

estimatif de l'entreprise des travaux à adjuger seront imprimés en français et en hollandais.

Art. 8. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les commissaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leur cachet.

Fait à Bruges, en double original, le vingt-quatre mai 1800 soixante-douze.

(L.S.) CRÉPIN.

(L.S.) CONRAD.

(L.S.) PILLART.

(L.S.) MATHON.

(L.S.) BREYDEL DE BROCK. (L.S.) VAN HOOFF.

(L.S.) PIENS.

(L.S.) DEL CAMPO DIT CAMP.

L'échange des ratifications a eu lieu à Bruxelles le 13 janvier 1873.

11. — 20 JANVIER 1873. — Arrêté royal qui approuve les changements apportés aux statuts de la société anonyme d'assurances sur la vie dite : la Royale Belge, tels qu'ils résultent d'un acte public reçu, le 30 décembre 1872, par le notaire G.-J.-E. Van Bevere, à Bruxelles. (Monit. du 24 janvier 1873.)

(1) CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Session de 1870-1871.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. — Séance du 24 novembre 1870, p. 95-98.

Session de 1872-1873.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 29 novembre 1872, p. 111.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 12 décembre 1872, p. 192-196.

SÉNAT.

Session de 1872-1873.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 18 décembre 1872, p. 2.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 18 décembre 1872, p. 32-34.

Exposé des motifs.

« Messieurs,

« Le principe de droit maritime suivant lequel est considéré comme pirate tout navire naviguant sans être muni d'un document constatant sa nationalité, a rendu indispensable l'institution de lettres ou passe-ports de mer.

« Cette matière se trouve réglée, en Belgique, par la loi du 14 mars 1819, par les arrêtés royaux du 26 mars 1820 et du 29 octobre 1825, la résolution du 20 novembre 1825, l'arrêté du régent du 18 mars 1831, les arrêtés royaux du 12 avril 1864 et du 25 février 1868 et le règlement du 15 avril 1864.

« Mais la police maritime n'est pas le seul objet de cette législation.

« La loi de 1819, dans le but d'encourager la construction et l'équipement des navires en Bel-

12. — 20 JANVIER 1873. — Arrêté royal qui approuve, sous certaines conditions, les statuts de la caisse de prévoyance établie à Liège, en faveur des ouvriers mineurs de cette province. (Monit. du 26 janvier 1873.)

13. — 20 JANVIER 1873. — Arrêté royal par lequel sont nommés chevaliers de l'ordre de Léopold les sieurs Lysen (A.) et Maus (P.), négociants belges établis à Constantinople. (Monit. du 31 janvier 1873.)

14. — 20 JANVIER 1873. — LOI sur les lettres de mer (1). (Monit. du 14 février 1873.)

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

Art. 1^{er}. Les navires de mer doivent être munis, pour naviguer sous pavillon belge, d'une lettre de mer conforme aux dispositions de la présente loi.

gique, ne permettait d'accorder des lettres de mer qu'à des navires construits dans le royaume, en laissant toutefois au roi la faculté de déroger à cette interdiction dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

« De son côté la législation des douanes allouait des détaxes en faveur des importations opérées par navires belges ; elle établissait un droit de tonnage moins élevé pour les navires belges que pour les navires étrangers non assimilés ; elle accordait enfin à la pêche exercée sous pavillon national la franchise des droits d'entrée sur le poisson, ainsi que divers autres encouragements. Dans tous ces cas, les lettres de mer étaient nécessaires pour la protection des intérêts du trésor.

« Elles sont devenues superflues pour sauvegarder ces intérêts depuis que les droits d'entrée différentiels, les droits d'entrée sur le poisson et les droits de tonnage sont supprimés ; mais elles seront toujours indispensables pour assurer aux navires belges, au dehors, la protection et la jouissance des avantages auxquels ils peuvent prétendre en vertu du droit des gens et de nos traités de commerce et de navigation.

« La loi du 14 mars 1819 est diffuse, obscure et plusieurs de ses dispositions, trop restrictives, ont cessé d'être en harmonie avec les principes qui servent de base à la loi du 19 juin 1856, portant révision de notre régime commercial ; la chambre de commerce d'Anvers a demandé, à plusieurs reprises, que des changements y soient apportés.

« Depuis vingt-cinq ans, la France a modifié les lois du 24 avril 1791 et du 21 septembre 1793 ;

Art. 2 (1). Il ne sera délivré de lettre de mer qu'à des navires appartenant pour plus de moitié :

l'Angleterre, la Suède, le Danemark et les Pays-Bas ont soumis à une refonte complète leur législation sur la marine marchande.

« D'après les ordres du roi, j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, qui opère une réforme analogue pour la Belgique. »

(Les explications que donne l'Exposé des motifs, sur les articles du projet, sont reproduites sous les articles de la loi. Le texte du projet n'a subi que quelques changements sans importance, lors des discussions aux chambres.)

— *L'Exposé des motifs termine par les considérations suivantes :*

« Les articles 19 à 36 de la loi de 1819, qui instituaient les passe-ports turcs, ne sont pas reproduits dans le projet de loi et ne doivent pas y figurer. Ces passe-ports avaient pour objet de mettre les navires qui en étaient porteurs à l'abri des déprédations des navires de course des puissances barbaresques. Ils sont devenus inutiles depuis que la conquête d'Alger par les Français, en 1830, a purgé la Méditerranée et les mers adjacentes des corsaires et des pirates qui les infestaient.

« Il reste à dire un mot d'une disposition nouvelle, qui a pris place dans la législation néerlandaise.

« La loi de 1819 ne permettait point de délivrer des lettres de mer à des navires appartenant à des Néerlandais établis hors d'Europe, lorsque ces navires, exclusivement destinés à la navigation fluviale et côtière, ne peuvent être amenés dans les Pays-Bas pour y être jaugeés. Cette lacune s'est fait sentir en Chine, où plus d'une maison de commerce hollandaise se trouvait avoir intérêt à obtenir des lettres de mer. Il y avait là un besoin commercial auquel il importait de pourvoir, et c'est ce qu'a fait l'article 11 de la loi du 28 mai 1869, en permettant de délivrer aux navires dont il s'agit l'autorisation provisoire de porter le pavillon national. On n'a pas reproduit les dispositions de cet article dans le projet de loi ci-joint : jusqu'à présent, il n'y a pas d'armateurs belges établis dans l'extrême Orient, et si l'on reconnaissait plus tard l'utilité d'adopter une mesure semblable en Belgique, un nouveau projet de loi pourrait y pourvoir.

« En résumé, le projet qui vous est soumis diffère de la loi de 1819, entre autres, sous les rapports suivants :

« Il transfère au département des affaires étrangères la délivrance des lettres de mer ;

« Il supprime la formalité de la nationalisation, par arrêté royal, pour les navires achetés ou construits à l'étranger ;

« Il restreint, comme la loi néerlandaise, à plus de moitié la part du navire devant appartenir à des Belges ;

« Il permet aux étrangers ayant une année de résidence en Belgique et faisant naviguer sous pavillon étranger d'être propriétaires de navires portant pavillon belge ;

« Il n'interdit plus aux étrangers, comme le faisait l'article 5 de la loi de 1819, la faculté de faire des avances de fonds sur les navires belges ; la question de l'introduction dans nos lois du

A. A des Belges ;

B. A des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnaît une individualité

mortgage anglais reste entière ; la discussion prochaine du code de commerce la résoudra ;

« Le projet fait cesser la contradiction qui existait entre les prescriptions de la loi de 1819 et le serment imposé par elle, serment dont la formule exclut toute participation étrangère dans la propriété du navire ;

« Il fait prêter le serment d'affirmation de propriété devant le juge de paix du canton, tandis qu'il est prêté, jusqu'à présent, devant le tribunal de première instance, lorsque ce tribunal n'est pas éloigné de plus d'une lieue ;

« Il prolonge, comme le fait la loi néerlandaise, de deux à quatre ans la durée de la lettre de mer ;

« Il règle la délivrance de lettres de mer provisoires ou extraordinaires à des navires achetés ou construits à l'étranger pour les Belges ou en Belgique pour des étrangers ;

« Il simplifie enfin sensiblement la loi de 1819 et supprime tout ce qui a trait aux passe-ports turcs.

« Il ne vous échappera pas, messieurs, qu'en égard aux améliorations que ce projet de loi introduit dans la législation sur les lettres de mer, nos armateurs ont intérêt à ce qu'il soit adopté le plus tôt possible.

« Le ministre des finances,
« V. JACOBS. »

*Report fait, au nom de la section centrale, par
M. VAN ISSECHEN.*

« Messieurs,

« Tout navire de commerce naviguant sur mer doit être muni d'un passe-port de mer communément appelé *lettre de mer* ; à défaut de quoi il est considéré comme pirate.

« Le navire qui possède ce document est seul autorisé à porter le pavillon de son pays. La lettre de mer lui donne le droit de l'arborer dans tous les ports ouverts au commerce et lui permet d'y réclamer aide et protection et de jouir de toutes les faveurs attachées à son pavillon.

« Un navire muni d'une lettre de mer étant considéré comme une partie détachée du territoire, il s'ensuit que les lois du pays sont en vigueur à son bord, non-seulement lorsqu'il est en mer, mais encore lorsqu'il est en pays étranger.

« Ce qui précède prouve toute l'importance qu'on doit attacher au projet de loi qui fait l'objet du présent rapport.

« La section centrale approuve la tendance générale du projet de loi, qui est de faciliter l'obtention des lettres de mer ; c'est ainsi qu'une résidence d'un an en Belgique suffit pour qu'un étranger ou une maison étrangère puisse réclamer ce document. »

(Voyez, pour le surplus, les notes sur les articles de la loi.)

(4) Cet article ne reproduit pas la disposition du quatrième alinéa de l'article 2 de la loi de 1819, qui défend, à moins d'une autorisation du roi, d'accorder des lettres de mer à des navires construits à l'étranger. Dans le but de faciliter le recrutement de notre marine marchande, une loi du 12 avril 1864 a déclaré libres à l'entrée les navires de construction étrangère, et un arrêté royal du même jour a réglementé de la manière la plus

juridique et qui ont leur siège en Belgique ;

C. A des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique ;

D. A des étrangers qui ont établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du roi (1).

Art. 3 (2). § 1^{er}. Les lettres de mer mentionnent le nom du bâtiment, sa capacité, ses signes particuliers, le nom du capitaine et celui de l'armateur.

§ 2. Elles sont délivrées, au nom du roi, par le ministre des finances ou le fonctionnaire délégué par lui, sur une déclaration écrite, affirmée sous la foi du serment, que le navire réunit les conditions requises par l'article 2. Cette déclaration est faite et le serment est prêté par le propriétaire ou par le gérant si le navire appartient à une société ou à plusieurs copropriétaires.

large la nationalisation de ces bâtiments ; mais la nationalisation nécessite encore des démarches et donne lieu à des retards : c'est pour prévenir ces inconvénients que le projet de loi efface toute distinction entre les navires construits en Belgique et ceux qui sont construits à l'étranger, en ce qui concerne l'obtention des lettres de mer.

La nationalisation consistera exclusivement, à l'avenir, dans l'obtention de cette lettre.

Aux termes de la loi de 1819, il ne peut être délivré de lettres de mer qu'à des navires appartenant, pour les cinq huitièmes au moins, à des Belges ou à des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique. La chambre de commerce d'Anvers a demandé que l'importance de cette part fût réduite autant que possible. En France, les navires devaient autrefois appartenir entièrement à des Français pour obtenir un certificat de nationalité ; l'article 11 de la loi du 9 juin 1845, encore en vigueur, dispose qu'il suffit que la moitié au moins de la propriété soit française. Dans les Pays-Bas, l'article 2 de la loi du 28 mai 1869 exige seulement que plus de la moitié du navire appartienne à des Néerlandais. A l'exemple de ces pays, nous pouvons, sans inconvénient, réduire la part déterminée par la loi de 1819, et l'article 2 du projet de loi propose de la fixer au chiffre adopté dans les Pays-Bas.

Bien que les sociétés commerciales belges ayant une individualité juridique se trouvent comprises implicitement dans l'article 2 du projet, sous la dénomination de *belges*, on a cru devoir les désigner spécialement, afin de prévenir les doutes qu'ont soulevés, quant à ce point, les articles 2 et 3 de la loi de 1819.

Enfin, à la différence de la loi de 1819, l'article 2 du projet n'enlève plus aux étrangers qui font naviguer sous pavillon étranger et qui résident en Belgique la faculté d'être propriétaires de navires portant notre pavillon national. (*Motifs.*)

Art. 4 (3). § 1^{er}. Le serment est prêté devant le juge de paix du canton, après exhibition de la déclaration écrite, du contrat passé avec le constructeur ou du contrat de vente constatant la propriété du navire et du certificat de jaugeage.

§ 2. La formule du serment est annexée à la présente loi ; celle de la déclaration écrite, ainsi que celle de la lettre de mer, seront déterminées par arrêté royal.

Art. 5 (4). § 1^{er}. Le procès-verbal de la prestation de serment et le certificat de jaugeage seront adressés au ministre des finances ou au fonctionnaire qu'il désignera, à l'appui des demandes d'obtention de lettres de mer.

§ 2. Si ces documents sont trouvés insuffisants ou s'il y a des raisons de croire que le navire est destiné à être équipé en guerre, en violation de la neutralité, la lettre de mer sera refusée.

(1) Lorsqu'un étranger est autorisé par le roi à établir son domicile en Belgique, et l'y établit réellement, la dispense de l'année de résidence existe : telle est la portée de la proposition. (*Observ. de M. le ministre des finances. Séance du 12 décembre 1872. Ann. parl., p. 192.*)

(2) Actuellement, la première délivrance des lettres de mer est faite par l'administration centrale du département des finances ; le renouvellement a lieu par l'intermédiaire de ses délégués en province. Il paraît rationnel de transférer ce service au département des affaires étrangères, qui a dans ses attributions la police maritime, la surveillance de la navigation, la pêche, le pilotage, etc. Il pourra déléguer aux commissaires maritimes les attributions secondaires que les §§ 7 et suivants de la circulaire du 15 avril 1864 ont données aux fonctionnaires des douanes dans les ports de mer.

Une contradiction existe entre le texte de la loi de 1819 et le serment dont la formule y est annexée. D'après l'article 3, § 2, combiné avec l'article 3, § 1^{er}, il suffit que les cinq huitièmes du navire appartiennent à des habitants du pays, tandis que, suivant la formule prise à la lettre, cette condition devrait être remplie pour la totalité du navire. La formule nouvelle, qui sera prescrite en vertu de l'article 4 du projet de loi, fera cesser cet état de choses regrettable. (*Motifs.*)

(3) L'article 3 de la loi de 1819 veut que le serment d'affirmation de propriété soit prêté devant le tribunal de première instance ou, si ce tribunal est éloigné de plus d'une lieue, devant le juge de paix du canton. L'article 4 du projet décide que, dans tous les cas, cette formalité sera dorénavant remplie devant le juge de paix. C'est ce qui se pratique dans les Pays-Bas. (*Motifs.*)

(4) Cet article est la reproduction de l'article 8 de la loi de 1819 et du dernier alinéa de l'article 5 de la loi néerlandaise.

Art. 6 (1). § 1^{er}. Les lettres de mer cessent leurs effets :

A. Après quatre ans de durée ;

B. Lorsque la propriété de plus de la moitié du navire est transférée ou lorsque le transfert d'une quotité moindre rend propriétaires de moitié du navire des étrangers n'ayant pas une année de résidence continue en Belgique ou n'ayant pas établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du roi ;

C. Par le changement du nom du navire ;

D. Par l'emploi du navire comme corsaire, pirate ou pour la traite ;

E. En cas de prise ou de destruction du navire (2).

§ 2. Lorsque, à l'expiration du terme de la lettre de mer, le navire est en cours de voyage, cette lettre reste valable jusqu'au retour du navire en Belgique, sans que ce délai puisse dépasser deux ans.

Art. 7 (3). § 1^{er}. Les lettres de mer périmées doivent être restituées au ministre des finances immédiatement après leur péremption si le navire est en Belgique, sinon dès qu'il y est de retour. Il n'en sera délivré de nouvelle que contre remise : 1^o de l'ancienne, à moins qu'il ne soit justifié de sa perte ; 2^o du certificat de jaugeage.

§ 2. En cas de destruction du navire ou de vente en pays étranger, le capitaine remettra la lettre de mer à la légation ou au consulat belge, en indiquant le motif de la restitution. La légation ou le consulat en délivrera récépissé au capitaine et

la fera parvenir, avec mention du motif de la restitution, au ministre des finances.

§ 3. A défaut de légation ou de consul belge sur les lieux, le capitaine sera tenu de cancelier la lettre de mer en présence de son équipage ou, à défaut de celui-ci, en présence d'un fonctionnaire public, et de transmettre la lettre au ministre des finances.

Art. 8 (4). Le ministre des finances ou le fonctionnaire délégué par lui pourra accorder des lettres de mer provisoires pour des navires achetés ou construits à l'étranger et réunissant les conditions exigées par l'article 2 ; elles seront valables jusqu'à ce que les formalités requises pour l'obtention des lettres de mer définitives puissent être remplies. Elles seront délivrées d'après le certificat de jaugeage du pays où le navire se trouve ; elles auront une durée de deux ans au plus et cesseront, dans tous les cas, leurs effets à l'arrivée du bâtiment en Belgique.

Art. 9 (5). § 1^{er}. Le ministre des finances pourra également délivrer des lettres de mer extraordinaires pour des navires construits en Belgique pour compte d'étrangers, afin qu'ils puissent se rendre, sous pavillon belge, dans un port étranger.

§ 2. A l'arrivée du navire à sa destination, la lettre de mer extraordinaire doit être remise, contre récépissé, à la légation ou au consulat belge auquel le port ressortit.

Art. 10. Les lettres de mer provisoires et extraordinaires pourront toujours être retirées en cas d'abus (5).

(1) La lettre de mer cesse aujourd'hui ses effets après deux ans de durée ; désormais, elle sera valable pour un terme de quatre ans. Rien ne nécessite un renouvellement plus fréquent. L'article 6 ajoute aux faits qui, d'après la loi de 1819, annulent la lettre de mer : l'emploi du navire comme corsaire, pirate ou pour la traite, ainsi que la prise ou la destruction du bâtiment. (*Motifs.*)

(2) La section centrale prend acte de la réponse du gouvernement que les mots : *En cas de prise ou de destruction du navire*, litt. E. § 1^{er}, de l'article 6, signifient aussi *perte totale ou démolition du navire*. (*Rapp. de la sect. centrale.*)

— La section centrale avait proposé d'ajouter à l'article 6 un nouveau littéra ainsi conçu :

Par l'agrandissement ou la reconstruction du navire.

Dans sa réponse, M. le ministre des finances n'admet pas cet amendement. (*Ibid.*)

(3) Dispositions reprises de la loi de 1819 et de l'article 7 de la loi néerlandaise de 1869. (*Motifs.*)

(4) Cet article est emprunté au § 4 de la circulaire du 15 avril 1864 et à l'article 9 de la loi néerlandaise de 1869. Il pourvoit à une nécessité des armements maritimes, en couvrant sans retard du pavillon national les navires achetés par des Belges à l'étranger. (*Motifs.*)

(5) Art. 9 et 10. Ces articles reproduisent l'article 10 de la loi néerlandaise de 1869. (*Motifs.*)

— La section centrale avait proposé le rejet de

l'art. 9. Le ministre des finances a combattu cette proposition en ces termes :

M. MALOU, ministre des finances : « La question que soulève l'article 9 est assez délicate, et présente une certaine importance; je réclame un instant l'attention de la chambre.

« Il y a des lettres de mer ordinaires, des lettres de mer temporaires, et l'article 9 s'occupe du cas tout à fait spécial d'une lettre de mer extraordinaire qui ne doit servir que pour un seul voyage.

« L'article a été combattu par la section centrale surtout parce qu'il a été précédemment fait abus de certaines lettres de mer délivrées dans ces conditions et que des réclamations, comme celles qui ont surgi à l'égard de l'Angleterre après la guerre des Etats-Unis d'Amérique, pourraient également se produire à notre égard si un navire, muni d'une lettre de mer extraordinaire, se transformait en pirate ou en belligérant pour faire la course avec le concours d'un complice et portait ainsi dommage à la marine d'un autre pays.

« Evidemment, nous devons faire notre législation de telle manière que la Belgique ne soit exposée à aucun danger de ce chef, et même si des dispositions analogues à l'article 9 ne se trouvaient pas dans les lois d'autres pays, j'aurais hésité à l'introduire dans notre législation. Mais elle se trouve, et même avec des termes plus généraux, notamment dans la législation récente adoptée en Néerlande.

« Il est à remarquer en premier lieu que dans ce cas le gouvernement n'est pas obligé de délivrer une lettre de mer extraordinaire; c'est une simple faculté, et pour qu'il ne puisse pas être fait abus de cette faculté, je propose en premier lieu de supprimer dans l'article 9 le droit de délégation pour délivrer des lettres de mer, droit qui est admis dans les cas ordinaires.

« Ainsi, l'on dirait au début de l'article : « Le ministre des finances pourra également délivrer des lettres de mer extraordinaires » et en supprimant les mots « ou le fonctionnaire délégué par lui, » en d'autres termes, comme il peut y avoir des circonstances spéciales, délicates à apprécier, je supprime dans ce cas le droit de délégation pour la délivrance des lettres de mer.

« Je propose à la chambre de supprimer également les mots *équipés ou achetés*. En d'autres termes, la faculté ne doit exister et l'intérêt national n'exige qu'elle existe que pour les navires construits en Belgique, et non pour les navires qui seraient seulement équipés ou achetés en Belgique par des étrangers.

« Pour ceux-là le danger signalé tout à l'heure peut exister, mais non pour des navires construits en Belgique, mais qui doivent être livrés et nationalisés dans un autre pays.

« Ainsi un de nos établissements de construction de bateaux à vapeur reçoit une commande pour le Japon ou pour la Chine.

« Ce navire est destiné à être japonais ou à prendre le pavillon chinois; mais il ne peut arriver au Japon ou en Chine sans avoir une lettre de mer et si la disposition n'existait pas, le gouvernement n'aurait pas le droit de la lui délivrer.

« C'est uniquement, en écartant tout danger extérieur, pour pouvoir livrer à l'étranger des navires construits en Belgique que je propose de maintenir l'article.

« Je cite cet exemple parce qu'il est en général de droit maritime des gens que les consuls des

puissances peuvent délivrer des lettres de mer extraordinaires. L'article, tel que je viens de le formuler et de le définir, ne sera applicable que lorsqu'un navire construit en Belgique et destiné à un pays étranger ne pourra pas faire cette traversée en se procurant des lettres de mer extraordinaires par les consuls de cette puissance.

« Ainsi rédigé et, j'ose ajouter, ainsi défini, l'article ne présente plus absolument aucun danger; il est une garantie nécessaire pour la liberté et le développement de notre industrie de constructions maritimes. »

M. VAN ISCHEN, rapporteur : « Je n'ai pas pu consulter mes collègues de la section centrale pour savoir s'ils adoptent l'amendement proposé par M. le ministre des finances. Pour ma part, je déclare m'y rallier.

« J'aurais préféré la suppression entière de cet article, mais je reconnais toutefois que l'amendement fait disparaître en grande partie les dangers que la section centrale avait cru voir dans l'article que nous discutons. Il eût été à craindre, en effet, qu'en cas de guerre entre deux ou plusieurs nations, des navires auraient été achetés par des négociants étrangers qui auraient sollicité le pavillon belge, masqué de cette manière une propriété étrangère et auraient pu se livrer ainsi à des actes compromettants pour la neutralité belge.

« Des cas pareils à peu près se sont présentés, je crois, en 1866; des navires allemands, d'après ce qu'on m'a assuré, avaient cherché à trouver des Belges qui auraient pris sous leur nom la propriété du navire, et ils auraient ainsi navigué sous notre pavillon. Si, maintenant, on avait permis à cette époque à des étrangers, achetant un navire en Belgique, de prendre le pavillon belge, nous nous serions exposés à de regrettables conflits.

« Je désirerais savoir de M. le ministre des finances s'il se croirait autorisé à délivrer des lettres de mer à des navires appartenant à des nations ayant une légation ou un consulat en Belgique. L'honorable ministre vient de nous parler de la Chine et du Japon. Je comprends que, ces pays n'étant pas représentés en Belgique, il ne serait pas possible de délivrer des lettres de mer à des navires achetés par leurs nationaux. Ce que j'ai en vue, ce sont les nations qui ont en Belgique une légation ou un consulat.

« J'ai une seconde question à poser.

« Au § 2, il est dit : « A l'arrivée du navire à sa destination, la lettre de mer extraordinaire devra être remise, contre récépissé, à la légation ou au consulat belge auquel le port ressortit. »

« Je désirerais savoir à qui le capitaine de navire devra remettre sa lettre de mer en arrivant dans une contrée où la Belgique n'a ni légation ni consulat? Je demanderais, en outre, quelle pénalité est attachée au défaut de remise de la lettre de mer, et comment on pourrait agir contre un étranger dans un pays étranger? Quelle autorité notre consul pourrait-il avoir dans un pareil cas?

« En tout état de choses, j'engage le gouvernement à prendre toutes les précautions possibles contre des abus qui pourraient se présenter. »

M. MALOU, ministre des finances : « Une distinction doit être faite quant à la première question.

« L'honorable rapporteur me demande si l'on délivrerait une lettre de mer extraordinaire pour un navire destiné à un pays dont un consul résiderait en Belgique? Je dis : oui, si le consul, d'après la législation de son pays, a le droit de délivrer la lettre de mer extraordinaire. Mais, s'il ne l'a pas,

Art. 11 (1). 1^{er}. Avant de faire usage d'une lettre de mer, le capitaine y apposera sa signature, qui devra être légalisée par le fonctionnaire délégué par le ministre des finances si le capitaine est en Belgique, ou par le consul s'il est à l'étranger.

§ 2. On agira de même en cas de remplacement provisoire ou définitif du capitaine.

§ 3. Il sera donné connaissance de ce changement au ministre des finances.

Art. 12 (1). Tous capitaines de navires, sans distinction de nationalité, sont tenus, à l'entrée et à la sortie d'un port du royaume, de présenter leurs lettres de mer aux autorités du port; faute de ce faire, tout document pourra leur être refusé et le navire pourra être retenu jusqu'à ce que les pièces requises aient été produites.

Art. 13 (2). Les capitaines de navires belges, en entrant dans un port étranger pour y séjourner plus de vingt-quatre heures, sont tenus de se rendre en personne, au plus tard le lendemain de leur arrivée, chez le consul belge ou celui qui

le représente, pour faire viser leurs lettres de mer.

Art. 14 (2). Les capitaines des bateaux à vapeur faisant un service régulier vers les ports étrangers sont tenus d'y faire viser une fois par an leurs lettres de mer, et ce lors de leur première arrivée dans l'année.

Art. 15 (2). Les lettres de mer périmées ou annulées seront retirées d'office par les autorités des ports belges et par les consuls à l'étranger.

Art. 16 (2). Le capitaine sera tenu de faire inscrire en lettres distinctes le nom du navire et celui du port d'attache sur la poupe du navire.

Art. 17. § 1^{er}. Le capitaine naviguant sous pavillon belge sans lettre de mer régulière sera passible d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans. S'il se présente des circonstances atténuantes, il pourra lui être fait remise de l'emprisonnement (3).

§ 2. Les autres infractions à la présente loi seront punies d'une amende de cinquante francs à deux mille francs, sans

l'article deviendrait applicable, sauf au gouvernement à prendre ses précautions pour que, en cas de guerre ou en cas de suspicion, comme il est dit à l'article 5, d'après la nature de l'armement, il ne puisse y avoir là une réaction sur nos intérêts ou une responsabilité encourue.

« La lettre de mer extraordinaire pourra donc être délivrée lorsqu'il n'y aura pas d'autre moyen, pour le navire construit par des Belges en Belgique, d'arriver à se faire régulièrement nationaliser dans le pays de destination.

« Quant à la seconde question, je dirai que la lettre de mer est périmée lorsque le navire est arrivé à destination.

« Comment faudra-t-il la remettre au Japon, par exemple? Eh bien, c'est au consulat le plus voisin; et si l'on peut l'y remettre, on doit l'y transmettre. « La loi devra être exécutée en ce sens.

« Mais dire comment il faudra s'y prendre sur tous les points du globe, cela m'est impossible.

« Je n'ai pas ici une mappemonde et je ne puis préciser tous les points où nous avons des agents.

« Cette disposition s'exécute donc comme elle s'exécute pour les autres pays.

« On ne peut critiquer la dénomination ou la délivrance de lettres de mer extraordinaires.

« Comme nous ne construisons pas beaucoup de navires en Belgique, cette appellation est légitime et correcte. » (*Ch. des reprs. Séance du 12 décembre 1872. Ann. parl., p. 193.*)

(1) Art. 11 et 12. Dispositions reprises des articles 40 et 47 de la loi du 14 mars 1819.

(2) Art. 15, 14, 15 et 16. Ces articles sont empruntés aux dispositions de l'article 14 de la loi néerlandaise de 1869.

(3) M. DE LANTSHEERE, ministre de la justice : « Je désire répondre à une observation qu'a présentée M. Lelièvre dans la discussion générale. Il a demandé s'il y aurait lieu, dans cette matière, à l'application de l'article 85 du code pénal relatif aux circonstances atténuantes.

« En thèse générale, messieurs, l'article 100 du code pénal répond à la question de l'honorable membre : cet article n'admet pas l'applicabilité de l'article 85 du code aux matières spéciales.

« Indépendamment de cette raison générale, le texte même de l'article 17 repousse l'application du système d'atténuation réglé par le code pénal. Il introduit, en effet, un système d'atténuation spécial, approprié à la matière. La peine comminée par le § 1^{er} de l'article consiste en une amende de 500 francs à 5,000 francs, et en un emprisonnement d'un mois à deux ans.

« L'article ajoute : « S'il se présente des circonstances atténuantes, il pourra lui être fait remise de l'emprisonnement. »

« Telle est la seule atténuation que le projet de loi ait cru devoir admettre, et je pense qu'elle est suffisante. Le fait de naviguer sous pavillon belge sans lettres de mer régulières est assez grave pour

préjudice des peines qui frappent le faux témoignage.

Art. 18. § 1^{er}. Les fonctionnaires du commissariat maritime et les fonctionnaires et employés de l'administration des douanes et accises en Belgique, ainsi que les consuls belges à l'étranger, dresseront procès-verbal de toutes les infractions à la présente loi; ces procès-verbaux, affirmés sous serment le plus tôt possible et, au plus tard, pendant le deuxième jour après celui de leur clôture, feront foi jusqu'à preuve contraire (1).

§ 2. L'affirmation sous serment des procès-verbaux rédigés en Belgique sera faite devant le juge de paix ou le chef de l'administration communale du lieu où l'infraction aura été constatée.

§ 3. L'affirmation sous serment n'est pas

qu'une pénalité de 500 francs d'amende ne paraisse exagérée en aucun cas.

« Quant au deuxième paragraphe de l'article, le minimum de la peine est de 50 francs et le maximum de 2,000 francs. Il ne paraît pas non plus qu'il y ait lieu de descendre au-dessous de ce minimum.

« Du reste, messieurs, je pense qu'après avoir posé en principe dans l'article 100 du code pénal que l'article 85 ne sera pas applicable aux matières spéciales, il ne convient pas de faire brèche à ce principe dans chaque loi spéciale. » (*Ch. des repr.* Séance du 12 décembre 1872. *Ann. parl.*, p. 195.)

(1) *Jusqu'à preuve contraire*. Le projet portait : *jusqu'à inscription de faux*.

(2) Dans le cas prévu par ce paragraphe, il y a nécessité évidente de ne pas exiger l'affirmation, puisqu'il n'existe sur les lieux aucune autorité belge pour recevoir le serment et dresser acte de la prestation. (*Notifs.*)

(3) Sous la dénomination de *navires de l'État* sont compris, indépendamment des bâtiments de guerre, les malles-poste, les embarcations de pilotage, de sauvetage, ainsi que tous les autres bâtiments qui appartiennent au gouvernement.

Le pouvoir exécutif détermine les papiers dont les navires de l'État doivent être munis. (*Notifs.*)

(4) *L'article 20 du projet était conçu en ces termes :*

Art. 20. § 1^{er}. Sauf les exceptions ci-après, les bâtiments de pêche doivent être munis d'une lettre de mer conforme aux dispositions de la présente loi.

§ 2. Toutefois, le procès-verbal de prestation de serment mentionné aux articles 3, 4 et 5 peut être remplacé par une déclaration du propriétaire, certifiée exacte par l'administration communale, conforme à la formule qui sera déterminée par arrêté royal.

§ 3. Ces lettres de mer cessent seulement leurs effets dans les cas prévus aux litt. b, c et e de l'article 6.

requis lorsque le procès-verbal est rédigé par un consul, dans un port où il n'existe pas d'autorité belge pouvant recevoir le serment (2).

Art. 19. La présente loi ne s'applique pas aux navires de l'État (3).

Art. 20. Les bâtiments de pêche doivent être munis d'une déclaration du propriétaire, certifiée exacte par l'administration communale, conforme à la formule qui sera déterminée par arrêté royal (4).

Art. 21. La loi du 14 mars 1819 est abrogée.

L'article 6 de la présente loi est rendu applicable aux lettres de mer délivrées à l'époque de sa mise en vigueur.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des finances, M. J. MALOU.)

§ 4. Elles n'autorisent l'emploi des navires à aucun autre usage que celui de la pêche maritime, à moins que le patron, avant de sortir du port, ne fasse constater sur la lettre de mer, par le commissariat maritime, qu'il veut entreprendre un voyage étranger à la pêche.

§ 5. Sont dispensés de se munir de lettres de mer les bateaux employés à la pêche de marée et qui rentrent ordinairement dans les vingt-quatre heures, ceux qui font la même pêche dans l'Escaut, ainsi que ceux d'une capacité de moins de 25 tonneaux qui servent à exercer une autre pêche en mer. Le certificat mentionné au deuxième alinéa du présent article tient lieu de lettre de mer pour ces embarcations.

§ 6. Les articles 11, 12, 13, 15, 16, 17 et 18 sont applicables aux bâtiments de pêche.

Et l'exposé des motifs de cet article portait :

« L'article 2 de la loi de 1819 exemptait les navires de pêche de l'obligation de se munir d'une lettre de mer; mais l'article 9 de la loi du 25 février 1842 a supprimé cette exemption, sauf pour les bateaux employés à la pêche de marée et qui rentrent ordinairement dans les vingt-quatre heures, pour ceux qui font la même pêche dans l'Escaut, ainsi que pour ceux d'une capacité de moins de 25 tonneaux qui servent à exercer une autre pêche en mer. Plus tard, l'article 2 de l'arrêté royal du 25 février 1868, pris en vertu de l'article 3 de la loi du 20 décembre 1867, a réglé cette matière à nouveau, dans le but de simplifier les formalités en vigueur jusqu'alors. Ce sont les dispositions de cet arrêté que reproduit, en grande partie, l'article 20 du projet de loi. La seule différence essentielle, c'est que les bâtiments de pêche ne devront plus être armés dans le pays pour être admis à porter le pavillon national.

« Bien que, par suite de la suppression des droits d'entrée sur le poisson à partir du 1^{er} janvier prochain, il n'y ait plus, à dater de ce jour, de distinction à faire en douane entre les pêcheurs belges et les pêcheurs étrangers, et qu'ainsi les abus pour la répression desquels l'article 9 de la