

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 MAI 1889.

Interdiction d'accoster un navire ou de se trouver à bord d'un navire, sans ordre de l'autorité ou sans autorisation du capitaine ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. DE DECKER.

MESSIEURS,

La section centrale, en présence de la concision extrême de l'Exposé des motifs, a désiré s'éclairer. Elle a, dans ce but, posé au Gouvernement une série de questions.

Les réponses à ces questions, en ce qui concerne le métier ou les métiers des « runners », les excès qu'on leur reproche, ont paru être empreintes de quelque exagération, sinon il ne serait point compréhensible qu'un Gouvernement comme le nôtre, vigilant et soucieux du bon ordre, ne se soit ému que si tardivement, n'ait songé à proposer des mesures de répression que trente ans après que les premières plaintes s'étaient produites.

Il faut donc faire, Messieurs, la part de l'exagération, comme il importe aussi de faire la part de la rudesse de mœurs habituelle chez les marins et chez tous ceux qui sont en contact avec eux.

Le mal, du reste, est général dans toutes les contrées maritimes, l'Exposé des motifs ainsi que les réponses du Gouvernement aux questions de la section l'affirment.

Dans d'autres pays, ce mal doit avoir été plus grand qu'en Belgique,

(1) Projet de loi, n° 44 (session 1887-1888).

(2) La section centrale, présidée par M. VAN WAMBEKE, était composée de MM. DE WINTER, DE CLERCQ, CARBON, GUYOT et DE DECKER.

puisque les gouvernements de ces pays ont cru devoir précéder le nôtre dans la voie de la répression.

Avant de faire rapport de l'examen fait en section centrale du projet de loi et de dire le système auquel la section centrale s'est arrêtée, il y a lieu de faire connaître les questions posées et les réponses faites par le Gouvernement.

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

Le Gouvernement pourrait-il dire en quoi consiste en réalité le trafic des « runners » dont parle l'Exposé des motifs?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Les « runners » représentent une catégorie de trafiquants et de fournisseurs qui vivent de la clientèle des équipages, tels que racoleurs et enrôleurs de matelots, logeurs, bouchers, tailleurs, cordonniers, victuailleurs, etc.

Ceux qui font les métiers de logeur, d'embaucheur et d'enrôleur de matelots sont d'ordinaire des étrangers, des gens sans aveu ou mal famés. Il est de notoriété qu'ils exploitent les passions des marins avec une habileté et une effronterie sans pareilles.

En Angleterre, on les désigne sous le nom significatif de « Land Sharks » (requins de terre).

Le marin, surtout celui qui revient d'un long voyage, est une proie facile pour ces individus. On lui distribue des liqueurs, on lui fait une avance sur ses gages, et une fois débarqué, il est entraîné, sous prétexte de logement, dans un bouge quelconque. Là on le pousse à dépenser sans compter.

Lorsqu'il est complètement dépouillé, le matelot s'en remet aux enrôleurs du soin de lui trouver un nouvel embarquement pour lequel ils perçoivent encore une commission onéreuse.

Il arrive parfois aussi que les logeurs font désertir les marins, les cachent chez eux en ville, ou même à la campagne et les conduisent clandestinement, la nuit, à bord des navires en rivière, s'ils ne les expédient pas sur un port voisin.

Les logeurs, racoleurs et enrôleurs sont la lèpre de la marine marchande.

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

Les abus qu'on veut réformer existent-ils depuis longtemps ou se sont-ils introduits récemment ?

Comment le Gouvernement a-t-il pu se convaincre de la réalité des faits qui ont donné lieu à des plaintes ?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

De tout temps, les capitaines des navires de commerce, spécialement ceux arrivant d'un voyage au long cours ont eu à souffrir des « runners », mais jadis ceux-ci n'accostaient les navires qu'en rade ou dans les bassins.

C'est depuis 1867 que des plaintes sont venues au jour ; à cette époque, les « runners » ont commencé à se rendre au-devant des navires dans l'Escaut. Actuellement leur audace ne connaît plus de bornes ; ils vont à la rencontre des bâtiments, jusqu'à Flessingue. Ils montent à bord malgré les capitaines, insultent et menacent les officiers, qui veulent leur défendre l'accès du navire ; ils enivrent les équipages dans le but d'obtenir la préférence pour le logement, la vente d'effets d'habillement, etc.

Comme il est dit dans la réponse à la question précédente, c'est en 1867 que l'attention du Gouvernement a été attirée, pour la première fois, sur le trafic des « runners », par une plainte émanant d'une cinquantaine de petits commerçants d'Anvers.

Les pétitionnaires reconnaissent qu'ils se trouvaient parfois au nombre de plus de cinquante à bord d'un navire, entravant les manœuvres et faisant aux gens du bord de larges distributions d'alcool dans l'espoir d'avoir leur clientèle. Ils demandaient instamment que, pour faire cesser cet abus, on défendit de monter à bord avant l'arrivée du navire à destination.

Des capitaines étrangers, au nombre d'une trentaine, ont appuyé cette pétition.

Les commerçants établis dans les environs des bassins protestèrent de leur côté, en 1868, contre les abus résultant de la tolérance laissée aux « runners » de mon-

ter à bord des navires en route. Ils déclaraient que les bâtiments du commerce étaient parfois encombrés, avant d'atteindre le port, de plus de cent personnes étrangères et que dans le nombre se glissaient même des femmes de mœurs douteuses. Cette pétition fut appuyée par le collège échevinal.

Mais c'est en 1886 et 1887 que les plaintes sont devenues particulièrement vives. Un grand nombre de capitaines, à leur arrivée à Anvers, ont saisi le consul général d'Angleterre de protestations très énergiques contre les agissements éhontés des « runners. » Il suffira d'en extraire quelques faits, pour montrer le degré d'impudence où sont arrivés ces trafiquants.

En juin 1886, un navire, en route pour Anvers, est assailli dans l'Escaut par douze à quinze « runners » qui montent à bord malgré les menaces du capitaine et qui, à leur arrivée à Anvers, semblent s'être vantés d'avoir réalisé un bénéfice de 1,500 francs sur le navire. Le plus malmené fut un vieux marin de soixante ans dont l'avoir se montait à 800 francs et qui, après dix jours, avait tout dépensé.

Le 15 mars 1887, une barque est envahie par des « runners » malgré tous les efforts que fait le capitaine pour les écarter; il est débordé par le nombre. A peine sur le pont, les « runners » se battent entre eux à coups de bâton, de barres de fer, de couteau. La lutte finie, ils se répandent parmi l'équipage avec les bouteilles de gin dont ils sont munis; en moins d'une demi-heure, tous les hommes du bord sont ivres-morts; aucun d'eux n'est plus capable du moindre travail; le capitaine et les officiers sont contraints de se mettre eux-mêmes à la besogne, ils n'ont plus personne pour les aider.

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

Les plaintes dont parle l'Exposé des motifs n'ont-elles pas donné lieu à une enquête?

Si oui, le Gouvernement ne pourrait-il communiquer à la section centrale le dossier de cette enquête?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Les plaintes qu'ont provoquées les « runners » n'ont pas donné lieu à une enquête proprement dite.

Mais l'administration a tenu à s'assurer, à différentes reprises, de leur bien-fondé et elle a chargé le commissaire maritime du port et l'inspecteur du pilotage d'examiner la situation.

En 1880, le commissaire maritime s'exprimait en ces termes :

« Chaque fois qu'un navire arrive à
» Auvers d'un voyage au long cours, une
» quantité considérable de personnes
» se rendent à bord, telles que logeurs,
» tailleurs, enrôleurs, commis de cour-
» tiers, etc., etc., chacun pour recom-
» mander son article.

» Il arrive souvent qu'une catégorie de
» ces personnes, telles que les logeurs, se
» munissent de liqueurs alcooliques pour
» régaler l'équipage et débaucher les
» matelots et mettent ainsi le capitaine et
» le pilote dans l'impossibilité de faire
» exécuter les manœuvres nécessaires.
» Bien des fois mon concours a été
» réclamé par les capitaines à leur arrivée
» pour faire débarquer cette nuée d'oi-
» seaux de proie, qui empêchent même la
» circulation sur le pont, tellement ils
» sont nombreux. Le fait s'est présenté
» ici en rade qu'un capitaine a dû faire
» feu pour éloigner de son bord ces
» importuns visiteurs. »

En 1886, l'inspecteur du pilotage formulait un rapport dans lequel on lit ce qui suit :

« L'acharnement que mettent les « run-
» ners » de toutes catégories à se faire la
» concurrence ne connaît plus de bornes
» et les pousse à commettre des abus,
» parmi lesquels celui qui consiste à en-
» vrer les équipages est certes un des plus
» graves. En effet, il a pour conséquence
» d'amener les hommes du bord à l'inexé-
» cution des ordres donnés par les
» pilotes, ce qui peut être une première

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Y a-t-il une jurisprudence de nos tribunaux qui se rapporte aux faits que veut réprimer le projet de loi, et à l'autorité du capitaine en pareil cas et quelle est cette jurisprudence ?

Y a-t-il eu des condamnations pour des faits analogues à ceux que le projet entend réprimer ?

Ne pourrait-on donner le texte des jugements intervenus ?

Les autorités maritimes, les autorités communales, les chambres de commerce de nos ports, notamment du port d'Anvers, ont-elles été consultées ? Quels ont été leurs avis ?

» cause de collisions ou d'échouements. »

Enfin, dans une lettre récente, le commissaire maritime d'Anvers expose de nouveau les pratiques auxquelles ont recours les « runners ».

« Ils sont, dit-il, ordinairement pourvus de boissons fortes avec lesquelles ils enivrent les marins dans le but d'obtenir la préférence pour le logement, la vente, etc., etc. Le cas se présente souvent que tout l'équipage est ivre à bord dans le moment difficile où le capitaine a besoin de ses hommes pour manœuvrer, pour accoster le quai ou pour entrer au bassin, ou pour mouiller en rade. »

Aucune loi ni aucun règlement ne punissant en Belgique le fait de s'introduire à bord d'un navire en cours de voyage, il n'a jamais été possible de déférer à la justice ceux qui se rendent coupables de ces agissements.

Voir la réponse ci-dessus.

Depuis longtemps, les autorités énumérées dans la demande ci-contre avaient exprimé un avis favorable aux mesures préventives que l'on propose de prendre contre les « runners ».

Par dépêche du 14 novembre 1868, le collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers a insisté auprès du Gouver-

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Le capitaine n'est-il pas suffisamment maître à son bord pour empêcher les abus qui se produisent ?

nement pour qu'il prenne en considération la pétition adressée à M. le Ministre des Affaires étrangères par des commerçants des environs des bassins de la ville.

Le 5 mars suivant, la chambre de commerce d'Anvers a demandé également l'adoption de mesures analogues à celles prises par le Gouvernement britannique pour réprimer les abus des « runners ».

Enfin, les commissaires maritimes qui se sont succédé à Anvers depuis 1867, époque des premières réclamations, ont unanimement fait ressortir la nécessité d'adopter des mesures permettant de sévir contre les « runners ».

Quand un navire est assailli par les « runners », il est fort difficile, sinon impossible au capitaine de conserver assez d'autorité pour interdire l'accès du bord ; les « runners » sont toujours en nombre, ils s'accrochent avec leurs canots aux flancs du navire, et assurés qu'ils sont de l'impunité, ne reculent ni devant les injonctions, ni devant les menaces.

Il ne resterait au capitaine que d'avoir recours aux armes à feu pour faire respecter son autorité, moyen extrême — on le comprendra — qu'il hésite à employer. D'ailleurs les matelots, qui n'ignorent pas que ces gens viennent leur apporter des liqueurs fortes et leur offrir leurs services, n'exécutent que mollement les ordres, de sorte que le capitaine est impuissant.

Un fait survenu en 1868 montrera à quel point un capitaine est peu maître à bord de son navire, dès que celui-ci est envahi par les « runners ». A cette époque, le navire « Arzilla » fit son entrée dans l'un des bassins d'Anvers. A peine s'y trouvait-il, qu'il fut assailli, et cela en pleine ville, par quantité de « runners ». Le capitaine voulut les obli-

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

Quelles sont les législations en France, en Angleterre, aux États-Unis de l'Amérique du Nord, en Italie, en Suède et Norwège, en Espagne, en Autriche et en Russie?

Quelle est la législation dans les Pays-Bas?

Cette législation empêche-t-elle ou punit-elle l'accostage des navires dans les eaux néerlandaises?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

ger à déguerpir, ils s'y refusèrent et l'un d'eux frappa même cet officier. Exaspéré, celui-ci prit son revolver et fit feu sur la foule; un cordonnier fut blessé.

En Angleterre, les abus des « runners » ont provoqué des mesures sévères. Le « merchant seamen act » de 1880, section 5, interdit formellement à toute personne non autorisée à cet effet, par la loi, de monter ou de demeurer, sans l'autorisation du capitaine, à bord d'un navire arrivant de voyage et dont l'équipage n'a pas été licencié.

Le contrevenant est arrêté sur-le-champ, conduit devant le juge et puni d'une amende ne dépassant pas 20 £ ou à un emprisonnement ne dépassant pas six mois.

D'après une circulaire du « Board of Trade », datée de janvier 1883, l'Italie, la Suède, la Norwège et l'Allemagne ont adopté une législation identique et, par réciprocité, les autorités britanniques font bénéficier les navires de ces pays qui viennent dans les eaux anglaises de la protection accordée aux navires nationaux.

L'administration ne possède pas de renseignements précis en ce qui concerne les autres puissances mentionnées ci-contre; il paraîtrait cependant que, depuis 1883, l'Autriche, les États-Unis et le Danemark auraient, à leur tour, adhéré à l'« act » précité.

Il n'existe pas dans ce pays de législation spéciale sur la matière.

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

Quels sont les usages et les règlements en vigueur dans les principaux ports d'Europe et d'Amérique en ce qui concerne le logement et l'enrôlement des marins?

Quels sont les agents de l'autorité qui pourront monter à bord par ordre de

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

L'administration ne possède pas de documents traitant des usages et des règles observés dans les principaux ports d'Europe et en Amérique concernant le logement et l'enrôlement des marins. Mais elle a des renseignements au sujet des mesures prises dans certains pays pour obvier à l'exploitation des logeurs et enrôleurs dont les marins sont victimes.

En Angleterre et en Néerlande, il existe des sailor's home (hôtels de marins ou zeemanshuizen). Moyennant une faible rétribution, les marins trouvent dans les sailor's home un logement et une nourriture convenables. Ces établissements, fort bien tenus d'ailleurs, sont pourvus de salles de jeux, de bibliothèques, de dispensaires aux soins gratuits, etc.

Il y a trente-huit sailor's home en Angleterre. Dans les Pays-Bas, il y a trois zeemanshuizen.

Tous ces établissements ont été créés par l'initiative privée.

Il existe aussi des sailor's home à Hambourg et dans quelques ports français.

En France, l'on paraît même disposé à entrer largement dans le mouvement dont l'Angleterre et les Pays-Bas notamment ont pris l'initiative, depuis plus d'un demi-siècle. Dans un grand nombre de ports, on étudie sérieusement les moyens d'offrir aux marins une hospitalité confortable et peu coûteuse.

A Anvers aussi, un comité permanent, dont M. Tieman, ancien consul d'Allemagne, est le président, cherche à créer un sailor's home, afin de soustraire les marins à la rapacité des logeurs, etc. Une somme de 160,000 francs a été léguée pour la réalisation de ce projet.

Tous ceux qui, en vertu des lois ou règlements, doivent monter à bord des

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

l'autorité et par qui sera donné cet ordre?

Les autorités belges pourront-elles donner l'autorisation à des personnes, non fonctionnaires, de monter à bord? Dans l'affirmative, à quelles catégories de personnes ces autorisations pourront-elles être données et quelles seront les règles qu'on suivra dans l'octroi de ces autorisations. Ces autorisations seront-elles permanentes?

En dehors du capitaine, qui sera chargé de délivrer les autorisations d'accoster?

Quand l'équipage d'un navire est-il relevé régulièrement de son service?

navires pour y exercer le mandat dont ils sont chargés, tels sont :

Les agents de la douane, les officiers et agents de la police maritime et de la police judiciaire, les pilotes, les officiers ministériels, etc.

Comme ils agissent en conformité de règlements en vigueur, aucune autorisation ne leur est nécessaire.

En dehors de ces personnes, nul n'aura accès à bord d'un navire qu'en vertu d'une permission du capitaine.

Les personnes ayant un caractère officiel seront seules autorisées à monter à bord des navires, sans recourir au consentement du capitaine.

C'est là une question d'ordre intérieur; le capitaine aura à déléguer l'officier qui pourra, en son absence, accorder l'autorisation de venir à bord.

Quand l'équipage est complètement libéré de son engagement, en d'autres termes, quand il est licencié.

Quand le projet de loi a été présenté, il a causé une assez vive émotion parmi les petits commerçants et logeurs de notre principal port de mer, Anvers. On voyait dans les dispositions telles qu'elles étaient formulées un danger pour le petit commerce, une entrave à la libre concurrence, qu'il faut maintenir même dans l'intérêt des marins.

On était porté à croire qu'il serait créé, en vertu de la loi, une classe de commerçants privilégiés (surtout parmi les marchands et logeurs étrangers), grâce à des autorisations de faveur.

Il importe, en effet, que la libre concurrence soit maintenue et que tout trafiquant honnête et respectueux des lois et règlements puisse exercer librement son commerce, qu'il soit belge ou étranger.

Il y a lieu de calmer ces alarmes et il a semblé à la section centrale qu'il était facile de le faire en adoptant une autre rédaction, qui tendit uniquement à fortifier l'autorité du capitaine et à punir ceux qui méconnaîtraient son autorité.

Ainsi rédigée, la loi ne peut plus porter ombrage à personne et, d'autre part, elle donne toute satisfaction à ceux qui veulent la protection des marins et le respect de l'autorité du capitaine et de ses officiers.

La section centrale propose à la Chambre un contre-projet, rédigé dans le sens qui vient d'être indiqué et complété par une disposition réprimant aussi le colportage des boissons alcooliques à bord des navires, abus qui engendre les maux les plus graves, au point de vue de la santé et de la moralité des classes laborieuses ainsi qu'au point de vue du bon ordre.

La section centrale pense que, pour arriver à combattre ces divers abus, il suffira de consolider l'autorité du capitaine à son bord et de punir ceux qui la méconnaîtront.

Généralement, on croyait que l'autorité du capitaine était bien réelle, qu'il était maître à bord de son navire comme tout citoyen l'est dans sa demeure, on croyait que la législation existante réprimait suffisamment la violation, l'envahissement d'un navire comme toute autre violation de domicile ou de demeure.

Le Gouvernement nous apprenant que c'est la une illusion, que la loi est impuissante et ne punit pas ceux qui pénètrent et restent à bord d'un navire de mer malgré les ordres du capitaine qui le leur défend ; il y a lieu de combler cette lacune et de légiférer dans ce sens.

La section centrale est donc d'avis qu'il suffira de combler cette lacune pour mettre fin aux excès « des runners », et elle espère que le Gouvernement voudra bien se rallier à sa manière de voir.

Les articles 1 et 2 du projet de la section centrale sont ainsi conçus :

« ARTICLE PREMIER.

» Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été
 » licencié, sera monté et sera resté à bord de ce navire, malgré la défense du
 » capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, sera puni d'un
 » emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 26 francs
 » à 300 francs.

» ART. 2.

» Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été

» licencié, aura accosté ce navire, y aura amarré une embarcation, malgré
» la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capi-
» taine, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une
» amende de 26 francs à 100 francs. »

Comme on peut le voir, ces articles visent simplement les actes de rébellion contre l'autorité du capitaine.

Les trafiquants ou les «runners» de toutes catégories pourront accoster et monter à bord des navires si le capitaine ou l'officier que le remplace ne le défend pas; mais si une défense intervient, les «runners» devront obéir, devront quitter le bord et démarrer. En cas de désobéissance et de rébellion, ils pourront être poursuivis et punis des peines comminées dans les articles qui précèdent.

Il y aura toujours à bord des agents ou de la douane ou surtout du pilotage qui auront qualité pour dresser procès-verbal à charge des délinquants.

L'article 5 du projet du Gouvernement qui devient l'article 7 du projet de la section centrale leur donne ce pouvoir.

L'article 5 du projet de la section centrale est un article nouveau. C'est celui qui tend à réprimer le colportage et la distribution de boissons alcooliques à bord des navires de mer, en rivière, en rade, à quai ou dans les bassins.

Cet article est ainsi conçu :

ART. 5.

« Quiconque aura, à bord d'un navire de mer, distribué ou vendu des
» boissons alcooliques ou fermentées, soit à l'équipage, soit aux ouvriers
» travaillant à bord, s'il ne fait pas partie des fournisseurs agréés par le
» capitaine de navire, sera puni d'un emprisonnement de cinq jours à
» un mois et d'une amende de 26 francs à 100 francs. »

Récemment encore, une loi a été votée, défendant et punissant le colportage du genièvre, des boissons alcooliques et fermentées en général.

On pourrait se demander si cette loi n'est point exécutée, si elle reste inefficace et pourquoi il faut édicter une disposition nouvelle.

A cette objection, il y a lieu de répondre qu'il n'a pas été possible de réprimer le colportage en question, parce qu'il est impossible d'établir une surveillance de police à bord des navires et sur l'étendue si considérable des quais, rades et bassins, d'un port comme Anvers, par exemple. Le colportage continue à se faire en cachette, et les boissons alcooliques se vendent et se distribuent, comme par le passé, sur les navires en chargement ou déchargement dans nos ports, et cela malgré l'opposition des capitaines.

La nouvelle disposition sera plus efficace, car les procès-verbaux pourront

être dressés par de plus nombreuses catégories d'agents, notamment par les agents de la douane, qui se trouvent en permanence sur les quais et aussi à bord des navires pendant les heures de travail. Quand les capitaines voudront faire respecter leur défense de vendre et de distribuer des boissons alcooliques à leur bord, il leur sera facile, grâce à l'article 3 proposé, d'y parvenir ou de faire punir les coupables en faisant verbaliser contre eux.

L'article 5 répond donc à une nécessité que personne ne contestera.

L'article 4 de la section centrale fait la nomenclature des agents de l'autorité qui ne sont pas passibles des peines édictées par les articles précédents.

Il a paru utile d'indiquer, d'une manière explicite, quels sont ceux auxquels ces dispositions ne sont pas applicables, et dans quelles conditions de service ils doivent se trouver. Cela fait l'objet de l'article 4, qui porte :

« Les dispositions des articles 1 et 2 ne sont pas applicables aux officiers »
 » et agents de la police judiciaire, de la police maritime, aux agents du »
 » pilotage, du service sanitaire et de l'émigration, aux officiers et employés »
 » du port et de la douane, en tant qu'ils doivent monter et rester à bord »
 » des navires pour les besoins de leur service, et conformément aux lois »
 » et règlements en vigueur. »

Les articles 5, 6 et 7 sont la reproduction des articles 3, 4 et 5 du projet du Gouvernement.

Par les réponses du Gouvernement aux questions de la section centrale, nous constatons que sous la dénomination générale de « runners » sont compris des gens de métiers divers. A côté des canotiers qui conduisent les embarcations, nous trouvons des petits commerçants et industriels, marchands d'habillements, tailleurs, cordonniers, logeurs et enrôleurs.

Tous ces gens, par esprit de concurrence, vont en course, au loin, au-devant des navires arrivant de la mer, dans l'espoir de faire un bénéfice quelconque en étant les premiers à trafiquer avec les équipages.

Mais les bénéfices énormes, dont il est parlé dans les réponses du Gouvernement, ne sont qu'exceptionnels : on peut même dire qu'ils sont un peu du domaine de la légende.

Ordinairement, ce trafic, où la concurrence est si active, ne laisse que des bénéfices bien modestes, car on ne doit pas s'imaginer que les marins aient la bourse bien garnie. La plupart, ceux notamment qui ne reviennent pas d'un long voyage, sont souvent dans le dénuement le plus complet, — et c'est le grand nombre, — et ceux qui leur vendent doivent leur faire crédit, ce qui comporte un risque sérieux, car on n'est nullement certain de pouvoir récupérer ces avances lors du réembarquement des marins, ceux-ci ayant à subir alors des retenues énormes, surtout de la part des « enrôleurs », dont nous parlerons plus loin.

Il serait, au surplus, naïf de croire que les marins sont tous au même

point exploitables. S'il en est qui veulent se laisser tromper et exploiter, ce n'est pas une loi, même la plus sévère, qui pourra les protéger.

Il serait difficile de les protéger contre eux-mêmes, contre leurs propres passions, défauts et vices. On perdrait son temps à le faire. Il semble également inexact de dire, d'une façon générale, que les logeurs poussent les marins aux excès. La plupart du temps les logeurs, par de pareilles excitations, nuiraient à leur propre intérêt, attendu que le plus souvent ils devraient avancer au marin un argent dont ils ne seraient pas certains d'être remboursés.

Le trafic des « runners » est licite en lui-même; on ne peut désapprouver que ces gens se donnent la peine d'aller au loin sur le fleuve dans l'espoir de faire une affaire avantageuse.

Si leurs procédés de trafic et de concurrence sont parfois empreints de quelque brutalité et rudesse, on peut le déplorer; mais on ne doit pas y voir nécessairement des actes coupables et délictueux.

Il est néanmoins utile de réprimer ce qu'il pourrait y avoir d'excessif dans les procédés de concurrence commerciale des « runners » et de protéger notamment les navires contre ces invasions violentes dont on a vu quelques exemples.

Mais si les procédés des « runners » sont parfois blâmables, il ne s'en suit que ce soit contre les « runners » que la protection des marins est la plus nécessaire.

Les plus grands abus ont lieu dans l'enrôlement des matelots. Quelques enrôleurs (la plupart des étrangers) prélèvent des primes excessives sur les avances qui sont faites (un mois de gages) aux marins lors de leur enrôlement.

La section centrale attire sur ce point l'attention du Gouvernement. Il y a là bien d'autres iniquités et excès à réprimer que ceux qu'on reproche aux « runners ».

Une enquête sérieuse et impartiale montrerait facilement au Gouvernement les plaies qu'il faut guérir.

Par des mesures administratives, on pourrait déjà obtenir de prompts et heureux résultats.

Si le Gouvernement érigeait un bureau, en quelque sorte officiel, d'enrôlement, une sorte d'annexe des commissariats maritimes, il obvierait à bien des inconvénients.

Dans cet office, les marins disponibles se feraient inscrire ou seraient inscrits par leur logeur, et les capitaines de navire viendraient demander à cet office les hommes qui leur sont nécessaires pour composer ou compléter leurs équipages.

Nul ne serait plus pressuré, car l'office d'enrôlement percevrait une taxe modérée, d'après tarif, pour son entremise. D'autre part, le monopole despotique de quelques enrôleurs étrangers serait détruit, à la grande satisfaction de tous les marchands et logeurs qui s'occupent des marins, et aussi à l'avantage des capitaines et des armateurs; enfin, au grand bénéfice de la moralité et de l'ordre public.

Ces mesures administratives réprimant les extorsions et *excès des enrôleurs* seraient le corollaire le plus désirable de la loi dont s'occupe ce rapport.

Il importe, en tous cas, de mettre les enrôlements de marins sous une surveillance spéciale, tout comme on fait surveiller les agences d'émigration.

Les ports belges ne peuvent que gagner à l'établissement de semblables services de contrôle et de surveillance, de nature à mettre les marins comme les émigrants à l'abus d'une exploitation odieuse et criminelle.

La section centrale est d'avis qu'il serait rationnel d'adopter pour la loi remaniée et complétée un intitulé autre que celui que le Gouvernement avait adopté et répondant mieux aux buts divers poursuivis dans cette loi. Elle propose l'intitulé suivant :

Répression des excès des « runners » et du colportage des boissons alcooliques à bord des navires de mer.

La section a adopté à l'unanimité le projet de loi tel qu'elle l'a formulé.

Le Rapporteur,

DE DECKER.

Le Président,

VAN WAMBEKE.



PROJETS DE LOI.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

Interdiction d'accoster un navire ou de se trouver à bord, sans ordre de l'autorité ou sans autorisation du capitaine.

ARTICLE PREMIER.

Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été régulièrement relevé de son service, se sera trouvé à bord de ce navire et ne justifiera pas qu'il y était par ordre de l'autorité ou avec l'autorisation du capitaine, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 26 francs à 500 francs.

ART. 2.

Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été régulièrement relevé de son service, accostera ce navire en y amarrant une embarcation et ne justifiera pas qu'il a agi ainsi par ordre de l'autorité ou avec l'autorisation du capitaine, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 francs à 100 francs.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

Répression des excès des « runners » et du colportage des boissons alcooliques à bord des navires de mer.

ARTICLE PREMIER.

Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été licencié, sera monté et sera resté à bord de ce navire, malgré la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 26 à 500 francs.

ART. 2.

Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été licencié, aura accosté ce navire, y aura amarré une embarcation, malgré la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 à 100 francs.

ART. 3.

Quiconque aura, à bord d'un navire de mer, distribué ou vendu des boissons alcooliques ou fermentées, soit à l'équipage, soit aux ouvriers travaillant à bord,

PROJET DU GOUVERNEMENT.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 5.

Les dispositions du 1^{er} livre du Code pénal, y compris le chapitre VII, les §§ 2 et 3 de l'article 72, le § 2 de l'article 76 et le § 2 de l'article 85 seront appliquées aux infractions prévues par la présente loi.

ART. 4.

Les infractions prévues par la présente loi seront prouvées soit par procès-verbaux, soit par témoins, à défaut de procès-verbaux ou à leur appui.

ART. 5.

Indépendamment des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, ainsi que les employés des douanes, dans les lieux où ils sont autorisés à exercer leurs fonctions, rechercheront et constateront les infractions prévues par la présente loi.

Leurs procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire.

s'il ne fait point partie des fournisseurs agréés par le capitaine du navire, sera puni d'un emprisonnement de cinq jours à un mois et d'une amende de 26 à 100 francs.

ART. 4.

Les dispositions des articles 1 et 2 ne sont pas applicables aux officiers et agents de la police judiciaire, de la police maritime, aux agents du pilotage, du service sanitaire et de l'émigration, aux officiers et employés du port et de la douane, en tant qu'ils doivent monter et rester à bord des navires pour les besoins de leur service, et conformément aux lois et règlements en vigueur.

ART. 5.

(Comme ci-contre.)

ART. 6.

(Comme ci-contre.)

ART. 7.

(Comme ci-contre.)