

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 8 JUIN 1849.

### Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

(Voir les N<sup>os</sup> 10 et son annexe, 216, 223, 226, 228, 243 et 246 de la Chambre des Représentants, et le N<sup>o</sup> 104 du Sénat.)

MESSIEURS.

Le Projet de loi que vous avez envoyé à l'examen de la 4<sup>e</sup> Commission nommée par vous dans la séance du 6 de ce mois, a pour objet de combler une lacune dans notre législation.

Les crimes et délits commis par les gens de mer sont sans répression légale et bien définie; la discipline à bord des bâtiments marchands et de pêche, n'est protégée que par quelques traditions que l'usage a conservées, ou bien par la fermeté de caractère, ce qui revient à dire, par l'arbitraire du capitaine.

Ainsi, Messieurs, il n'existe aucune règle fixe où soient nettement déterminés, pour les officiers comme pour les matelots, et leurs droits et leurs devoirs respectifs.

Mais c'est surtout la désertion qu'il est urgent de réprimer dans l'intérêt du commerce. L'application d'une ordonnance française de 1784, qui est la seule disposition qu'on pût invoquer contre ce désordre, est à la fois très-contestable en Belgique, et souvent impraticable. Le caractère du marin naturellement inconstant, le dispose à se rendre d'autant plus facilement coupable de désertion, qu'il est assuré de l'impunité. Aussi le mal est-il à son comble, et c'est pour y apporter un remède efficace, que la Loi qui vous est soumise a été adoptée dans une autre enceinte par 81 suffrages contre 4. Elle n'a pas été accueillie avec moins de faveur par le commerce qui y trouve toutes les garanties qu'il réclamait depuis longtemps.

Les dispositions qu'elle renferme, applicables à des personnes et à des choses dans une position exceptionnelle, ont dû nécessairement revêtir une forme particulière et prendre un caractère spécial, qui les fait sortir en quelque sorte du droit commun ordinaire. En effet, des fautes légères dans l'ordre civil deviennent graves lorsqu'il s'agit de la discipline maritime, et souvent on ne peut éviter les funestes conséquences qu'elles devraient amener, que par la promptitude d'une répression instantanée. C'est pour cela qu'il a fallu établir pour bien des cas, une juridiction dévolue à des autorités spéciales: elles sont indiquées à l'art. 41. Cette attribution était indispensable, elle a dû être nécessairement admise.

C'est par le même motif, qu'il a fallu placer sous un même régime, toutes les personnes qui se trouvent à bord, à quelque titre que ce soit, les passagers comme les matelots. Les fautes que les premiers pourraient commettre ayant les mêmes conséquences pour la sûreté de tous, ils ne pouvaient être exceptés des règles d'ordre, de service et de discipline établies pour tous. Il n'y a de distinction à leur égard, que pour la nature des peines qui ne peuvent être les mêmes, que pour les gens de mer. C'est surtout pour les navires qui se chargent du transport des nombreux émigrants qui s'embarquent dans nos ports, que ce principe était indispensable.

Après vous avoir édifiés, Messieurs, sur la nécessité d'admettre ces deux principes qui dominent dans la loi, nous croirons pouvoir nous dispenser d'entrer dans de longs développements sur toutes les autres dispositions qu'elle renferme. Nous avouons, sans peine, que peu familiers avec les usages maritimes, nous craindrions d'en mal interpréter l'esprit, de ne pas vous en faire apprécier toute la portée et l'économie. Elles ont d'ailleurs, Messieurs, été élaborées par une Commission qui a consulté les écrits d'hommes spéciaux, et qui a fait une étude approfondie de la matière. Depuis lors, dans une discussion lumineuse, à laquelle elle a donné lieu dans une autre enceinte, des hommes compétents les ont examinées sous toutes les faces, et ainsi tout vous permet de croire qu'il serait difficile de présenter un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, plus complet dans toutes ses parties.

Il renferme, outre des dispositions préliminaires formulées en 4 articles, quatre titres en 65 articles.

Dans les dispositions <sup>préliminaires</sup> ~~disciplinaires~~ sont définies les différentes infractions que la loi a en vue, et les peines dont elle les punit. Ce sont : 1° des fautes de discipline; 2° des délits et 3° des crimes, qui sont punis selon leur nature et leur gravité.

C'est là aussi que se trouve exprimé quelles sont les personnes auxquelles ces dispositions sont applicables.

Le titre premier a rapport à la pénalité : il se divise en trois chapitres.

Dans le premier, les peines sont disciplinaires et sont applicables aux *fautes de discipline*.

Dans le second, elle sont correctionnelles et applicables aux *délits maritimes*.

Dans le troisième, ce sont des peines en matière criminelle, et appliquées par les tribunaux ordinaires.

Ces peines sont différentes pour les hommes de l'équipage, pour les officiers et pour les passagers.

Le chapitre II traite des infractions et de leur punition. Il se divise en 3 sections :

Dans la première, sont définies les fautes de discipline et leur punition.

Dans la deuxième, nous voyons la définition de tous les délits maritimes et leur punition.

Enfin, la troisième section définit les crimes maritimes et leur punition.

Le titre 2 est composé de 2 chapitres : il traite de la juridiction.

Le chapitre 1<sup>er</sup> a pour objet d'établir la juridiction en matière de *discipline*. Il appartient de statuer sur les fautes de cette nature :

1° Aux commissaires maritimes;

2° Aux consuls;

3<sup>o</sup> Aux commandants des bâtiments de l'Etat ;

4<sup>o</sup> Aux capitaines de navire.

Ce droit s'exerce par chacune de ces autorités dans le cercle de leurs attributions et suivant les cas déterminés.

Cette juridiction est dévolue pour les délits ou les crimes maritimes aux tribunaux correctionnels, et aux cours d'assises, d'après les prescriptions des lois en vigueur : c'est l'objet du chap. II.

Le titre III traite de la forme de procédure dans deux chapitres :

Le premier concerne la prévention en matière de discipline ; le deuxième celle en matière de délits ou crimes maritimes.

Dans chacune, tous les intérêts ont été pris en considération, et il y a des moyens réels d'exécution en faveur de la loi, comme des garanties désirables pour les coupables et les condamnés.

Le titre III contient des dispositions diverses sur la manière dont le capitaine exerce son autorité, et sur tout ce qui concerne l'application de la jurisprudence nouvelle que la loi introduit suivant les cas, les personnes et les circonstances.

Comme vous le voyez, Messieurs, la loi a tout prévu ; elle satisfait à toutes les exigences et répond à tous les besoins. Aussi, a-t-elle déjà obtenu l'approbation de l'opinion publique. C'est pourquoi votre Commission s'empresse de vous en proposer l'adoption à l'unanimité de ses membres, tout en s'associant toutefois au vœu exprimé par la Section centrale, de voir le Gouvernement hâter la présentation à la Législature d'un Projet de loi organisant, dans toutes ses branches, la justice répressive par les consuls, afin de compléter ainsi notre législation maritime et répondre à tous les besoins du commerce des ports.

Le Vicomte VAN LEEPMOEL DE NIEUWMUNSTER.

Le Duc D'URSEL.

Le Comte DE BAILLET.

Le Marquis DE RODES.

Le Chevalier BETHUNE, Rapporteur.