à l'embarquement sur un bâtiment de l'État, pendant un an au moins et deux ans au plus, à la paye d'après les distinctions établies à l'art. 17.

La condamnation à l'emprisonnement sera portée à un mois et l'embarquement au MAXIMUM, si la désertion ou le refus de se rendre à bord ont lieu dans un port hors de l'Europe.

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. 20.

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.

ART. 21.

Les gens de mer qui auront, à l'insu du capitaine, embarqué ou débarqué à l'étranger des objets dont la saisie constituerait le capitaine ou l'armateur, en frais et dommages, seront condamnés à un emprisonnement d'un mois à deux ans et à

l'embarquement, à l'expiration de leur peine, pendant trois mois à un an, à bord d'un bâtiment de l'État, à la paye déterminée à l'art. 17.

SECTION III.

Des délits maritimes commis par les passagers.

ART. 22.

Les délits prévus à l'art. 12, et commis par les passagers, rendent leurs auteurs passibles de l'emprisonnement ou de l'amende spécifiés à l'art. 7, *litt. c.*, le choix de la peine étant laissé à la discrétion du juge.

SECTION IV.

Des délits maritimes commis par les officiers.

ART. 23.

Tout capitaine qui, en faisant ou en autorisant la contrebande à l'étranger à l'insu des armateurs, aura donné lieu soit à la confiscation du navire ou de tout ou partie de la cargaison, soit à une amende à charge du navire, sera condamné à un emprisonnement de *trois mois à trois ans* et interdit de tout commandement pour un an au moins et deux ans au plus, à compter du jour où il aura subi sa peine.

ART. 24.

Tout capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire, sera interdit de son commandement pour un à six mois, et, en cas de récidive, pour six mois à deux ans; *dans l'un et l'autre cas*, la peine d'emprisonnement de quinze jours à six mois pourra de plus être prononcée.

ART. 25.

Tout capitaine 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 marin, sera puni de six jours à un an de prison, et pourra en outre être interdit de tout commandement pour trois mois au moins et un an au plus.

ART. 26.

Tout capitaine qui aura refusé d'obéir aux ordres des consuls, des commissaires maritimes ou des autorités militaires de la marine, ou les aura outragés par paroles, gestes ou

menaces, dans l'exercice de leurs fonctions *ou à l'occasion de cet exercice*, sera condamné à une amende de 50 à 500 francs; la peine d'emprisonnement de six jours à un an pourra de plus être prononcée.

ART. 27.

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

ART. 28.

Sera puni d'une amende de 50 à 500 francs et d'un emprisonnement de six à quinze jours, tout capitaine 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, 227 et 242 du Code de commerce.

ART. 29.

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

ART. 30.

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

Dans les cas prévus par cet article et par l'article précédent, le juge pourra en outre prononcer l'interdiction de tout commandement pendant un an au moins et deux ans au plus, à compter du jour de l'expiration de la peine.

ART. 31.

Le capitaine 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 à l'interdiction de tout commandement pendant un an, à partir du jour de l'expiration de la peine; 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; et si le navire était à la mer, la peine d'emprisonnement sera d'un à cinq ans, avec interdiction à jamais de tout commandement.

SECTION V.

Des crimes maritimes.

ART. 32.

Tout capitaine 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 tous moyens autres que celui du feu ou d'une mine, sera puni :

1° Des travaux forcés à temps, s'il n'est résulté ni homicide ni blessures graves du fait de l'échouement, de la perte ou de la destruction du navire ;

2° Des travaux forcés à perpétuité, s'il en est résulté des blessures graves ;

3° De la peine comminée par l'art. 304 § 1^{er} du Code pénal, s'il en est résulté un homicide.

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

ART. 33.

Tout capitaine chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce ou de pêche, qui, dans une intention frauduleuse, le détournera à son profit, sera puni des travaux forcés à temps.

ART. 34.

Sera puni de la même peine tout capitaine, 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.

ART. 35.

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

ART. 36.

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

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

ART. 37.

La même peine sera applicable aux capitaines, officiers, subrécargues, 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. 38.

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 qui aura été 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. 39.

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

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

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

Les couteaux de poche entre les mains de marins rebelles seront réputés armes, par le fait seul du port ostensible.

ART. 40.

Sera puni de la reclusion tout individu qui aura refusé d'exécuter les ordres donnés pour le salut du navire et de la cargaison.

Le refus emportera la peine des travaux forcés à temps, si le fait a été précédé, accompagné ou suivi de coups ou blessures.

ART. 41.

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 personnes au moins, embarquées à bord d'un navire ou bâtiment de mer.

ART. 42.

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

Si le crime a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide, la peine comminée par l'art. 504 § 1^{er} du Code pénal, sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage ou passagers.

TITRE II.

DE LA JURIDICTION.

CHAPITRE 1^{er}.*De la juridiction en matière de discipline.*

ART. 43.

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

- 1° Aux commissaires maritimes;
- 2° Aux consuls;
- 3° Aux commandants des bâtiments de l'État;
- 4° Aux capitaines des navires.

ART. 44.

Ce droit s'exerce 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 sur les lieux;

4° En mer et même dans un port ou dans une rade, en l'absence d'une des autorités ci-dessus dénommées, le capitaine 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. 45.

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 I^{er}.

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

ART. 46.

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

L'autorité qui aura statué, inscrira sa décision à la suite.

CHAPITRE II.

De la forme de procéder en matière de délits ou crimes maritimes,

ART. 47.

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

Mention en sera faite sur le registre de bord.

ART. 48.

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

Mention en sera également faite sur le registre de bord.

ART. 49.

Au premier port étranger où le capitaine abordera, il rendra compte du fait au consul belge, qui complétera, 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. 50.

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 une décision.

ART. 51.

Si les faits se sont passés en Belgique, le capitaine déposera sa plainte chez le commissaire maritime dans les trois jours, à compter de celui où le délit ou le 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 il n'y a pas de consul de Belgique, il la déposera dans les vingt-quatre heures chez le consul belge du premier port où le bâtiment abordera.

ART. 52.

Les consuls et commissaires maritimes dresseront procès-verbal de la plainte du capitaine 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 Ministre, qui les fera parvenir au procureur du Roi compétent.

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

ART. 53.

Le capitaine qui aura négligé de se conformer aux prescriptions du 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 DIVERSES.

ART. 54.

Le capitaine a sur les gens de l'équipage et sur les passa-

gers l'autorité que comportent la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition.

ART. 55.

Le capitaine doit user de son autorité avec modération.

ART. 56.

Le capitaine est autorisé à employer la force pour mettre l'auteur d'un crime hors d'état de nuire; mais il n'a pas juridiction sur le criminel, et il doit, à l'étranger, l'embarquer sur un bâtiment de l'État ou le livrer au consul belge et, si cela n'est pas possible, le mettre, lors de l'arrivée en Belgique, entre les mains des autorités compétentes.

ART. 57.

En cas de mutinerie ou de révolte, la résistance du capitaine et des officiers ou marins qui lui restent fidèles, peut, eu égard aux circonstances qui seront appréciées par le juge, être considérée comme un acte de légitime défense.

ART. 58.

Tout prévenu d'un délit grave ou d'un crime, tout homme dangereux et difficile à contenir qui, de l'avis du capitaine, des officiers et principaux marins, devra 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 au cachot, jusqu'à l'arrivée du navire au premier port de relâche ou de destination, ou jusqu'à la rencontre d'un bâtiment de l'État.

Cette disposition est applicable aux officiers et aux passagers.

Mention sera faite de l'avis sur le registre de bord.

ART. 59.

L'art. 6 de la loi du 1849, relative aux cours d'assises, est applicable aux cas prévus par les sections 2 et 3 du chap. II, titre I^{er}, du présent Code, à l'exception toutefois des délits énumérés aux art. 13 à 21 inclus.

ART. 60.

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. 61.

Le produit des retenues sur les 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. 62.

Le commissaire maritime, auquel le Gouvernement fait parvenir le montant de la somme due, après le décompte définitif, aux gens de mer embarqués à la basse paye par application des art. 17, 18 et 19 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'avance ou de frais et dommages occasionnés par la désertion ou la fraude ; 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 ou parts retenus ou perdus en vertu des art. 16, 17, 18 et 19 de la présente loi, le restant seulement sera versé à la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge.

ART. 63.

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, s'il y a lieu.

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. 64.

Les seconds, les lieutenants (1^{er}, 2^e et 3^e *stuurman*) et les chirurgiens qui se trouveront dans l'un des cas de désertion ou de fraude prévus par la présente loi, seront soumis, aux mêmes conditions que les autres gens de mer, quant aux retenues et pertes de salaires ou parts ; mais les tribunaux substitueront à la peine de l'embarquement sur un bâtiment de

l'État, celle d'un emprisonnement, dont la durée ne pourra être moindre d'un mois ni excéder deux ans.

ART. 65.

Les art. 2, 51, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72 et 74 du Code pénal sont applicables aux faits prévus par la présente loi.

ANNEXES.

ANNEXE A.

De bemanning van een koopvaardyschip is voor den scheepsbevelhebber eene drukkende zorg. En dit is niet enkel het gevolg van het gebrek aan goede matrozen, maar nog meer, misschien, van de talryke misbruiken, die by en na de monstering plaats hebben, en ongestraft worden gelaten. Geen schipper kan zeker wezen van zyne manschap, voor dat hy buiten gaats is gezeild; geen overzigt kan zoo waakzaam wezen dat het alle desertie voorkomt of tegen gaat. De matroos zyn handgeld bekomen hebbende, stoort zich verder niet aan zyne handteekening. En geen wonder! Heeft hy op echte papieren gemonsterd, en weet hy zich niet schuil te houden, dan is het eenige gevaar, hetwelk hy tegenover het lokaas van dubbel handgeld, het zy dan op dezelfde of op eene andere plaats te verdienen, overstelt, eene gedwongene wandeling naar het schip. En ook dat gevaar verdwynt by na geheel, wanneer hy, gelyk maar al te dikwyls geschiedt, op valsche papieren heeft gemonsterd. De geleugenheid om die te bekomen is by de huurbazen rykelyk geopend. Zy is vooral kostelyk voor vreemdelingen; het is hun onverschillig of zy door hunnen consul gereclameerd worden, mits het handgeld genoten zy.

Dezelfde gevallen herhalen zich schier in elke haven, welke het schip verpligt is aan te doen. De bevelhebber kan niet dan met de meeste moiete de bemanning by een houden. Hy hangt daarby nog af van de meerdere of mindere bereidwilligheid der plaatselyke bewindslieden, om hem, by de nasporing en gevangenneming der deserteurs behulpzaam te zyn. Het eenigste middel, hetwelk hem dikwyls overblyft, om ten minste zeker te zyn van, by zyn vertrek, eene voltallige bemanning te hebben, is, dat hy by de plaatselyke autoriteiten bewerkt eenen weggelooopen schepeling, tót op den tyd, in eene plaatselyke bewaarplaats op te sluiten; maar zelfs deze bemoeying, die op geen wettelyken grondslag steunt, kan niet anders dan als willekeurig worden beschouwd; in vele landen, in Engeland, by voorbeeld, is zy daarenboven vruchteloos.

Ik heb eenigzins aangedrongen op de nadeelen welke het gemis aan wettelyke bepalingen tegen de desertie van schepelingen na zich sleept, om dat indedaad *dit kwaad onder de grootste plagen der zeevaart kan worden gerangschikt*. Maar hoevele misbruiken, verzuimen, overtredingen tegen de dienst bestaan er op onze schepen. Ik spreek niet van de zoodanige, welke, naarmate zy niet of zonder hoos opzet gepleegd worden, tot den rang van misdaden en wanbedryven opklimmende, de veiligheid van schip en lading in gevaar brengen, misdaden, welke van alle de leden der equipaadje kunnen worden verondersteld, en wier bestraffing de burgerlyke wet aanneemt, doch zonder de strafwet zelve aan te wyzen, die daarin moest voorzien. Ik heb hier meer bepaald

het oog op de dagelyksche klachten der scheepsbevelhebbers over ongehoorzaamheid, twist, dronkenschap hunner onderhoorigen en over de ongenoegzaamheid van de by de monsterrollen bepaalde geldelyke boeten, om die onaangenaamheden te voorkomen.

Indien het gemis aan strafbepalingen op misdaden en overtredingen van schepelingen zich in ruime mate heeft doen gevoelen, niet minder nadeelig zyn de gevolgen geweest van het gebrek aan goede duidelyke wetsbepalingen, omtrent de mate van gezag, hetwelk de scheepsbevelhebber, naar de verschillende omstandigheden waar in het schip of de equipaadje zich bevinden, vermog uit te oefenen. Ik zeide het, *waar de wet te kort schiet vult de gewoonte aan*. Ik wil gelooven dat er enkele bevelhebbers bestaan, die door byzondere vastheid van karakter en uitstekende menschenkennis, er in geslaagd zyn steeds hunne equipaadje in bedwang en by haren pligt te houden, zonder tot het toepassen van straffen hunne toevlugt te behoeven te nemen; het zyn uitzonderingen en in het algemeen zullen de kapiteins er voor uitkomen dat zy meermalen, tot handhaving der ordre, bestraffingen hebben moeten opleggen. Waren die wettig? Voorzeker neen, want geene wet geeft hun daar toe de bevoegdheid; en echter wordt de noodzakelykheid eener zoodanige bevoegdheid zoo zeer gevoeld dat zy, by regterlyke uitspraken, is aangenomen (¹). Maar er is meer. De onzekere, onbestemde deekbeelden, welke de bevelhebbers zelve omtrent hun gezag hadden, gaven aanleiding of tot zwakheid of tot misbruik van magt. De gedingen, welke tegen equipaadjes, zoo wel als tegen bevelhebbers, van tyd tot tyd, voor onze regtbanken zyn gevoerd, zyn hier van het beste bewys. Zwakheid van den bevelhebber, het gevolg van onzekerheid omtrent hetgeen hy mogt doen, was vaak de oorzaak van het wangedrag der equipaadje, terwyl bestraffingen, door andere bevelhebbers opgelegd, en door hen, ter goeder trouw, geacht binnen de grenzen hunner bevoegdheid te leggen, hen, en dat wel te regt, aan vervolgingen en veroordeelingen wegens mishandeling blootstelden.

ANNEXE B.

Résumé des informations recueillies en Angleterre, pag. 100 et 101, de la dissertation de M. Marec sur la répression de l'indiscipline dans la marine marchande. Paris, 1840.

QUESTION N° 9. Quelle est l'étendue de l'autorité du capitaine à bord pour la répression de certaines fautes contre l'ordre et la police intérieure du navire?

(¹) VAN HALL, *De magistro navis*, erkent insgelyks de bevoegdheid van den bevelhebber om noodige kastydingen op te leggen. De geleerde schryver erkent echter tevens dat deze bevoegdheid uit den aard der betrekking en de noodzakelykheid voortvloeit, niet op wettelyke bepalingen berust.

N'a-t-il qu'un pouvoir disciplinaire ?

Ce pouvoir s'étend-il sur les passagers aussi bien que sur les gens de l'équipage ?

RÉPONSE. Ici la nécessité seule fait loi : il serait dangereux d'établir une règle précise, de fixer des limites rigoureuses qui deviendraient la source de contestations multipliées. En principe, le capitaine a, sur les gens de l'équipage et sur les passagers, toute l'autorité que comportent la sûreté et le succès de l'expédition. D'après les termes de l'engagement, le matelot, sous peine de la perte de tout ou partie de ses gages, ou de ce qui lui appartiendrait à bord du vaisseau, doit obéir aux commandements du capitaine concernant la manœuvre du bâtiment et à ceux qui ont pour objet de maintenir le bon ordre, de prévenir le vice et l'immoralité. Le capitaine doit, dans tous les cas, user de son autorité avec modération. A son retour en Angleterre, il peut être appelé en justice par tout homme de son équipage qu'il aurait frappé, maltraité ou emprisonné dans le cours du voyage; et s'il ne prouvait pas que le châtement était juste et modéré, il pourrait être condamné à une amende et à des dommages intérêts. Le capitaine est autorisé à employer la force pour la répression d'un attentat ou d'un grand crime, c'est à dire pour en amener le châtement en mettant le coupable hors d'état de nuire; mais il n'a point de juridiction sur le criminel, et il doit, à son retour dans le Royaume-Uni, le livrer aux autorités compétentes, à moins que la rencontre d'un bâtiment de guerre ne lui ait permis de s'en débarrasser plus tôt. Dans le cas de mutinerie ou de révolte ouverte de l'équipage, la résistance du capitaine, eu égard aux conséquences qu'elle peut entraîner, est considérée comme un acte nécessité par la légitime défense, et sa conduite serait jugée d'après cette considération. En un mot, le capitaine doit régler l'usage de son autorité sur *les circonstances*, qui sont ensuite appréciées par le tribunal.

ANNEXE C.

Législation en vigueur aux États-Unis d'Amérique, relativement aux crimes et délits commis à bord des navires.

Acte du 3 mars 1833. (MAREC. *Disertation sur la répression, etc.*, pag. 110 et 111.)

ART. 1^{er}. Tout individu appartenant à l'équipage d'un bâtiment américain se trouvant dans les hautes mers ou dans les limites de la juridiction maritime des États-Unis, qui, par violence ou par fraude, se sera emparé du commandement dudit bâtiment, au préjudice du commandant légal, ou qui aura méconnu ou fait méconnaître, d'une manière quelconque, l'autorité dudit capitaine, sera considéré comme en état de révolte, de mutinerie et de félonie, et comme tel, sera passible d'une amende qui ne pourra dépasser 2,000 dallers,

et d'un emprisonnement au travail pénible (*hard labor*), qui ne pourra durer plus de dix ans, selon la nature et la gravité du crime.

ART. 2. Tout individu appartenant à l'équipage d'un navire américain se trouvant dans les hautes mers ou dans les limites de la juridiction maritime des États-Unis, qui se révoltera ou excitera à la révolte, à la sédition ou au tumulte l'équipage dudit bâtiment, et qui aura désobéi ou qui aura incarcéré les officiers du bord, sera passible d'une amende qui ne pourra dépasser 1,000 dollars, ou d'un emprisonnement qui ne pourra durer plus de 5 ans, ou enfin des deux peines, s'il y a aggravation.

ART. 3. Le *master* ou tout autre officier d'un bâtiment américain se trouvant dans les hautes mers ou dans les limites de la juridiction maritime des États-Unis, qui, *sans cause justificative*, aura battu, blessé ou emprisonné un ou plusieurs hommes de l'équipage dudit bâtiment, qui aura retenu les vivres, ou qui en aura fourni de mauvaise qualité, sera passible d'une amende qui ne pourra excéder 1,000 dollars, ou d'un emprisonnement qui ne pourra durer plus de 5 ans, ou enfin des deux peines selon la nature et la gravité du crime.

ART. 4. Tout individu prévenu d'un crime quelconque contre les États-Unis, et qui fera défaut, ou ne voudra pas se défendre, sera néanmoins défendu comme s'il était présent. Quand ledit prévenu se sera ou aura été défendu, la cause sera considérée comme entendue, et sur le champ déferée au jury. Dans tous les cas emportant la peine capitale si le prévenu récuse plus de jurés que la loi n'autorise à le faire, cet abus ne sera point toléré par la cour, et la cause sera continuée.

ART. 5. Tout individu convaincu d'un crime contre les États-Unis emportant une amende et la prison, ou l'un de ces deux peines, pourra être admis à subir sa détention dans une maison de correction dans le ressort de la cour qui aura rendu le jugement, après qu'il en aura reçu l'autorisation de la Législature de l'État. Les dépens seront portés au compte des États-Unis.

ANNEXE D ⁽¹⁾.

Le subrécargue doit-il avoir rang d'officier major? Le subrécargue est la personne préparée à la partie commerciale de l'opération, achat de marchandises, vente, échanges. Son nom vient de la cargaison qu'il doit soigner. Il peut être choisi par le chargeur ou par l'armateur. Choisi par le chargeur, il n'a, pendant le voyage, qu'à veiller à la conservation des marchandises, à prendre toutes les mesures utiles à ce but, à s'occuper de déchargement, vente, remplacement, embarquement.

Le capitaine alors n'est plus que le représentant de l'armateur chargé du

(¹) § 252 du tome I^{er} du *Code maritime* de A. BEAUSSAUT.

transport. Un des deux mandats qui accompagnent ordinairement sa qualité , s'efface. Nommé par l'armateur, quand celui-ci, au lieu de transporter les denrées de tiers chargeurs sur un navire qu'il a armé, le destine à une opération qui lui est particulière, le subrécargue commande quelquefois au capitaine et devient l'âme de l'opération. Au nom de l'armateur qu'il représente, il a le droit d'indiquer les ports où il faut séjourner, le temps du séjour, les différents trajets à faire. Le capitaine se renferme alors dans la direction et la manœuvre du navire qu'il conduit où l'on veut.

Dans les opérations qui n'ont pas une très-grande importance, on ne met pas de subrécargue. Il est plus économique de laisser au capitaine le soin des marchandises pendant la route, et de confier à un correspondant les actes d'achat, de vente, de placement, de comptes à rendre.

Le subrécargue est employé par les chargeurs quand ils veulent un homme de confiance pour vendre et acheter directement avec une activité et une fidélité que des correspondants éloignés et inconnus ne promettent pas au même degré; et, dans ce cas, il ne peut rien ordonner au capitaine qui le transporte, lui et ses marchandises. Le subrécargue est employé par les armateurs pour les longues explorations dans les pays nouveaux ou dépourvus de correspondants, ou pour les voyages qui requièrent une habilité spéciale comme la pêche de la baleine et de la morue. Le subrécargue des chargeurs souvent n'est pas marin et n'est presque qu'un passager à bord. Le subrécargue des armateurs est ordinairement marin, et souvent même prend le titre de capitaine. Ainsi à la pêche de la morue et à celle de la baleine, on trouve toujours un capitaine porteur d'expéditions, ayant des lettres de maîtrise, et un capitaine de pêche qui, souvent, n'en est pas pourvu et qui prend le titre de second.

Le subrécargue qui n'est pas marin, bien qu'étranger à la navigation comme le chirurgien, bien qu'étranger aussi aux hommes du navire, ne nous semble pas, quand il représente l'armateur, pouvoir se passer d'un rang hiérarchique dans le navire, tant pour le respect et les égards qui lui sont dus, que pour la punition de la piraterie et autres délits; et, pour cette raison, nous pensons qu'il faut le ranger parmi les officiers, bien que cela ne soit écrit nulle part.

ANNEXE E.

Acte pour amender et réunir les lois relatives aux marins du commerce dans le Royaume-Uni et pour l'établissement et la tenue d'un registre de tous les marins engagés dans ce service (Merchant seamen's registration act). 30 juillet 1855.

Peines contre le refus de se rendre à bord, contre l'absence temporaire et contre la désertion, n° VI, VII et IX.
(Traduction littéraire.)

VI. Il est de plus arrêté que, dans le cas où des marins, n'importe dans quel temps, après qu'ils auront signé un engagement, négligeraient ou refuseraient de se rendre à bord du bâtiment sur lequel ils seront engagés à servir ou refuseraient de prendre la mer sur ledit bâtiment, ou s'en absenteraient sans permission, tout juge de paix dans quelque possession que ce soit de Sa Majesté, soit dans le Royaume-Uni, soit outre-mer, résidant près de l'endroit où se trouverait ledit bâtiment, sur la plainte faite sous serment par le capitaine, le second ou l'armateur, devra (comme il en est requis par les présentes) faire appréhender et conduire devant lui ledit marin; et dans le cas qui peut arriver où le marin ne donnerait pas une raison à la satisfaction du juge, pour sa négligence, son refus ou son absence, le juge aura le droit d'envoyer le marin dans la maison de correction, où il sera enfermé et contraint à un travail pénible pendant un temps qui ne pourra dépasser trente jours.

Si cependant ledit marin, traduit devant le juge, consent à rejoindre le bâtiment et à faire la campagne pour laquelle il s'est engagé, le juge pourra, à la requête du capitaine, au lieu d'emprisonner le marin le faire conduire à bord du bâtiment ou le livrer au capitaine pour qu'il fasse le voyage; il pourra de plus allouer au capitaine les frais occasionnés par l'appréhension du marin et qui paraîtront raisonnables audit juge, mais qui, dans aucun cas, ne pourront excéder 40 schellings, lesquels seront à la charge du marin et pourront être retenus sur les gages qu'il aura acquis plus tard.

VII. Il est de plus arrêté que tout marin qui, après avoir signé l'engagement ci-dessus mentionné, ou après que le bâtiment à bord duquel il se sera engagé à servir aura quitté son premier port d'armement, et avant que le temps pour lequel il se sera engagé à servir soit accompli, s'absentera du bâtiment volontairement et sans permission, ou aura manqué à quelque autre partie de ses obligations perdra ses gages (dans tous les cas qui ne présenteront pas le caractère absolu de la désertion, ou qui ne seront pas jugés tels par le capitaine) au profit du capitaine ou de l'armateur dudit bâtiment, à raison de deux jours de paye pour chaque vingt-quatre heures d'absence, et dans cette proportion pour toute période de temps moindre, ou au choix dudit capitaine, il payera le montant des dépenses qui auront été nécessairement occasionnées en louant quelqu'un pour le remplacer dans son travail; et dans le cas où ledit marin pendant qu'il appartiendrait au navire, négli-

gerait sans motif suffisant de remplir son devoir, comme pourrait raisonnablement l'exiger le capitaine ou toute autre personne ayant le commandement du bâtiment, il sera passible d'une égale amende pour chaque délit de cette nature, et par chaque vingt-quatre heures de prolongation du délit; et dans le cas où ledit marin, après avoir signé l'engagement dont il s'agit, ou après l'arrivée du navire dans le port de déchargement, et avant que la cargaison ne soit déchargée, quitterait le bâtiment sans une permission du capitaine, il perdra un mois de gages au profit du capitaine ou de l'armateur; toutefois ces peines ne seront encourues qu'autant que le fait de l'absence temporaire du marin, de sa négligence ou de sa désertion du bord, sera dûment enregistré et constaté sur le livre de loch du navire, lequel enregistrement spécifiera le jour et l'heure de l'absence, et le temps pendant lequel le marin aura été absent ou aura manqué à son devoir.

Dans tous les cas de contestation, l'armateur ou capitaine seront tenus de faire garantir la sincérité des faits consignés au livre de loch, par la déposition du second ou de tout autre témoin digne de confiance.

IX. Il est de plus arrêté que tout marin qui aura complètement déserté le bâtiment auquel il appartenait perdra, au profit de l'armateur ou du capitaine, tout son linge et tous ses effets laissés à bord, ainsi que tous les gages et émoluments auxquels il pouvait avoir droit d'autre manière, pourvu que les circonstances de cette désertion soient mentionnées sur le livre de loch au moment même et certifiées par la signature du capitaine, du second, ou d'un autre témoin digne de confiance; et une absence d'un marin de son bord, sans la permission du capitaine, pour quelque laps de temps que ce soit, pendant les vingt-quatre heures qui précèdent immédiatement l'appareillage du bâtiment, ou pour quelque peu de temps que ce soit dans des circonstances qui prouveraient qu'évidemment son intention était de ne pas rallier le bord, sera jugée comme une désertion absolue, et dans le cas où cette désertion aurait lieu au delà des mers, et que le capitaine du bâtiment serait dans la nécessité d'engager un marin à la place du déserteur à des gages plus élevés que ceux stipulés dans l'engagement passé avec le déserteur, l'armateur ou le capitaine du bâtiment sera autorisé à suivre, par une action sommaire et par les mêmes moyens prescrits par le présent acte, pour le recouvrement des gages que ledit armateur ou capitaine aura payés au dit remplaçant en plus de ce qui aurait été à payer au déserteur, dans le cas où il aurait continué son service, comme il le devait d'après son engagement.

ANNEXE F.

Dans la dissertation de M. Marec, on lit sur les obligations des capitaines de la marine marchande envers les commandants des bâtiments de l'État, les réflexions suivantes (pages 121 à 125) :

« Un autre point mérite aussi qu'on s'y arrête, comme donnant lieu à des

réflexions qui présentent quelque intérêt : il s'agit des obligations des capitaines de la marine marchande envers les commandants des bâtiments de la marine militaire, et notamment de la disposition de nos règlements d'après laquelle les capitaines des navires français, à leur arrivée dans une rade française ou étrangère, et à leur départ, sont tenus d'aller à bord des bâtiments de guerre français qui peuvent s'y trouver, afin de rendre compte de leur navigation, des nouvelles de mer, afin aussi de recevoir des informations, des paquets, etc.

» On a vu, par la réponse à l'une des questions ci-dessus transcrites, que les capitaines de navires anglais ne sont point soumis à une pareille formalité, laquelle excite les plaintes, les réclamations de beaucoup de nos capitaines, qui ne voient dans cette obligation, qu'une sorte de vasselage injurieux pour la marine du commerce. C'est assurément mal juger la chose. Et d'ailleurs il n'est point exact de dire, comme le prétendent nos capitaines, que les capitaines anglais ne sont assujettis à aucune formalité quelconque envers les commandants des bâtiments de l'État. L'art. 50 de l'*act on merchant seamen* contient ou plutôt renouvelle une disposition par laquelle les capitaines du commerce sont astreints à produire l'acte d'engagement et le rôle de leur équipage à tout commandant ou officier de la marine royale qui en requiert l'exhibition, lequel commandant peut passer la revue de l'équipage, et procéder aux vérifications nécessaires pour s'assurer que tout à bord est conforme aux règles de la police de la navigation. Au reste, en admettant que l'obligation imposée aux capitaines français d'aller à bord des bâtiments de guerre dans les rades où ils abordent, fut une simple affaire de déférence, de politesse (quand il est vrai de dire que c'est un devoir fondé sur des considérations d'utilité réelle pour la navigation commerciale), que serait, en définitive, une pareille obligation à côté du droit exorbitant qu'avaient naguère les commandants des bâtiments de guerre anglais, d'enlever aux navires du commerce les matelots qu'il leur convenait de prendre à bord de ces navires partout où ils les rencontreraient? Encore aujourd'hui (art. 45 de l'*act on merchant seamen* du 30 juillet 1835), un homme de l'équipage d'un navire de commerce, malgré l'engagement de rester au service de ce navire durant tout le voyage, peut le quitter, en toute circonstance, pour passer à bord d'un bâtiment de la marine royale, sans que cette rupture de son engagement soit susceptible d'être considérée comme désertion. Que diraient nos capitaines, si quelque disposition de la législation française les exposait ainsi, en cours de voyage, au démembrement de leurs équipages? »
