

L'article 1^{er}, § 1^{er}, du projet de loi accorde ce droit aux *intéressés* qui en feront la demande, et d'après le § 3 du même article, c'est le gouvernement qui détermine les *intéressés* auxquels les avis du paiement ou du non-paiement des effets peuvent être fournis.

Une section avait pensé qu'il conviendrait que la loi énumérât ces *intéressés*.

La section centrale estime qu'il n'y a pas d'inconvénient à laisser au gouvernement le droit de les déterminer; elle tient seulement à dire que, dans sa pensée, le terme *intéressés*, employé à l'article 1^{er} du projet de loi, doit nécessairement comprendre le tireur de l'effet, les endosseurs et les donneurs d'aval. Elle ne doute pas qu'une déclaration de M. le ministre, constatant son accord avec l'interprétation de la section centrale, ne mette à l'abri de toute discussion sur ce point le sens de l'article 1^{er} de la loi.

L'article 24, § 1^{er}, de la loi du 30 mai 1879, portant revision et codification de la législation postale, en cas d'envoi d'échantillons annexés à des imprimés, n'accorde la taxe des échantillons qu'aux imprimés *donnant le prix et la description de la marchandise offerte*. Les autres imprimés compris dans l'envoi, notamment ceux à utiliser pour la commande ou expliquant l'emploi de la marchandise, ne participent pas à ce tarif de faveur et sont frappés séparément d'une taxe additionnelle.

L'article 2 du projet de loi permet de joindre aux échantillons des imprimés de toute espèce, moyennant la taxe des échantillons pour l'ensemble de l'envoi.

L'article 19 de la loi du 30 mai 1879 a fixé, quant au poids des échantillons et quant aux indications qu'il est permis d'y joindre, certaines restrictions qui ne sont plus en rapport avec les besoins de l'industrie et du commerce, ni avec ce qui est admis en service international.

L'article 3 du projet de loi autorise le gouvernement à modifier le régime des échantillons en ces divers points : il sera autorisé à déterminer les indications manuscrites ou autres qui, indépendamment de celles déjà admises par l'article 19 de la loi du 30 mai 1879, pourront figurer sur les échantillons affranchis à prix réduit; il pourra modifier aussi la limite de poids de ces envois et mettre la progression de taxe à y appliquer en rapport avec cette nouvelle limite.

Les articles 2 et 3 du projet de loi réalisent donc également des améliorations sur la législation existante.

En conséquence, la section centrale, à l'unanimité de ses membres, a l'honneur de proposer à la Chambre le vote du projet de loi.

Le rapporteur,
E. NERINX.

Le président,
P. TACK.

III. — RAPPORT FAIT AU SÉNAT PAR LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES (1).

Messieurs,

Le projet de loi apportant des modifications à la législation postale, soumis à vos délibérations, a été adopté à l'unanimité des membres à la Chambre des représentants.

L'article 1^{er} autorise l'administration des postes à adresser aux intéressés, sur leur demande, un avis du paiement ou du non-paiement des effets de commerce qui lui sont remis à l'encaissement. L'intéressé peut ainsi connaître beaucoup plus rapidement si l'effet est protesté ou non.

L'article 24 de la loi du 30 mai 1879 n'accordait la taxe des échantillons qu'aux imprimés donnant le prix et la description de la marchandise offerte : les autres imprimés compris dans l'envoi étaient frappés séparément d'une taxe additionnelle.

Les articles 2 et 3 du projet de loi permettent de joindre aux échantillons de marchandises des imprimés, que le gouvernement est autorisé à déterminer, qui sont pesés avec les échantillons; l'envoi en est soumis à la taxe des échantillons.

Votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption de ce projet de loi.

Le président.

C^{te} DE MÉRODE-WESTERLOO.

Le rapporteur,
G. DE PRET-ROOSE DE CALESBERG.

207. — 26 JUIN 1889. — Loi portant répression des excès des « runners » et du colportage des boissons alcooliques à bord des navires de mer (2). (Monit. du 30 juin 1889.)

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

ART. 1^{er}. Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été licencié, sera monté et sera resté à bord de ce navire, malgré la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, sera puni d'un emprisonnement de quinze

(1) Présents : MM. le comte de Mérode-Westerloo, président; Tiberghien et de Pret-Roose de Calesberg, rapporteur.

(2) CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Séance de 1887-1888.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et

jours à six mois et d'une amende de 26 à 300 francs.

ART. 2. Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été licencié, aura accosté ce navire, y aura amarré une embarcation, malgré la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 à 100 francs.

ART. 3. Quiconque aura, à bord d'un navire de mer, distribué ou vendu des boissons alcooliques ou fermentées, soit à l'équipage, soit aux ouvriers travaillant à bord, s'il ne fait point partie des fournisseurs agréés par le capitaine du navire, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 à 100 francs.

ART. 4. Les dispositions des articles 1^{er} et 2 ne sont pas applicables aux officiers et agents de la police judiciaire, de la police maritime, aux agents du pilotage, du service sanitaire et de l'émigration, aux officiers et employés du port et de la douane, en tant qu'ils doivent monter et rester à bord des navires pour les besoins de leur service, et conformément aux lois et règlements en vigueur.

ART. 5. Les dispositions du 1^{er} livre du code pénal, y compris le chapitre VII, les §§ 2 et 3 de l'article 72, le § 2 de l'article 76 et le § 2 de l'article 85 seront appliquées aux infractions prévues par la présente loi.

ART. 6. Les infractions prévues par la présente loi seront prouvées soit par procès-verbaux, soit par témoins, à défaut de procès-verbaux ou à leur appui.

ART. 7. Indépendamment des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, ainsi que les employés des douanes, dans les lieux où ils sont autorisés à exercer leurs fonctions, rechercheront et constateront les infractions prévues par la présente loi.

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

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, M. J. VANDEN-PEEREDOOM.)

I. — EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

L'article 4 de la convention internationale du 16 novembre 1887, concernant le trafic des spiritueux dans la mer du Nord, convention actuellement soumise à l'approbation des Chambres, stipule :

« Les hautes parties contractantes s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente convention, et notamment pour faire punir, soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit de ces deux peines, ceux qui contreviendraient aux articles 2 et 3. »

C'est en exécution de cette disposition que nous avons l'honneur de soumettre le présent projet de loi.

L'article 1^{er} détermine les peines applicables aux faits prévus par l'article 2 de la convention; il combine des peines différentes pour chacun de ces faits, suivant leur gravité relative, et conformément aux vœux exprimés dans la conférence de La Haye, laquelle a été d'avis qu'il y avait lieu de punir la vente plus sévèrement que l'achat, et d'aggraver les pénalités en cas d'échange de boissons spiritueuses contre des produits de la pêche, des objets d'armement ou des engins de pêche.

L'article 2 sanctionne les dispositions de l'article 3 de la convention.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 1^{er} juin, p. 386-388.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Séance de 1888-1889.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 11 juin 1889, p. 1346.

SÉNAT.

Séance de 1888-1889.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 21 juin 1889, p. 454. Addition et rectification, p. 583.

texte du projet de loi. Séance du 9 mai 1888, p. 101-102.

Séance de 1888-1889.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 6 février 1889, p. 103-104.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 22 mai 1889, p. 602.

SÉNAT.

Séance de 1888-1889.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 23 mai 1889, p. 27.

Les interdictions prononcées par les numéros 1 et 2 de l'article 3 de la convention ne concernent que les individus qui ont un permis, et la convention ne subordonne à un permis que le débit, c'est-à-dire la vente d'approvisionnements, etc.

Cependant, si l'échange d'approvisionnements, etc., contre des produits de la pêche, etc., pouvait avoir lieu librement et sans permis, le but qu'on s'est proposé par l'article 3 de la convention ne serait pas complètement atteint.

Il importe donc que ces sortes d'échange soient interdits et réprimés, abstraction faite de l'existence d'un permis; c'est pourquoi le § 4 de l'article 2 du projet étend à l'échange la sanction qu'il établit.

La conférence a émis, à l'unanimité, l'avis qu'il serait désirable que, en cas de contravention à l'article 3, le permis fût retiré, mais il n'est intervenu sur ce point aucun engagement entre les gouvernements contractants. En statuant simplement que « le permis est toujours révocable », le projet de loi dispose donc suivant l'esprit de la convention et dans les limites des décisions de la conférence.

L'article 3 applique au fait de la résistance aux prescriptions des commandants des bâtiments croiseurs la peine qu'édicté pour une infraction analogue l'article 25 de la loi du 21 juin 1849.

Le § 2 de l'article 7 déroge aux dispositions du premier livre du code pénal, en ce qui concerne la confiscation spéciale. Les infractions dont il s'agit ne semblent pas comporter l'application de cette peine.

Les autres dispositions du projet de loi se justifient d'elles-mêmes.

Le ministre de la justice,
JULES LE JEUNE.

Le ministre des affaires étrangères,
Le prince DE CHIMAY.

Le ministre des chemins de fer,
postes et télégraphes,
J. VANDENPEEREBOOM.

Le ministre des finances,
A. BEERNAERT.

II. — RAPPORT FAIT A LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (1), PAR M. HANSENS.

Messieurs,

Au cours de la dernière session, les Chambres ont approuvé la convention conclue, le 16 novembre 1887, entre la Belgique et divers autres États riverains de la mer du Nord, dans le but de remédier aux

abus qu'engendre parmi les pêcheurs le trafic des spiritueux, en dehors des eaux territoriales.

Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on a signalé les inconvénients, les dangers même des cabarets flottants. Établis au milieu des agglomérations de barques, ils forment un centre d'attraction puissant pour la population disséminée tout autour, dans l'immense solitude de l'Océan, loin de tout contact avec le monde, et sans cesse aux prises avec les forces les plus redoutables de la nature. Ce ne sont la plupart du temps que tripots où le pêcheur va chercher dans l'ivresse un repos trompeur, et perdre en quelques instants le prix des plus rudes fatigues. Les rixes y éclatent à chaque moment, sous toutes espèces de prétextes; le désordre y sévit en permanence, et il n'est pas rare que le marin en sorte la tête en feu, sans aucune lueur de raison, et dépouillé de tout ce qu'il possédait.

N'a-t-il plus d'argent? il n'hésite pas à vendre ou à donner en échange le produit de la pêche, parfois même les objets d'armement, les filets, tous les engins nécessaires à sa profession. Ces actes peuvent constituer de graves délits, qui tombent sous le coup du code pénal, quand les objets ainsi aliénés appartiennent à l'armateur. Mais, dans tous les cas, il convient de mettre les hommes de l'équipage en garde contre leur propre imprévoyance en les empêchant de dissiper dans l'orgie les bénéfices de toute une campagne. Il est impossible de tolérer davantage la tentation presque irrésistible du cabaret, qui n'est propre qu'à compromettre la vie du pêcheur en lui enlevant toute intelligence de la situation, tout sang-froid au milieu du péril.

La convention du 16 novembre 1887, après avoir énuméré les actes qui doivent être interdits, et arrêté les mesures administratives destinées à restreindre aux besoins de l'équipage la quantité de boissons spiritueuses qu'il sera permis d'embarquer, a désigné les agents à qui sera confiée la police de la mer, et qui seront chargés de constater les contraventions; et elle a tracé des règles fixes pour déterminer à quels tribunaux les contraventions devront être déferées.

Par l'article 4, les hautes parties contractantes s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la convention, et l'article 9 ajoute qu'elles se communiqueront, lors de l'échange des ratifications, les lois qui auront été rendues dans leurs États, relativement à cet objet.

C'est en exécution de cet engagement que le gouvernement a déposé le projet de loi qui est actuellement soumis aux délibérations de la Chambre.

Les sections l'ont généralement admis purement et simplement; mais il n'en a pas été de même au sein de la section centrale où ont été présentées diverses observations que nous allons résumer succinctement.

(1) La section centrale, présidée par M. De Lantsheere, était composée de MM. Nerinx, Begerem, Houzeau de Lehaie, Schollaert, Hanssens et Vercruyasse.

On a été d'accord pour reconnaître que les caractères et les conditions de certaines des infractions nouvelles n'étaient pas assez nettement précisés. On a dit que le projet était très prodigue des circonstances aggravantes, et que la sévérité des peines ne cadrerait guère avec le peu de gravité relative des faits incriminés.

La loi du 16 août 1887 est bien moins draconienne, bien plus clémente; et cependant l'ivresse semble moins excusable en terre ferme que pour un marin, dont la vie est si misérable, qui voit à chaque instant la mort de si près et éprouve si souvent le besoin de s'étourdir.

La Chambre est libre de fixer, comme elle l'entend, l'échelle des peines. La convention ne lui impose à cet égard aucune condition, aucune limite. Elle se borne à déclarer que les contrevenants devront être punis, soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit de ces deux peines cumulativement.

Nous n'avons pas besoin de rappeler que l'exagération des mesures répressives est le plus grand obstacle au but de toute loi pénale. Elle entrave la poursuite. Les tribunaux hésitent à faire application de peines excessives, et souvent ils essayent de tourner la loi pour ne pas se mettre ouvertement en opposition avec la conscience publique.

La latitude que laissent au juge les degrés établis dans les peines de police est assez grande pour qu'il lui soit permis de réprimer les infractions prévues au projet, en proportionnant la peine à l'importance de chacune. Il va sans dire que si le fait renferme les éléments d'un délit plus grave, par exemple s'il y a eu détournement de poissons ou d'engins appartenant à l'armateur, c'est le droit commun qui reprend son empire, et il faut appliquer les dispositions du code pénal spéciales à ce délit.

Cette modification, que vous propose la section centrale, aura, en outre, pour effet de débarrasser le projet de nombreuses distinctions qui l'encombrent sans utilité aucune, et la loi y gagnera en clarté. Les infractions seront groupées dans un ordre plus méthodique et plus rationnel. La compétence sera uniforme et appartiendra toujours à la même juridiction.

L'article 6 de la convention a maintenu, en cette matière, le principe de la compétence territoriale. La barque, bien qu'elle soit mouillée en dehors de la zone des eaux territoriales, n'en est pas moins considérée comme un prolongement du territoire, et la poursuite des infractions a lieu par l'État ou en son nom.

Les contraventions peuvent, d'ailleurs, être constatées par tous les moyens de preuve admis dans la législation du pays où siège le tribunal saisi.

Cependant, le caractère international de la convention et de la pleine mer où le délit se commet, a rendu nécessaire une grave dérogation aux règles

générales de la procédure pénale. Non seulement les commandants des bâtiments croiseurs des puissances contractantes et leurs délégués pourront, en vertu du droit de surveillance et de police de la pêche qui leur est reconnu, dresser, concurremment avec les agents belges désignés par le projet, procès-verbal des infractions qu'ils constatent, quelle que soit la nationalité de la chaloupe inculpée, mais la résistance à leurs prescriptions sera toujours considérée comme une résistance à l'autorité nationale, même si ces croiseurs appartiennent à une nationalité étrangère.

Il n'est pas besoin de dire combien pareille disposition est grosse d'injustice et d'arbitraire. La confiance d'une nation faible dans un voisin puissant dont les préjugés nationaux sont en éveil et qui cherche avant tout à défendre les intérêts égoïstes de son pays, risque souvent d'être une duperie. L'infériorité à laquelle seront réduits les pêcheurs belges saute aux yeux. Il y a beau temps que les autres puissances contractantes se sont mises en mesure de surveiller la pêche et de protéger leurs nationaux. Leurs navires n'ont jamais cessé de croiser dans la mer du Nord, tandis que nos pêcheurs ont toujours été abandonnés à eux-mêmes, à la merci du caprice de leurs formidables concurrents. Aussi, dans tous les conflits qui ont éclaté, n'a-t-on guère usé de ménagements à leur égard, et ils ont été les victimes désignées de toutes les convoitises.

Depuis quelques années, le gouvernement, comme pour prouver qu'il ne les oubliait pas entièrement, a envoyé dans les parages fréquentés par eux un aviso battant pavillon belge et chargé de participer à la croisière. A vrai dire, les apparitions de ce bâtiment n'ont été ni fréquentes ni de longue durée. Mais nous ne faisons aucune difficulté de reconnaître que l'initiative est heureuse à bien des points de vue. Au moment où, grâce à une haute et féconde impulsion, le goût des entreprises lointaines semble se réveiller dans le pays, elle ouvre la carrière maritime à un certain nombre de jeunes gens et donne le moyen d'assurer à notre marine marchande des officiers expérimentés.

Nous insistons vivement pour que le gouvernement persévère dans la voie où il est entré, et notamment pour qu'il veille à ce que nos forces stationnées dans la mer du Nord soient en rapport avec la mission que nous confère la convention du 16 novembre 1887. Si nos nationaux sont tenus de se soumettre aux mesures de police que des étrangers leur imposent, il importe de leur éviter les vexations que notre indifférence et notre faiblesse ne manqueraient pas de leur attirer. Ils succomberont dans la lutte s'ils ne se sentent pas efficacement soutenus.

Si la Chambre se rallie aux observations que nous avons formulées plus haut, le projet subira nécessairement quelques modifications. Les articles 1^{er} et 2

seront fusionnés, et les peines comminées contre les délinquants seront dans ce cas, comme dans celui de l'article 3, ramenées au taux des peines de police : sans préjudice, naturellement, de l'application du droit commun en cas de rébellion. Il n'y aura plus aucun motif pour introduire des dispositions spéciales en cas de récidive, et l'article 7 du projet pourra disparaître.

Le projet ainsi amendé nous paraît répondre à toutes les nécessités de la situation, et donner à la convention internationale dont il s'agit la sanction prévue par les puissances contractantes.

Le rapporteur,
L. HANSSENS.

Le président,
DE LANTSHEERE.

III. — RAPPORT FAIT AU SÉNAT, PAR LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES (1).

Messieurs,

Depuis 1867, des plaintes nombreuses ont été faites au sujet de l'abordage des navires, dans l'Escaut, par des « runners » (vagabonds), désignés en Angleterre sous le nom de « Land Sharks » (requins de terre); les « runners » vont à la rencontre des bâtiments jusqu'à Flessingue, montent à bord malgré les capitaines, insultent et menacent les officiers qui veulent leur défendre l'accès du navire et enivrent les équipages dans le but d'obtenir la préférence pour le logement, la vente d'habillement, etc.

Jusqu'à présent, il n'existe en Belgique aucune loi ni règlement punissant le fait de s'introduire à bord d'un navire en cours de voyage; il n'est donc pas possible de déférer à la justice ceux qui se rendent coupables de ces agissements.

Dans le rapport fait au nom de la section centrale à la Chambre des représentants, il est dit :

« Les excès qu'on reproche aux runners ont paru être empreints de quelque exagération; sinon il ne serait point compréhensible qu'un gouvernement comme le nôtre, vigilant et soucieux du bon ordre, ne se soit ému que si tardivement, n'ait songé à proposer des mesures de répression que trente ans après que les premières plaintes s'étaient produites. »

En Angleterre, le « Merchant Seaman Act » de 1880, section 3, interdit formellement à toute personne non autorisée à cet effet par la loi, de monter ou de demeurer, sans l'autorisation du capitaine, à bord d'un navire dont l'équipage n'a pas été licencié. L'Italie, la Suède, la Norvège et l'Allemagne ont adopté une législation identique. Depuis 1883, l'Autriche, les États-Unis et le Danemark ont à leur tour adhéré à l'« Act » précité.

(1) Présents : MM. le comte de Mérode-Westerloo, président, et de Pret-Roose de Calesberg, rapporteur.

Depuis 1885, un grand nombre de capitaines ont transmis leurs plaintes au sujet des « runners » entre les mains du consul général d'Angleterre à Anvers, et, depuis cette époque, de nombreuses démarches ont été faites auprès de M. le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes pour obtenir le dépôt de ce projet de loi.

La section centrale a ajouté au projet du gouvernement l'article 3 :

« Quiconque aura, à bord d'un navire de mer, distribué ou vendu des boissons alcooliques ou fermentées soit à l'équipage, soit aux ouvriers travaillant à bord, s'il ne fait point partie des fournisseurs agréés par le capitaine du navire, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 26 à 400 francs. »

Votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption de ce projet de loi.

Le président,
Comte de MÉRODE-WESTERLOO.

Le rapporteur,
G. DE PRET-ROOSE DE CALESBERG.

IV. — CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS. — DISCUSSION ET VOTE DU PROJET DE LOI. (Séance du 14 juin 1889.)

M. LE PRÉSIDENT. — M. le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes se rallie-t-il aux amendements de la section centrale ?

M. VANDENPEEREBOOM, *ministre des chemins de fer, postes et télégraphes*. — Oui, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT. — La discussion portera donc sur le projet de la section centrale.

— La discussion générale est ouverte.

Personne ne demandant la parole, l'assemblée passe à la discussion des articles.

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

« Art. 1^{er}. Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été licencié, sera monté et sera resté à bord de ce navire, malgré la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 26 à 300 francs. »

— Adopté.

« Art. 2. Quiconque, avant que l'équipage d'un navire arrivant de la mer ait été licencié, aura accosté ce navire, y aura amarré une embarcation, malgré la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 à 400 francs. »

— Adopté.

« Art. 3. Quiconque aura, à bord d'un navire de

mer, distribué ou vendu des boissons alcooliques ou fermentées, soit à l'équipage, soit aux ouvriers travaillant à bord, s'il ne fait point partie des fournisseurs agréés par le capitaine du navire, sera puni d'un emprisonnement de cinq jours à un mois et d'une amende de 26 à 400 francs. »

M. BEGEREM. — Je désire poser une question à l'honorable ministre des chemins de fer, postes et télégraphes.

Puisque c'est de l'assentiment de l'honorable ministre que le projet de la section centrale est en discussion, je voudrais savoir pourquoi, dans l'article 3 de ce projet, on a introduit cette singulière peine de cinq jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 26 à 400 francs.

Il y a là incontestablement une anomalie ou, pour mieux dire, une véritable erreur juridique !

Dans notre législation pénale, on ne trouvera pas une seconde disposition établissant pareille échelle de peines.

Les infractions se divisent en trois catégories, à raison de l'importance de la peine qui leur est appliquée : les crimes, les délits et les contraventions. Or, pour en revenir au cas qui nous occupe, les cinq jours de prison correspondent à une contravention. Par contre, le mois d'emprisonnement, comme les 26 et les 400 francs d'amende, correspondent à un délit.

Si le texte que je critique était admis, nous verrions immédiatement soulever à ce propos des questions de compétence. La personne renvoyée devant le tribunal par application de l'article 3 pourrait exciper de l'incompétence du tribunal en ce qui concerne l'application de la peine de cinq jours d'emprisonnement, puisque c'est une peine de simple police. D'autre part, la personne renvoyée en simple police ne manquerait pas d'objecter au juge qu'il ne peut appliquer la peine pécuniaire parce qu'il s'agit d'une amende de 26 à 400 francs, et que, en ce qui concerne la peine d'emprisonnement, il ne peut dépasser la peine de cinq à sept jours de prison.

Je propose donc, par amendement, de substituer, dans le texte de l'article 3, aux mots *cinq jours* les mots *huit jours*.

Il est vrai qu'on pourrait m'objecter, et je pense que c'est la considération qui a guidé la section centrale, lorsqu'il s'est agi de fixer la peine applicable au fait visé par l'article 3, que le fait, beaucoup plus grave, relevé dans l'article 2 est puni également d'un emprisonnement de huit jours au minimum et d'une amende de 26 à 400 francs.

Les deux peines ainsi fixées ne sont plus en proportion avec la gravité du délit. Mais la section centrale a perdu de vue que l'article 5 permet au juge de faire application de l'article 83 du code pénal relatif aux circonstances atténuantes. Je pense donc que je serai d'accord avec M. le ministre pour

substituer aux mots *cinq jours* les mots *huit jours*.

M. VANDENPEEREBOOM, *ministre des chemins de fer, postes et télégraphes*. — Le texte dont vient de parler l'honorable membre a été introduit comme amendement par la section centrale.

Je me rallie aux observations qui viennent d'être présentées par l'honorable M. Begerem et je propose de dire : « sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 à 400 fr. ». Il y a d'autant moins d'inconvénient à élever la peine, comme l'a fait remarquer l'honorable représentant de Gand, qu'aux termes de l'article 5 nouveau, le juge pourra, en admettant les circonstances atténuantes, selon les dispositions de droit commun admises par le code pénal, réduire la peine.

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix l'article 3, ainsi amendé.

— Adopté.

« Art. 4. Les dispositions des articles 1^{er} et 2 ne sont pas applicables aux officiers et agents de la police judiciaire, de la police maritime, aux agents du pilotage, du service sanitaire et de l'émigration, aux officiers et employés du port et de la douane, en tant qu'ils doivent monter et rester à bord des navires pour les besoins de leur service et conformément aux lois et règlements en vigueur. »

— Adopté.

« Art. 5. Les dispositions du 1^{er} livre du code pénal, y compris le chapitre VII, les §§ 2 et 3 de l'article 72, le § 2 de l'article 76 et le § 2 de l'article 85, seront appliquées aux infractions prévues par la présente loi. »

— Adopté.

« Art. 6. Les infractions prévues par la présente loi seront prouvées soit par procès-verbaux, soit par témoins, à défaut de procès-verbaux ou à leur appui. »

— Adopté.

« Art. 7. Indépendamment des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, ainsi que les employés des douanes, dans les lieux où ils sont autorisés à exercer leurs fonctions rechercheront et constateront les infractions prévues par la présente loi.

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

M. VANDENPEEREBOOM, *ministre des chemins de fer, postes et télégraphes*. — L'article 7 précise les agents qui rechercheront et constateront les infractions prévues par la loi.

Je signale, pour qu'il n'y ait pas d'équivoque, qu'une erreur s'est glissée dans le rapport de la section centrale.

Je lis à la page 12 du rapport :

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

Il est évident que les agents du pilotage ne peuvent avoir le droit de dresser des procès-verbaux. Il suffira de cette déclaration pour fixer le sens de la loi.

— L'article 7 est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — Je propose à la Chambre de procéder immédiatement au second vote de l'article 3.

— L'article 3 est mis aux voix et définitivement adopté.

208. — 28 JUIN 1889. — Arrêté royal.

— Concours de Rome. — (Monit. des 1^{er}-2 juillet 1889.)

Léopold II, etc. Revu les arrêtés royaux du 22 mai 1875 et les arrêtés ministériels du 24 mai 1875 et du 24 juillet 1878 modifiant l'organisation des grands concours de peinture, d'architecture, de sculpture et de gravure pour le prix de Rome;

Vu les propositions présentées par la classe des beaux-arts de l'Académie royale de Belgique pour compléter l'organisation de cette institution;

Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur et de l'instruction publique,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le grand concours pour l'un des prix institués par l'article 14 de l'arrêté royal du 13 avril 1817 et par l'arrêté royal du 23 février 1847 a lieu tous les ans à Anvers.

Le lauréat reçoit, pendant quatre années, une pension de voyage afin de se perfectionner à l'étranger.

Cette pension est de 5,000 francs pour les peintres et les sculpteurs, de 4,000 francs pour les architectes et les graveurs.

La pension prend cours après que le lauréat a satisfait à l'examen de sortie prescrit par l'article 13.

Toutefois, s'il est âgé de moins de 21 ans, il n'entre en jouissance de la pension que lorsqu'il a atteint cet âge.

ART. 2. Outre le grand prix, il peut être décerné un second prix et une mention honorable.

Le second prix consiste en une médaille d'or de la valeur de 300 francs. Il peut être accordé en partage, ainsi que la mention honorable.

ART. 3. Les différentes branches des beaux-arts sont appelées à participer périodiquement au concours dans l'ordre suivant, à partir de 1889 :

La peinture.	L'architecture.
L'architecture.	La sculpture.
La sculpture.	La peinture.
La peinture.	L'architecture.
L'architecture.	La sculpture.
La sculpture.	La peinture.
La peinture.	

L'époque de l'ouverture du concours est annoncée par la voie du *Moniteur*, au moins trois mois d'avance.

Tous les cinq ans, il est ouvert un concours spécial pour la gravure (1).

ART. 4. Tout artiste belge ou naturalisé qui n'a pas atteint l'âge de 30 ans peut être admis à concourir. Il s'adresse, à cet effet, par écrit ou en personne, au conseil de l'Académie royale d'Anvers, au plus tard quinze jours avant la date fixée pour l'ouverture du concours.

ART. 5. Le nombre des concurrents pour le prix est limité à six. Ce chiffre pourra toutefois être plus élevé si, à la suite de l'épreuve préparatoire, deux ou plusieurs concurrents ayant le même nombre de points occupaient la sixième place.

Quel que soit le nombre des concurrents qui se présentent, il y aura une épreuve préparatoire. Dans le cas où aucun des concurrents ne serait jugé capable, le jury pourra déclarer qu'il n'y a pas lieu de procéder à l'épreuve définitive.

L'épreuve préparatoire consistera :

Pour le peintre et pour le sculpteur, en une figure en pied de 1 mètre de hauteur, une esquisse, composition ou ébauche, et une tête d'expression de grandeur naturelle;

Pour le graveur, en une tête dessinée d'après nature, de grandeur naturelle, le dessin d'une figure académique de 70 centimètres de hauteur et un dessin d'après l'antique;

Pour l'architecte, en une composition architecturale.

Le peintre ou le sculpteur aura dix jours pour la figure, quatre pour l'esquisse, composition ou ébauche et deux pour la tête d'expression;

Le graveur aura quatre jours pour le dessin d'une tête d'après nature, six jours pour la figure académique et six jours pour le dessin d'après l'antique;

L'architecte aura trois jours pour la composition architecturale.

ART. 6. Le jury chargé de juger le concours préparatoire est composé de sept membres, nommés par nous. Trois membres sont choisis parmi les membres artistes de la classe des beaux-arts.

Deux membres supplémentaires sont désignés pour remplacer, le cas échéant, les titulaires absents.

ART. 7. Le jury fait choix de plusieurs sujets pour le concours; le sort désigne celui que les concurrents auront à traiter. Ils en font l'esquisse d'après un programme donné. Ils travaillent dans des loges séparées et, pendant l'exécution de l'esquisse, ils n'ont de communication avec personne.

ART. 8. Les concurrents sont tenus d'achever l'esquisse dans le délai fixé par le jury. Après ce délai, l'esquisse est scellée sous glace par l'adminis-

(1) Le premier concours pour la gravure a eu lieu en 1886.