

mises en vigueur à partir du 1^{er} juillet prochain.

Expédition du présent arrêté sera adressée à M. le secrétaire général, à MM. les directeurs généraux du trésor public, des contributions directes, douanes et accises, et de l'enregistrement et des domaines, et à M. le directeur de la caisse d'amortissement et de celle des dépôts et consignations aux fins d'exécution, chacun en ce qui le concerne.

FRÈRE-ORBAN.

367. — 20 JUIN 1849. — *Arrêté royal qui autorise la société anonyme de la Grande-Montagne à exploiter les mines qui lui sont concédés dans l'épaveur de ses espartes, au lieu dit Roua, commune d'Amay, à l'ouest de sa concession.* (Monit. du 22 juin 1849.)

368. — 21 JUIN 1849. — *Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime* (1). (Monit. du 23 juin 1849.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.

Art. 1^{er}. Les infractions à la présente loi punies 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 ou 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 et y compris le dernier jour du désarmement.

Toutefois, les passagers ne pourront être assujettis à la juridiction et aux peines en matière de discipline que pendant le temps de leur séjour à bord, qu'ils seront toujours libres de quitter, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs d'un crime ou d'un délit grave (2).

Art. 4. Les personnes mentionnées au § 1^{er} de l'article précédent continuent d'être placées sous ce régime en cas de perte du navire par naufrage, chance de guerre ou autre cause, jusqu'à ce qu'elles aient pu être remises à une autorité belge.

(1) Présentation à la chambre des représentants par le gouvernement le 7 nov. 1848. — Rapport par M. Veydt le 23 avril 1849. — Discussion les 26, 27, 28 et 30 avril, 12, 14 et 18 mai, et adoption par 81 voix contre 4. Rapport au sénat par M. de Bethune le 8 juin. — Discussion les 12 et 13, et adoption par 34 voix et 2 abstentions.

(2) M. Loos : « Messieurs, je crois que l'intention n'a pas été de soumettre au régime de la présente loi les passagers autrement que pendant le temps où ils se trouvent à bord du navire. Cependant il est dit à la fin de l'article 3 que toutes les personnes employées ou reçues à bord, à quelque titre que ce soit, seront assujetties aux règles d'ordre et de service, etc., et passibles des peines déterminées par le présent Code à partir du jour de l'entrée en armement, jusques et y compris le dernier jour du désarmement. — On explique ce qu'on entend par armement et désarmement. D'ordinaire l'armement commence dès le jour de la déclaration faite au commissaire maritime et de la formation du rôle d'équipage, jusqu'au jour du licenciement de l'équipage devant le commissaire maritime. Quant au passager, il ne doit pas attendre que l'équipage soit licencié pour se soustraire au régime imposé aux gens de mer. Il doit pouvoir quitter le bord au port de destination comme aux ports d'escale ou de relâche. Dès ce moment il se soustrait au régime de l'équipage. Cela n'est pas suffisamment expliqué. Je me propose de présenter un amendement qui rendrait plus claire la position des passagers. Cependant je crois qu'il serait plus opportun de placer cet amendement à la fin de l'art. 4 qu'à l'art. 5, bien que l'art. 5 détermine que la juridiction maritime existera jusqu'au licenciement de l'équipage ou désarmement. — Il est dit, à l'article 4, que ces personnes 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, et au dernier paragraphe : « 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, » —

Ainsi je crois que l'addition que je proposerai devra se trouver à la fin de l'article 4. — Elle serait ainsi conçue : « Toutefois les passagers ne pourront être assujettis à la « présente juridiction que pendant leur séjour à bord du « navire, qu'ils seront toujours libres de quitter dès l'ar- « rivée au port de destination, comme aussi dans l'un des « ports où le navire viendrait à relâcher. »

M. Vézor, rapporteur : « L'amendement ne me paraît pas nécessaire. L'art. 3 a pour but de soumettre à la loi spéciale les hommes de mer et les passagers. Mais les passagers n'y sont soumis que pour des délits commis à bord. Dès qu'ils ont quitté le bord, ils ne peuvent commettre de délits relatifs à la navigation; le Code ne leur est donc pas applicable. Il ne l'est que pour des délits antérieurs au moment où ils ont quitté le bord. — Je pense donc que l'amendement, qui est dans l'aspect du projet de Code, n'est pas nécessaire. »

M. Loos : « Mon honorable ami M. Veydt pense que mon amendement n'est pas nécessaire, parce qu'il est entendu que les règlements concernant les gens de mer ne sont applicables aux passagers que pour autant qu'ils aient quitté le bord. Mais il peut très-bien se faire qu'à la veille de l'arrivée au port le passager soit mis aux arrêts pour huit jours. Doit-il alors faire ses arrêts, ou peut-il quitter le bord? Je pense qu'il doit pouvoir quitter le bord, soit au port de destination, soit au port de relâche. Je ne crois pas qu'il convienne que le capitaine puisse retenir un passager aux arrêts forcés dans sa cabine, après l'arrivée au port. Je pense que ce serait une règle intolérable, et que ce n'est pas là ce que veut la chambre. »

M. Delefosse : « Le capitaine n'a d'autorité sur les passagers qu'autant qu'ils restent à bord. Les passagers peuvent toujours quitter le navire. »

M. Vézor, rapporteur : « Messieurs, on donne à l'amendement un sens qu'on n'y avait pas d'abord donné. Il résulte de l'observation de l'honorable M. Loos qu'une peine prononcée cesserait par l'arrivée au port, si le passager quittait le bord, tandis que dans l'idée du Code cette peine devrait être appliquée. Il faudrait donc que la disposition

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 un à trente jours de solde ou de 2 à 50 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 huit 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 à la paye de

simple matelot pendant le reste de la campagne ou jusqu'au débarquement.

C. Pour les passagers :

1^o 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^o Passagers d'entre-pont.

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 disciplinaire 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 ;

Dans le cas de condamnation à cette peine, 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.

B. Pour les officiers :

L'interdiction de tout commandement pendant un mois au moins et deux ans au plus, sauf le cas prévu par l'art. 30.

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

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

fit inséré, si l'intention de la chambre était que la peine cessât quand on arrive au port et que le passager quitte le bord; sans doute cette immunité en faveur du passager ne sera admise que pour les peines disciplinaires. Je crois qu'il faudrait le dire. »

M. d'ELNOUANS : « L'amendement de l'honorable M. Loos est proposé dans la prévision d'un simple délit disciplinaire. Il doit entrer dans l'esprit de tout le monde que le passager qui veut renoncer à l'avantage de rester à bord a le droit de faire cesser la peine disciplinaire prononcée contre lui; il pourrait d'ailleurs arriver qu'un port qui ne serait pour le navire qu'un port de relâche fût pour le passager le port de destination. Si le passager a été condamné à huit jours d'arrêts et que la relâche soit de moins de huit jours, le passager devrait donc accomplir ses arrêts, tandis que le navire irait à l'autre bout du monde. Cela n'est pas admissible. Il doit être entendu que, quand on arrive à un port quelconque, le passager peut, en quittant le bord, faire cesser la peine disciplinaire prononcée contre lui. — J'appuie donc l'amendement de l'honorable M. Loos. »

M. LE MINISTRE DE LA JUSTICE : « C'est tellement évident, selon moi, que cela n'a pas besoin d'être exprimé. La disposition de l'article 5 ne peut être entendue dans un autre sens. Je crois donc, avec l'honorable rapporteur de votre commission, que l'amendement est inutile. Cependant, si l'honorable M. Loos insistait et croyait réellement qu'il

peut être utile que son amendement soit formulé dans la loi, comme nous voulons tous ce qu'il demande, nous n'aurons aucun motif de nous y opposer. »

M. d'ELNOUANS : « Remarquez, messieurs, qu'il s'agit de peines disciplinaires qui ne seront pas prononcées par des juriconsultes habitués à appliquer les lois et ayant la discussion sous les yeux. Il s'agit de peines qui seront appliquées par des capitaines de navire. Il faut qu'en ce cas la loi soit trois fois claire. Ainsi, l'amendement de l'honorable M. Loos, quand même il rentrerait dans la pensée première du projet, n'est pas chose inutile, et je demanderais que la chambre veuille bien l'admettre. » (Séance du 26 avril 1849.)

M. LESZAU : « Les mots « qu'ils seront toujours libres de quitter » sont inutiles. »

M. DZLROSS : « Pardonnez-moi; il faut laisser ces mots dans la loi; car les passagers peuvent être condamnés à huit jours d'arrêts pour faute disciplinaire, et le capitaine pourrait leur dire : « Vous n'êtes pas libres de quitter le « bord, vous devez achever votre peine. » C'est pour que les passagers puissent quitter le bord dans ce cas, que l'honorable M. Loos a présenté l'amendement. — Il faut donc commencer par dire que les passagers sont toujours libres de quitter le bord, et formuler une exception pour le cas où ils seraient auteurs d'un crime ou d'un délit. »

L'amende de 16 à 300 francs.

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 premier second ;
 - Le deuxième second ou lieutenant ;
 - Le troisième second ou le deuxième lieutenant.
- Le médecin ou chirurgien du navire est, pour l'application des peines, assimilé aux officiers (1).

CHAPITRE II.

DES INFRACTIONS ET DE LEUR PUNITION.

SECTION PREMIÈRE.

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 vingt-quatre heures, Le séjour illégal à terre moins de vingt-quatre 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.

Ces fautes seront punies de l'une des peines spécifiées à l'art. 8, au choix des autorités désignées à l'art. 41 (2).

Art. 11. Les marins qui, pendant la durée de la peine du cachot ou de la mise aux fers, prononcée

(1) M. VEYR, rapporteur : « Messieurs, ces expressions *capitaine, maître ou patron* sont constamment répétées dans un grand nombre d'articles du projet de gouvernement, toutes les fois qu'il s'agit du commandant du navire. La commission n'a maintenu qu'une seule expression, celle de *capitaine*. Pour le faire, elle s'est fondée d'abord sur l'art. 9 du projet même, qui déclare que les trois dénominations sont équivalentes, et ensuite sur l'art. 221 du Code de commerce. Cet article dit, une première fois, *le capitaine maître ou patron* ; mais le rédacteur du Code, dans les articles suivants, se borne à dire *le capitaine ou tout capitaine*. Nous nous sommes autorisés de cet exemple. Il est donc bien entendu que le mot *capitaine* signifie le chef, le commandant de tout navire marchand ou bateau de pêche. »

M. COOMANS : « Je propose de substituer, dans l'art. 9, au mot *chirurgien* celui d'*officier de santé*. C'est un terme plus générique. »

M. SINAVE : « Mais l'officier de santé est celui qui n'a pas de diplôme, tandis que le chirurgien en a un. » (Non !)

M. LE MINISTRE DE LA JUSTICE : « Messieurs, en général l'officier chargé du service sanitaire sur le navire est qualifié de chirurgien et en fait d'ailleurs les fonctions. Peut-être suis-je aurait-il quelque chose de singulier à dire que l'officier de santé du navire est assimilé pour l'application des peines aux officiers. Je crois que le mot *chirurgien* peut être maintenu, comme étant la dénomination usuelle. »

M. VEYR, rapporteur : « Messieurs, je pense aussi que la seule expression de *chirurgien* suffit, et en la maintenant on pourvoit à tout. Dans la marine il n'est parlé que du chirurgien pour l'assimilation aux officiers. Par ce mot, on doit entendre tout homme de l'art de guérir qui est chargé de ce service à bord. Dans la marine française, certaines épreuves de capacité sont requises. Je ne sais pas au juste quelles sont les conditions exigées en Belgique ; mais, suivant moi, le chirurgien, le médecin diplômés ou le simple officier de santé sans diplôme, qui seraient placés à bord pour prêter le secours de leur art, devraient être classés au rang des officiers, conformément à l'esprit de l'article que la chambre examine en ce moment. »

M. H. DE BRUCKENAS : « Messieurs, il s'agit d'astreindre certaines personnes à une juridiction pénale extraordinaire ; dès lors il faut que la loi soit explicite, qu'elle soit claire ; si vous ne mettez pas le mot *médecin*, qu'arrivera-t-il dans le cas où ce ne serait pas un chirurgien, mais un docteur en

médecine, qui serait à bord ? C'est qu'il pourrait se soustraire à l'application des peines combinées par le projet actuel, en faisant valoir que la loi n'est pas claire à son égard. Je demande donc, pour lever tout doute, que la loi dise « le chirurgien ou le médecin du navire. »

M. COOMANS : « Je me rallie à cet amendement. »

(2) LOOS : « Messieurs, je crains qu'il n'y ait confusion à l'égard des fautes de discipline applicables aux passagers et de celles qui concernent les gens de l'équipage. Nous pouvons très-bien distinguer ici ces fautes de discipline, mais les distinguera-t-on parfaitement à bord ? Je ne suis pas rassuré à cet égard. Je crois qu'il aurait mieux valu dire quelles étaient les fautes, concernant les passagers, qui pouvaient être punies par le capitaine. Ici ce sont des généralités qui s'appliquent aussi bien aux passagers qu'aux gens de l'équipage. — Je n'ai pas formulé d'amendement ; mais je prie M. le ministre de la justice ou l'honorable rapporteur de vouloir bien me dire si je me trompe dans les craintes que je manifeste. »

M. LE MINISTRE DE LA JUSTICE : « Messieurs, je ne pense pas que la confusion puisse exister. À la vérité, parmi les fautes de discipline il y en a qui concernent spécialement les hommes de l'équipage ; il y en a d'autres qui concernent en même temps les passagers. Mais le juge pourra facilement discerner quelles sont les fautes punissables, suivant qu'elles auront été commises respectivement par les hommes de l'équipage ou par les passagers. »

M. VEYR, rapporteur : « Je ne suis pas de l'avis de M. Loos, que le capitaine ne peut commander qu'à l'équipage ; il peut commander à toutes les personnes qui se trouvent à bord ; la sécurité du navire l'exige impérieusement. Il est nécessaire qu'il puisse commander à un passager de se porter, par exemple, de tel côté du navire, lui interdire de monter sur le pont dans certaines circonstances, lui faire d'autres injonctions dans l'intérêt de l'ordre et de la sécurité. L'homme d'équipage, l'officier ou le passager qui contrevient aux ordres du capitaine se rend passible de la peine prononcée par la loi. »

M. LOOS : « L'explication que vient de donner l'honorable rapporteur prouve que mes craintes sont fondées. Sans doute le capitaine peut commander au passager, dans l'intérêt de la sécurité du voyage ou du navire, de se placer sur un côté ou l'autre du navire ; mais il peut commander à un homme de l'équipage de se mettre au lit, il ne peut pas le commander à un passager, sans cela vous exposeriez les

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 de profit, les frais de ce remplacement.

SECTION II.

Des délits maritimes.

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 et passagers compris.

Ces délits seront punis séparément ou cumulativement des peines spécifiées à l'art. 7, au choix du juge, excepté dans les cas prévus par les articles suivants.

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 50 à 300 francs.

Art. 15. Tout marin qui aura refusé formellement d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou un officier du bord, 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.

L'emprisonnement pourra être porté jusqu'à cinq ans et l'amende jusqu'à 300 francs, si les ordres ont été donnés pour le salut du navire ou de la cargaison. Cette dernière disposition est également applicable aux passagers.

Art. 16. Les gens de mer engagés sur des bâtiments de commerce ou de pêche qui, dans le pays (1), 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 enga-

passagers à une foule de tracasseries. Si le capitaine est bien avec le passager, tout se passe admirablement ; mais s'il est mal avec lui, pendant un voyage de deux ou trois mois, il peut lui faire souffrir mille vexations qui deviennent intolérables si le capitaine est un peu brutal. — Le droit de chacun doit être bien déterminé ; il ne faut pas qu'un capitaine puisse commander aux passagers autrement que dans l'intérêt de la sécurité du navire et du voyage. Comme je le disais tout à l'heure, il serait très-utile de définir les faits de police qui rendront les passagers passibles de peines disciplinaires. »

M. DELROSSE : « Je prierais l'honorable M. Loos de lire les art. 54 et 55. L'art. 54 porte que le capitaine a sur les gens de l'équipage et sur les passagers l'autorité que comportent la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition. » Art. 55. Le capitaine doit user de « son autorité avec modération. »

M. LE MINISTRE DE LA JUSTICE : « Il y avait dans le projet du gouvernement une disposition spéciale qui était l'art. 42 ainsi conçu : « Ces diverses fautes rendent leurs auteurs « passibles d'une des peines spécifiées à l'art. 6, d'après les « distinctions établies aux paragraphes a, b et c, le choix de « la peine étant laissé à la discrétion des autorités désignées « à l'art. 47. » — Cette disposition a été supprimée par la commission. Je ne demande pas qu'elle soit rétablie dans les termes dans lesquels elle a été présentée ; mais je crois nécessaire d'insérer une disposition spéciale à l'art. 40 pour indiquer que les fautes de discipline spécifiées dans cet article seront punies d'une des peines mentionnées à l'art. 5 ; le juge, sans cela, pourrait se croire autorisé à cumuler les peines comminées pour les fautes de discipline. —

Il est nécessaire de dire qu'une seule des peines pourra être appliquée. — Je proposerais d'ajouter : Ces fautes seront punies des peines spécifiées à l'art. 5, au choix des autorités désignées à l'art. 41. » (Séance du 26 avril 1849.)

(1) M. COOMANS : « Messieurs, le sens de cet article présente une difficulté. On y parle d'un port du royaume ; mais il peut très-bien arriver qu'un navire ne se trouve pas dans un port du royaume, qu'il se trouve dans l'Escaut en rade ; le matelot déserte à la nage ; il pourrait échapper à la peine comminée par l'art. 16, en disant, soutenu par un habile avocat, que ce n'est pas dans un port du royaume qu'il a déserté. Il faudrait une autre rédaction. »

M. VAN IZENDOORN : « Messieurs, je trouve qu'il serait plus convenable de dire « le port d'armement » au lieu de « port du royaume. » Aucune pénalité n'est fixée pour les marins qui désertent dans le royaume avant le départ du navire, autre qu'une retenue sur les gages. Cependant, un navire peut partir de Gand ou d'Anvers, et, après avoir été quelques jours en mer, être obligé à relâcher à Ostende. Là, une partie de l'équipage déserte, ce qui force le capitaine à prendre un autre rôle d'équipage, ce qui occasionne des frais et un retard préjudiciable avant qu'on puisse avoir trouvé quelquefois d'autres matelots. Je crois, en conséquence, que la peine doit être plus sévère pour les désertions qui ont lieu hors du port d'armement. »

M. DELROSSE : « On pourrait substituer aux mots dans un port du royaume, ceux-ci : dans le pays. J'en fais la proposition. »

M. LE MINISTRE DE LA JUSTICE : « Je me rallie à cet amendement, sauf rédaction. » (Séance du 26 avril 1849.)

gement, 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 basse paye de matelot de troisième 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 au art. 63 et suivants.

Art. 18. Ceux qui désertent de 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 hors d'Europe.

Art. 20. Les gens de mer complices de la désertion seront punis de la même peine que le déserteur (4).

Les autres complices seront punis séparément ou cumulativement d'une amende de 16 à 500 fr. et d'un emprisonnement de quinze jours à six mois.

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'article 17.

Art. 22. 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. 23. 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. 24. 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. 25. 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. 26. 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.

(4) A la séance de la chambre des représentants du 27 avril, s'éleva la question de savoir s'il fallait punir comme complices de la désertion les personnes étrangères à l'équipage, si le fait de receler un déserteur serait considéré comme un acte de complicité, et si, dans ce dernier cas, il fallait introduire dans la loi l'exception prévue par l'art. 248 du Code pénal. Après une assez longue discussion, M. Julien proposa l'amendement suivant : « Les complices de la désertion, marins ou passagers, seront punis d'un emprisonnement d'un mois à un an. — Tous autres complices seront punis d'une amende de 16 à 500 francs. — Sont exceptées de la présente disposition les personnes désignées au § 2 de l'art. 248 du Code pénal. »

M. le ministre de la justice : « La preuve que le recel d'un marin déserteur ne serait pas puni en vertu de l'art. 20 du projet, qui n'atteint que les complices de la désertion, c'est qu'en règle générale le recel de l'auteur d'un crime

n'est délit que s'il est expressément déclaré tel par la loi : ainsi l'art. 248 du Code pénal punit le recel lorsqu'il s'agit de l'auteur d'un crime emportant peine afflictive ; ainsi la loi du 12 décembre 1847 punit le recel du déserteur militaire ; mais par l'art. 20 nous ne punissons que le complice de la désertion, et non le recel du déserteur, lequel ne peut être poursuivi, à moins que le recel ne se combine avec d'autres faits ayant les caractères qui constituent la complicité. »

M. Julien : « M. le ministre ayant déclaré que le fait de receler un déserteur ne constitue pas, dans les termes et dans l'esprit du projet, la complicité, je retire la dernière partie de mon amendement. »

M. d'Elmouron : « Je la reprends. »

Les deux premiers paragraphes de l'amendement de M. Julien furent adoptés, le troisième rejeté.

Art. 27. Sera puni d'une amende de 50 à 300 fr. 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 et 227 du Code de commerce.

La peine d'emprisonnement de six à quinze jours pourra de plus être prononcée.

Art. 28. 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. 29. La même pénalité est applicable à tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, n'aura pas été le dernier à le quitter.

Dans le cas prévu 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. 30. 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 III.

Des crimes maritimes.

Art. 31. 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 des travaux forcés à temps.

S'il y a eu homicide par le fait de l'échouement, de la perte ou de la destruction du navire, la peine énoncée pour le cas d'homicide en l'article 437, § 2, du Code pénal, sera appliquée (1).

Les officiers et gens de l'équipage coupables de ces crimes encourent les mêmes peines.

Art. 32. 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. 33. 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. 34. 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. 35. 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 40 francs.

Art. 36. 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, commis à bord, par le mélange de substances malfaisantes.

Art. 37. L'attaque ou la résistance avec violence et voies de fait envers le capitaine, commise par plus du tiers de l'équipage, officiers et passagers 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. 38. Dans le cas prévu par le § 2 de l'art. 15, le coupable subira la peine de la reclusion, si le fait a été précédé, accompagné ou suivi de coups ou blessures.

Art. 39. 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. 40. 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.

(1) « S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et dans le second, puni de la peine des travaux forcés à temps. »

Si le crime a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide, la peine comminée par l'art. 304,

§ 1^{er}, du Code pénal, sera prononcée contre tous les coupables indistinctement (1).

(4) M. Lelièvre proposa l'amendement suivant :

« Les marins ou passagers qui, par fraude ou violence envers le capitaine, s'empareront du navire, seront punis, savoir : les officiers et les chefs de comptot des travaux forcés à perpétuité, et les autres hommes de l'équipage des travaux forcés à temps.

« Si le crime a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide volontaire, les coupables désignés au paragraphe précédent, qui seront en outre convaincus de ce dernier crime, seront punis de la peine comminée par l'art. 304, § 1^{er}, du Code pénal. »

M. LELIÈVRE : « D'après la teneur de l'article, si le crime qu'il prévoit a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide, la peine capitale est appliquée à tous les coupables indistinctement. — Une considération me frappe ; d'après l'article tel qu'il est rédigé, la peine capitale est prononcée alors même que l'homicide n'est pas volontaire, alors même qu'il n'est le résultat que d'un simple accident survenu dans la scène de désordre ; il est évident que c'est là une sévérité excessive. — Je pense donc que, pour élever la peine des travaux forcés jusqu'à la peine capitale, il est nécessaire que l'homicide soit volontaire. — D'un autre côté, la peine de mort ne doit être prononcée que contre les coupables qui ont participé à l'homicide. A cet égard, l'un ne peut être responsable du fait de l'autre. Et cependant la disposition du projet frappe de la peine capitale tous les coupables, même ceux qui sont restés étrangers à l'homicide. L'on commine par conséquent, et sans distinction, cette peine énorme contre des individus dont le degré de culpabilité est certes loin d'être le même, et des individus qui auraient reculé peut-être devant un meurtre sans punis d'une peine égale à celle dont sont atteints les meurtriers eux-mêmes. — Cette disposition, qui blesse toutes les notions de justice, ne saurait subsister, et c'est ce motif qui a dicté mon amendement. »

M. DELROSSE : « L'honorable M. Lelièvre ne voudrait comminer la peine de mort contre celui qui se serait volontairement rendu coupable d'homicide. Il ne suffirait pas qu'il y eût crime de piraterie suivi d'homicide ; il faudrait qu'il y eût piraterie et homicide commis volontairement ; voilà en quoi le deuxième paragraphe de l'amendement de M. Lelièvre diffère du deuxième paragraphe du projet de la commission. — La chambre s'est déjà prononcée sur cette question. Nous avons décidé que le crime de baraterie, lorsqu'il occasionnerait la mort d'une ou de plusieurs personnes, serait puni de la peine capitale. Nous avons trouvé ce crime extrêmement grave, et voulu que celui qui le commet soit responsable de toutes les suites. Il doit savoir qu'en le commettant il expose la vie de tout l'équipage. Il doit, si quelqu'un a péri par son fait, encourir la peine capitale tant que le Code pénal n'aura pas été révisé. Je l'ai déjà dit, nous ne pouvons pas nous montrer moins sévères pour les crimes commis en mer que pour les crimes commis en terre ferme. — Nous avons décidé que le crime de baraterie, suivi d'homicide même involontaire, serait puni de la peine capitale, pouvons-nous faire moins pour le crime de piraterie qui aurait occasionné un homicide ? Le crime de piraterie est au moins aussi grave que le crime de baraterie. Il l'est même plus. En effet, nous ne comminons que la peine des travaux forcés à temps contre le crime de baraterie sans homicide, et nous prononçons une peine plus grave contre le crime de piraterie, puisque les chefs du comptot sont punis des travaux forcés à perpétuité. Nous ne pouvons, dès lors, sans inconséquence, punir d'une peine moins sévère la piraterie suivie d'homicide, que la baraterie suivie d'homicide. »

M. LELIÈVRE : « La disposition que l'on vous propose d'adopter n'est ni plus ni moins qu'une disposition draconienne dont la rigueur est inexplicable. L'honorable M. Delosse ne veut pas qu'il soit nécessaire, pour l'application de la peine capitale, que l'homicide soit volontaire. Ainsi, messieurs, un cas fortuit, la mort occasionnée involontairement et par imprudence dans la scène tumultueuse suffirait pour élever la peine jusqu'à la mort. Cela est-il soutenable ? — D'un autre côté, si l'un des individus commet un homicide, ce ne sera pas l'auteur de ce dernier crime qui subira seul la peine capitale, ce seront toutes les personnes qui auront coopéré au fait de s'emparer du navire. Mais on conçoit très-bien que des individus aient pu prendre part à ce dernier acte sans avoir voulu le moins du monde s'as-

socier à l'homicide qu'ils ont peut-être complètement ignoré, et auquel ils auraient énergiquement résisté s'il eût été commis en leur présence ; et cependant on veut tous les frapper indistinctement, dans toutes les hypothèses quelconques, comme s'ils avaient tous directement et activement coopéré à un assassinat. Contrairement aux premiers principes de la législation criminelle, le fait d'autrui leur est imputé. — Mais, messieurs, l'homicide en ce cas est bien évidemment un fait personnel à ses auteurs. C'est un acte indépendant du fait énoncé au § 1^{er} ; il a une gravité toute spéciale, imputable seulement à ceux qui y ont participé ; en cet état de choses, il me paraît impossible de maintenir une disposition que rien ne justifie et qui doit d'autant plus être repoussée qu'il s'agit de l'application de la peine capitale, que certes l'on ne peut introduire en foulant aux pieds les premières notions du droit criminel. »

M. ORTS : « Je crois devoir appeler l'attention de la chambre sur l'art. 42. Cet article s'applique à tout autre chose qu'à la piraterie ; il s'applique, par exemple, à un fait que je vais indiquer et qui est criminel, sans doute, qui doit être puni, mais qui n'est certainement pas aussi grave que la piraterie. Voici comment l'article s'exprime : « Les marins ou passagers qui, par fraude ou violence envers le capitaine, s'empareront du navire, etc. » — Eh bien, messieurs, je dis que le fait de s'emparer du navire par fraude ou violence ne constitue pas la piraterie ; la piraterie c'est le brigandage sur mer, le vol à main armée ; c'est un vol qui peut être assimilé au vol opéré par une bande sur la grande route ; mais on peut très-bien s'emparer du navire, du capitaine, et ne point commettre un acte de piraterie ; je vais en donner un exemple. — Des marins sont embarqués pour un voyage dont ils redoutent les dangers ou la durée, cela arrive quelquefois sur les navires qui sont armés pour la pêche de la baleine. Le temps effraye l'équipage ; le capitaine veut continuer à remplir sa mission ; les marins s'emparent de lui et l'enferment dans sa cabine ; ils prennent la direction du navire et retournent chez eux ou se rendent dans un port étranger. Ce fait est grave, sans doute, il doit être réprimé, mais je crois qu'en bonne justice il ne devrait pas être mis sur la même ligne que le crime de piraterie auquel le projet l'assimile ; je crois que les travaux forcés à perpétuité sont une peine trop forte pour un semblable fait. Cependant il tombe sous l'application de l'art. 42. J'estime donc que cet article devrait subir une modification. »

M. LELIÈVRE : « L'amendement que je défends est conforme aux principes de la saine raison, et les observations que vient de présenter M. Orts en confirment le fondement. Remarquez, messieurs, combien il est exorbitant, sous prétexte d'un homicide peut-être commis involontairement, de comminer la peine proposée par la commission. — Mais on place ainsi sur la même ligne des faits qui n'ont aucun rapport entre eux par le degré de perversité qu'ils révèlent de la part de l'agent. — Celui qui aura pris part au fait de s'emparer du navire sera, si un accident arrive, assimilé à celui qui sciemment commet un meurtre prémédité. L'homicide involontaire est placé au même rang que l'homicide volontaire. — Il est impossible en raison que vous sanctionnez perçoit état de choses. La peine du § 3 de l'art. 49 ne se conçoit que dans le cas où l'homicide est volontaire ; c'est cette circonstance qui seule peut justifier la peine capitale. Supposez un homicide commis sans volonté, il est absurde de prononcer la peine terrible énoncée au projet. Cette considération démontre la nécessité d'insérer le mot *volontaire* en conformité de mon amendement. — Quant à ma proposition de restreindre la peine capitale aux individus convaincus spécialement de l'homicide, les principes généraux le motivent complètement. N'assimilons pas, messieurs, celui qui s'est borné à coopérer au fait de s'emparer du navire à l'individu qui, outre ce fait, a méchamment commis un meurtre ; ne les frappons pas de la même peine, car évidemment il y a une différence énorme entre les deux positions et dès lors il doit aussi y avoir une différence notable quant à la peine, si on veut que celle-ci soit proportionnée aux faits commis, si on veut qu'il y ait justice dans son application. »

M. TRÉCU : « Messieurs, il est évident que ceux qui sont entrés dans un complot qui avait pour but de s'emparer du navire ont dû prévoir qu'il y aurait résistance ; eh bien, s'ils ont dû prévoir qu'il y aurait résistance, ils ont dû prévoir

TITRE II.

De la Jurisdiction.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA JURIDICTION EN MATIÈRE DE DISCIPLINE.

Art. 41. 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^o Aux commissaires maritimes ;
- 2^o Aux consuls (1) ;
- 3^o Aux commandants des bâtiments de l'État ;
- 4^o Aux capitaines de navires.

Art. 42. Ce droit s'exerce de la manière suivante :

- 1^o Quand le navire est dans un port ou rade

aussi qu'il pourrait s'ensuivre mort d'homme, dès lors ils doivent évidemment en supporter la responsabilité. Cela n'est pas contestable. »

M. LELIEVRE : « L'observation de M. Tesch n'est rien moins que concluante. Pour qu'on puisse, aux yeux de la loi pénale, être responsable d'un fait comme si on en était coupable volontairement, il ne suffit pas d'en avoir prévu la possibilité, car cette prévision possible n'accuse, de la part de l'agent, qu'une simple imprudence. — Dans l'article que nous discutons, on considère l'agent comme s'il avait lui-même commis l'homicide. Dès lors, il est nécessaire qu'il y ait de sa part coopération à ce dernier fait : en ce cas seulement il existe le dol qui justifie l'imputabilité de l'acte dont il s'agit. »

M. VYVET, rapporteur : « Cet article ne diffère pas beaucoup de l'art. 4, § 1^{er}, de la loi française du 18 avril 1825, qui porte : « Seront poursuivis et jugés comme pirates tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui, par fraude ou violence, s'emparerait dudit bâtiment. » — Voici les pénalités (art. 8) : la peine de mort contre le chef et contre les officiers, et celle des travaux forcés à perpétuité contre les autres hommes de l'équipage ; et si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide ou de blessures, la peine de mort est indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage. — Vous remarquerez d'abord, messieurs, que ce sont les mêmes expressions : « s'emparer par fraude ou violence d'un navire, » pour caractériser un crime de piraterie. — Les brigandages sur mer sont exercés par les hommes d'un équipage, qui se sont rendus frauduleusement maîtres du navire sur lequel ils étaient embarqués. Mais lors même que ces brigandages n'auraient pas lieu, c'est avec raison que le législateur français a puni avec une très-grande sévérité le crime prévu par l'art. 42 en discussion, et qu'il l'a assimilé à la piraterie proprement dite. — Dans le projet du gouvernement, préparé par la commission qu'il avait nommée, se trouvent les mêmes peines ; mais votre commission, messieurs, a pensé qu'il ne devait entraîner la peine capitale que lorsqu'il y aurait en même temps mort d'homme. Suivant moi aussi, on ne peut se dispenser de la prononcer en pareil cas. En effet, si les auteurs du crime sont officiers ou chefs de complot, ils sont punis des travaux forcés à perpétuité. Il y a aggravation lorsque la mort est en même temps occasionnée, et par conséquent il y a lieu à une peine plus forte. Il est vrai que pour les autres hommes de l'équipage et les passagers il n'y a pas la peine intermédiaire des travaux forcés à perpétuité. Mais rappelons-nous que la loi française leur inflige cette peine pour le fait seul de s'être emparés du navire par fraude ou violence envers le capitaine. — Les honorables MM. Delfosse et Lebeau, aujourd'hui encore, ont repoussé avec raison ce reproche d'une trop grande sévérité de la part de la commission. — Elle s'est, au contraire, appliquée à adoucir les peines, quand la loi française et le projet du gouvernement se montraient plus sévères. » (Séance du 14 mai 1849.)

(4) M. VAN ISEGHEM proposa de libeller comme suit le n^o 2^o : « 2^o Aux consuls ou, à leur défaut, aux vice-consuls. »

belge, le droit de discipline appartient au commissaire maritime, et c'est à lui que le capitaine doit adresser la plainte.

2^o 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^o 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^o 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.

M. VYVET, rapporteur : « Messieurs, les vice-consuls, quoique non dénommés dans le n^o 2^o de l'art. 43, auront le droit de statuer sur les fautes disciplinaires et de prononcer les peines que le Code leur réserve. La commission s'en est expliquée à la page 30 du rapport. — Les vice-consuls ont les mêmes attributions que les consuls ; ils ne diffèrent entre eux que par le grade. Les uns et les autres tiennent leur nomination du gouvernement. L'art. 43, n^o 2^o, doit être entendu ainsi. Nous avons essayé une rédaction avec les mots *vice-consuls* placés, chaque fois, après celui de *consuls* ; mais, à cause de l'embaras qui en résulte dans la rédaction de plusieurs articles, nous y avons renoncé. C'est d'ailleurs inutile ; car les fonctions des consuls passent d'une manière générale aux vice-consuls, là où il n'y a que des vice-consuls. — J'entends un membre me dire : Servez-vous de l'expression d'*agents consulaires*. Mais cela n'est pas possible. Les attributions ne sont pas les mêmes. — Les agents sont des délégués des consuls. Ils agissent en leur nom et réfèrent à leur autorité quand il s'agit de statuer. Le droit de punir ne peut être accordé à un agent consulaire, et ils ne sont pas tacitement compris, comme les vice-consuls, dans la désignation de consuls. — Nous avons, dans le rapport, émis l'opinion qu'en cas de vacance d'un consulat, d'absence ou d'empêchement d'un consul, et, bien entendu aussi, d'un vice-consul, la personne appelée à le remplacer ou suppléer momentanément exercera les fonctions de juge pour l'application des peines disciplinaires. — Je ne crois pas que l'amendement de l'honorable M. Van Isegheem soit nécessaire. Le but qu'il a en vue sera également atteint. »

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES : « Messieurs, la commission, dans son rapport, propose d'attribuer aussi aux agents consulaires les mêmes droits qu'aux consuls et aux vice-consuls. Je crois que l'honorable rapporteur, d'après ce qu'il vient de dire, ne maintient pas cette opinion, et, selon moi, il a parfaitement raison. — Les agents consulaires sont délégués par les consuls ; ils ne sont pas nommés par le gouvernement ; ainsi il y a une grande différence entre leur position, leur importance et leurs attributions, et celle des consuls. — Je pense donc que, dans le cas du remplacement d'un consul par un agent consulaire, il est préférable d'abandonner au capitaine le droit de juger ; il offrira pour le moins autant de garantie qu'un fonctionnaire qui serait délégué momentanément par le consul. — Je pense, avec M. le rapporteur, que la désignation de vice-consul n'est pas nécessaire. Le mot *consul* est un terme général, il peut désigner les consuls généraux, les consuls et les vice-consuls, qui ont les mêmes attributions. — Si vous insérez au n^o 2^o les mots *vice-consuls*, il faudrait y mentionner également les consuls généraux ; car sans cela on pourrait en tirer la conséquence qu'ils sont en quelque sorte écartés de la disposition, et ce sont pourtant les fonctionnaires les plus importants de cette catégorie. — Je crois, en conséquence, qu'il y a lieu de maintenir la rédaction telle qu'elle est proposée au projet. »

M. VAN ISEGHEM : « D'après ces explications, je n'insiste pas sur mon amendement. » (Séance du 30 avril 1849.)

CHAPITRE II.

DE LA JURIDICTION EN MATIÈRE DE DÉLITS OU CRIMES MARITIMES.

Art. 43. 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 PREMIER.

DE LA FORME DE PROCÉDER EN MATIÈRE DE FAUTES DE DISCIPLINE.

Art. 44. 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 insérera sa décision à la suite.

CHAPITRE II.

DE LA FORME DE PROCÉDER EN MATIÈRE DE DÉLITS OU CRIMES MARITIMES.

Art. 45. 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. 46. 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. 47. 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. 48. 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. 49. 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. 50. 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. 51. 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. 52. Le capitaine a sur les gens de l'équipage et sur les passagers l'autorité que comportent la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition.

Art. 53. Le capitaine doit user de son autorité avec modération.

Art. 54. 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. 55. 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. 56. 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. 57. Dans tous les cas où la présente loi prononce la peine d'emprisonnement ou l'amende, les tribunaux, si les circonstances sont atténuantes, sont autorisés à réduire l'emprisonnement au-dessous de six jours et l'amende au-dessous de seize francs, sans qu'en aucun cas ces peines puissent être au-dessous de celles de simple police.

Art. 58. Dans tous les cas où la présente loi prononce la peine des travaux forcés à temps ou celle de la reclusion, la cour d'assises pourra, si les circonstances sont atténuantes, en exprimant ces circonstances, exempter le coupable de l'exposition publique, ou même commuer les travaux forcés soit en reclusion, soit en un emprisonnement dont le minimum est fixé à six mois, et la reclusion en un emprisonnement qui ne pourra être au-dessous de huit jours.

Art. 59. Dans tous les cas où il y aurait lieu de ne prononcer qu'une peine correctionnelle, à raison soit d'une excuse, soit de circonstances atténuantes, et dans le cas où il y aurait lieu d'appliquer les art. 66 et 67 du Code pénal, la chambre du conseil pourra, à l'unanimité de ses membres, et par une ordonnance motivée, renvoyer le prévenu au tribunal de police correctionnelle.

La chambre des mises en accusation pourra, à la simple majorité, exercer la même faculté.

Le ministère public et la partie civile pourront former opposition à l'ordonnance de la chambre du conseil, conformément aux dispositions du Code d'instruction criminelle.

Art. 60. Le tribunal de police correctionnelle, devant lequel le prévenu sera renvoyé, ne pourra décliner sa compétence en ce qui concerne l'âge, l'excuse et les circonstances atténuantes.

Il pourra prononcer un emprisonnement qui ne sera pas au-dessous des minimum fixés par l'article 57, et suivant les distinctions établies par cet article.

Toutefois, dans le cas de l'article 67, § 2, du Code pénal, il statuera conformément à cette disposition.

Dans tous les autres cas prévus par le même article et dans ceux de l'article 326 du même Code, il pourra prononcer un emprisonnement qui ne pourra être au-dessous de huit jours.

Art. 61. Si le fait déferé 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. 62. 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. 63. 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 articles 17, 18 et 19 de la présente loi, déduira de cette somme : 1^o les frais de justice liquidés par le jugement ; 2^o tout ce qui pourrait être dû à l'armateur du chef d'avances ou de frais et dommages occasionnés par la désertion ou la fraude ; le restant seulement sera payé à 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. 64. L'armateur fournira au commissaire maritime 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. 65. Les seconds, les lieutenants (1^{er}, 2^o et 3^o *stuurman*) et les médecins ou 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. 66. Les articles 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.

Art. 67. Dans les cas prévus par la présente loi, et par dérogation à l'article 638 du Code d'instruction criminelle, l'action publique et l'action civile ne se prescrivent qu'après cinq années révolues, à compter du jour où le délit a été commis (1).

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle

(1) M. ORTS : « Le projet détermine les délais de la pres-

soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre-signé par le ministre de la justice,
M. DE HAUSST.

369. — 21 JUIN 1849. — *Loi contenant le budget du département de l'intérieur pour l'exercice 1850* (1). (Monit. du 23 juin 1849.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Le budget du ministère de l'intérieur est fixé, pour l'exercice 1850, à la somme de cinq millions neuf cent soixante et dix-sept mille trois cent treize francs trente-trois centimes (fr. 5,977,313-33), conformément au tableau ci-annexé.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre-signé par le ministre de l'intérieur,
M. CH. ROSIER.

TABLEAU du budget du ministère de l'intérieur pour l'exercice 1850.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CHARGES		TOTAL.
	Ordinaires et permanentes.	Extraordin. et temporaires.	
CHAPITRE PREMIER.			
ADMINISTRATION CENTRALE.			
<i>Personnel.</i>			
Art. 1 ^{er} . Traitement du ministre.	21,000 »	»	
Art. 2. Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service.	192,030 »	»	
<i>Matériel.</i>			
Art. 3. Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, éclairage, chauffage et menues dépenses.	30,000 »	»	
<i>Frais de déplacement.</i>			
Art. 4. Frais de route et de séjour, courriers extraordinaires.	3,500 »	»	
			246,530 »

cription pour les délits, mais non pour les crimes; or, la loi s'occupe non-seulement de délits, mais aussi de crimes; et le terme de cinq ans, convenable pour la prescription d'un délit, serait évidemment insuffisant pour la prescription d'un crime. Je pense donc que le projet, sous ce rapport, devait être complet. »

M. LE MINISTRE DE LA JUSTICE : « L'art. 43 répond à l'observation de M. Orts. — L'art. 43 porte que les tribunaux correctionnels et les cours d'assises connaîtront des délits et crimes maritimes d'après les prescriptions des lois en vigueur. — Il résulte donc de cet article que les règles ordinaires du droit commun en matière de prescription seront applicables aux crimes maritimes, puisqu'il n'y est pas dérogé. Si nous avons prolongé le délai de la prescription pour l'action résultant d'un délit, délai qui, d'après le Code d'instruction criminelle, est de trois années, c'est que ce délai, dans certaines circonstances, aurait pu n'être pas suffisant : pour les crimes, au contraire, le délai est de dix ans : il était donc inutile de l'étendre. »

M. LELIÉVRE : « Lors de la discussion, j'avais proposé le même amendement que celui annoncé par l'honorable M. Orts, en énonçant que les dispositions du Code d'instruction criminelle relatives à la prescription des crimes et délits seraient applicables aux faits de même nature prévus par la présente loi. — M. le ministre de la justice et la section centrale ont pensé que cet amendement était inutile, et que le projet actuel, ne dérogeant pas sur ce point aux principes du droit commun, les adoptait nécessairement.

— La chambre, en admettant cet avis, lors du premier vote, a donc reconnu la doctrine que M. Orts vous propose de consacrer. — D'un autre côté, j'avais pensé qu'il était impossible de faire courir la prescription à partir de l'acte incriminé, par la raison que la poursuite ne pouvait être immédiatement exercée, et que dès lors un autre point de départ du cours de la prescription devait être fixé. La section centrale a fait droit à cette observation, en proposant l'article tel qu'il a été admis au premier vote et prolongeant à cinq années le terme pendant lequel l'action pour délit peut être introduite. — Le délai de la prescription pour les crimes étant de dix années, on a pensé que cet intervalle était suffisant dans toutes les hypothèses quelconques. — Il me semble que les dispositions admises ne laissent rien à désirer et satisfont à toutes les exigences; elles confirment, du reste, le principe que le droit commun doit être observé en règle générale, puisque l'article que nous discutons en ce moment est déclaré formellement constituer une exception. »

M. Orts : « D'après ce qu'a dit M. le ministre de la justice, et de moment que c'est entendu, je n'insiste pas. » (Séance du 18 mai 1849.)

(1) Présentation à la chambre des représentants par le gouvernement le 6 mai 1849. — Rapport par M. Jacques le 18 mai (*Annales*, p. 1437). — Discussion les 23, 24, 26 et 29 mai, et adoption par 69 voix et 1 abstention.

Rapport au sénat par M. d'Omalus le 7 juin (*Annales*, p. 345). — Discussion et adoption le 14 par 35 voix.