

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 NOVEMBRE 1872.

LETTRES DE MER ⁽¹⁾

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Tout navire de commerce naviguant sur mer, doit être muni d'un passeport 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.

Excepté les 1^{re} et 2^{me} sections, les autres sections ont adopté le projet sans observation.

(¹) Projet de loi, n^o 21 (session de 1870-1871).

(²) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. PEUV DE THOZÉE, VAN ISEGHEM, DE CLERCQ, GERRITS, THONISSEN et BERTEN.

La 1^{re} section attire l'attention de la section centrale sur les précautions à prendre contre l'abus des lettres de mer dans leur formule, dans celle de la déclaration écrite et dans celle du serment à déterminer par arrêté royal. Elle demande en outre que la section centrale se fasse rendre compte des formalités à remplir pour retirer les lettres de mer.

Elle adopte le projet.

La 2^{me} section a présenté de nombreuses observations sur les articles; il en sera successivement rendu compte dans l'examen du projet en section centrale.

La section centrale a soumis à M. le Ministre des Finances les observations suivantes :

Observations de la section centrale.	Réponses du Gouvernement
1 ^o Elle désire avoir communication de la nouvelle loi néerlandaise de 1869 dont parle l'exposé des motifs.	Le texte officiel de la loi du 28 mai 1869 figure dans la <i>Staats-Blad</i> sous le n° 96 et dans le <i>Staats-Courant</i> du 2 octobre, n° 233.
2 ^o Par quelle autorité les lettres de mer sont-elles délivrées, et visées à l'entrée et à la sortie en Angleterre et en France?	On en trouvera ci-joint une traduction. (Annexe A au rapport de la section centrale)
	Dans les ports du Royaume-Uni, l'enregistrement des navires et la délivrance des certificats d'enregistrement (lettres de mer) se font par un fonctionnaire principal de la douane désigné à cet effet.
	En France l'acte de francisation est délivré par le receveur des douanes au port d'attache du navire, après avoir été soumis à la signature du Ministre des Finances.
	Dans ces deux pays, les lettres de mer ou les documents qui en tiennent lieu doivent être exhibés à la douane tant à l'entrée qu'à la sortie des navires. Il est probable que là, comme jusqu'ici en Belgique, la douane vise ces documents.
3 ^o Art. 2, litt C. — Le mot <i>résidence</i> doit être entendu comme résidence de fait.	D'accord : la résidence et la demeure habituelle et fixe. Le texte du projet de loi exige, d'ailleurs, que la résidence soit <i>continue</i> .
4 ^o Art. 5 § 2. — La section centrale trouve que le transfert du Ministère des Finances au Ministère des Affaires Étrangères contrariait beaucoup les habitudes du commerce maritime, sans présenter aucun avantage. Les fonctionnaires, délégués par M. le Ministre des Affaires Étrangères, seront probablement les commissaires maritimes; or, comme il faut de l'uniformité dans le service et que les délégués doivent partout être les mêmes, la section centrale fait observer que ni à Bruges ni à Louvain il n'existe des commissaires maritimes, tandis que partout il y a un chef de la douane. Elle désire avoir de nouvelles explications sur ce transfert.	Le transfert au Département des Affaires Étrangères de la délivrance des lettres de mer est inévitable; cependant, cédant au désir de la section centrale, le Gouvernement consent à l'ajourner. En conséquence, il faut substituer les mots « <i>Ministre des Finances</i> » à ceux-ci : « <i>Ministre des Affaires Étrangères</i> » aux articles 3, 5, 7, 8, 9, et 11 du projet de loi.
	Ainsi qu'il l'a fait remarquer dans l'exposé des motifs du projet de loi, ce transfert est rationnel attendu que le Département des Affaires Étrangères a déjà dans ses attributions la police maritime, la surveillance de la navigation, la pêche, le pilotage, etc.
	On ne pense pas que ce transfert puisse contrarier les habitudes du commerce maritime, car

Observations de la section centrale.

Réponses du Gouvernement.

5° Art. 3, § 2. — La section centrale a voté la suppression des mots « *fondé de pouvoirs.* »

6° A la fin du même article, elle ajoute les mots « *ou à plusieurs co-propriétaires.* » Il arrive souvent qu'un navire appartient à plusieurs propriétaires sans être des associés.

7° Art. 4, § 2. — D'après l'article 127 de la Constitution « aucun serment ne peut être imposé qu'en vertu de la loi. Elle en détermine la formule. » Ainsi la section centrale supprime les mots : « *par arrêté royal* » et elle prie M. le Ministre de lui indiquer la formule de serment qui devra être insérée dans la loi même.

8° Art. 5. — La section centrale ajoute à cet article « que la déclaration doit contenir l'engagement de la part de l'armateur de ne pas équiper le navire en guerre. »

à partir de la mise en vigueur de la loi nouvelle la nécessité de faire renouveler les lettres de mer ne se présentera plus que de quatre en quatre ans (art. 6 du projet de loi). D'un autre côté, il est à remarquer que l'effectif de notre marine marchande n'est en ce moment que de 79 navires et que dès lors il n'y aura guère qu'une vingtaine de lettres de mer à délivrer annuellement.

Il est à remarquer qu'il n'a été délivré que trois lettres de mer à Bruges depuis le 1^{er} janvier 1865, et en ce moment il n'y a plus que deux navires attachés à ce port.

A Louvain, une seule lettre de mer a été délivrée depuis le 1^{er} janvier 1865, et il n'y a plus qu'un navire attaché à ce port.

A défaut de commissaires maritimes dans ces villes, une délégation donnée par le Ministre des Affaires Étrangères à un fonctionnaire d'un autre ordre, n'eût pas plus choqué que la diversité qu'offre la perception des taxes locales de navigation : à Anvers, la perception des droits de quai et de bassin, au profit de la ville, est faite par le receveur communal, tandis qu'à Ostende elle s'effectue, à la demande de l'administration communale, par le receveur des douanes.

Le Gouvernement ne s'oppose pas à cette suppression.

Pas d'objection.

On peut modifier l'article 4 ainsi qu'il suit :

« § 1^{er}. — Le serment est prêté devant le juge de paix du canton, après exhibition de la déclaration écrite, du contrat passé avec le contracteur ou l'acte 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. »

La formule du serment est ci-jointe. Elle prendra place comme annexe à la fin de la loi.

Dans les Pays-Bas, cet engagement est compris dans les formules de serment déterminées par l'arrêté royal du 21 septembre 1869, *Staats-Blad*, n° 135. Le Gouvernement propose d'en agir de même en Belgique; il pense que ce mode est préférable à celui qu'indique la section centrale,

Observations de la section centrale.

9° Art. 6 § 1^{er}, litt. B. — La transmission de la propriété du navire par héritage ou par testament est-elle comprise dans ce paragraphe, et la rédaction à cet égard ne doit-elle pas être changée?

10° Même article et même paragraphe. — La section centrale désire qu'on ajoute un nouveau littéra « *Par l'agrandissement ou la reconstruction du navire.* »

11° Même article, litt. E. Le mot *destruction* signifie-t-il aussi perte totale ou démolition volontaire du navire? .

12° Même article, § 2. Elle propose de supprimer à la fin de ce paragraphe « *Sans que ce délai puisse dépasser un an.* » L'article 10 de la loi de 1819 n'a jamais donné lieu à des abus et il sera toujours très-difficile dans les pays lointains de trouver à renouveler des lettres de mer.

13° Art. 7, § 2. — La section centrale est d'avis de supprimer les mots « *le plus voisin* » et elle désire ajouter à ce paragraphe une disposition finale qui se trouve au § 1^{er} de l'article 15 de la loi de 1819, commençant par les mots « *et à défaut de Ministre, consul, etc.* »

Réponses du Gouvernement.

en ce qu'il donne plus de solennité à l'engagement.

L'article 6 porte que les lettres de mer cessent leurs effets lorsque la propriété de plus de la moitié du navire est *transférée*; or, la propriété d'un navire est évidemment transférée lorsqu'elle est transportée à une autre personne, même par héritage ou testament. Cette disposition est nécessaire parce que les déclarations faites et les engagements pris sous serment par le propriétaire pour obtenir la lettre de mer, sont personnels. Le texte de cet article est clair; on n'y voit aucune obscurité qui rende un changement de rédaction désirable.

Ni la loi du 4 mars 1819, ni la loi néerlandaise de 1869, ne frappent la lettre de mer de nullité dans les cas indiquées ci-contre. Le Gouvernement est d'avis que l'addition proposée par la section centrale aggraverait sans aucune utilité le régime en vigueur.

Oui.

Le Gouvernement ne peut se rallier à cette suppression; la fixation d'un terme de péremption pour la lettre de mer est indispensable même dans le cas prévu à l'article 6, § 2 du projet de loi, pour assurer l'exécution de l'article 7, § 1^{er}. Il ne faut pas qu'il dépende d'un armateur de rendre une lettre de mer valable indéfiniment en s'attachant à ne pas faire rentrer le navire en Belgique. Il est d'ailleurs à remarquer que si, dans le cas dont il s'agit, la loi de 1819 laisse à la lettre de mer sa validité jusqu'au retour du navire en Belgique, elle limite par contre à deux ans sa durée dans les autres cas; tandis qu'aux termes de l'article 6 du projet de loi la lettre de mer ne cessera plus ses effets qu'après quatre ans de durée.

Désireux toutefois d'entrer autant que possible dans les vues de la section centrale, le Gouvernement ne se refuse pas à ce que la disposition finale de l'article 6 soit remplacée comme il suit :

« Sans que ce délai puisse dépasser deux ans. »

Le Gouvernement admet les changements proposés à l'article 7, qui sera en conséquence rédigé comme il suit :

§ 1^{er}. Maintenu, sauf substitution du mot « *Finances* » à ceux-ci « *Affaires Étrangères.* »

§ 2. Suppression des mots « *le plus voisin.* »

Observations de la section centrale.

14° Au point de vue de notre nationalité, la section centrale trouve les dispositions de l'article 9 dangereuses. Elle supprime cet article comme ne pouvant donner aucun avantage.

15° Comme conséquence de la suppression de l'article 9, la section centrale supprime dans l'article 10 le mot « *extraordinaire* ; »

16° La section centrale propose de substituer à l'article 11, aux mots : « *la signature doit être légalisée par le commissaire maritime*, les mots : *en présence du fonctionnaire délégué*. »

Elle fait observer de nouveau qu'à Bruges et à Louvain il n'existe pas de commissaire maritime.

17° L'Exposé des motifs dit au sujet des articles 11 et 12 : « *dispositions reprises des articles 10 et 17 de la loi de 1819.* » Or l'article 17

Réponses du Gouvernement.

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

L'industrie des constructions navales tend à se développer en Belgique. Un des chantiers établis à Anvers en est déjà arrivé à fournir annuellement plusieurs navires à l'étranger. A raison des difficultés que l'armateur pour compte de qui un navire est construit chez nous peut rencontrer à obtenir un passe-port de mer dans le pays de destination avant que le navire n'y soit arrivé, nos constructeurs ont un intérêt évident à obtenir en Belgique une lettre de mer extraordinaire valable seulement pour faire le trajet jusqu'au port étranger de destination. D'une validité et d'une durée ainsi restreintes, la lettre de mer extraordinaire ne peut compromettre en rien notre neutralité. Dans les Pays-Bas, le Gouvernement et la Législature en ont jugé de même, puisque l'article 9 du projet est emprunté à la loi néerlandaise de 1869. Au surplus, lorsque des circonstances extraordinaires commandent d'user de précaution et d'interdire, par exemple, l'exportation des navires construits en Belgique, ce n'est pas par une loi sur les lettres de mer, c'est par une loi de douane comme celle du 7 septembre dernier (*Moniteur*, n° 252) qu'il faut le faire.

Le Ministre est libre de refuser la délivrance des lettres de mer extraordinaires s'il a lieu de soupçonner une fraude aux lois de la neutralité.

Le Gouvernement ne peut donc se rallier à la suppression proposée par la section centrale.

Le Gouvernement n'admet pas cette double suppression.

Comme conséquence du maintien de l'état de choses actuel, il faut substituer les mots : « *le fonctionnaire délégué par le Ministre des Finances* » à ceux-ci : « *le commissaire maritime.* » Il ne suffit pas que ce fonctionnaire soit présent, il faut que par une légalisation il atteste sa présence en même temps qu'il certifie l'identité du capitaine.

A l'égard des navires étrangers, l'article 12 du projet de loi n'a pas pour but d'autoriser les autorités belges à rechercher si les capitaines se

Observations de la section centrale.

parle seulement des navires sous pavillon national. La section centrale en conséquence propose de remplacer les mots (à l'art. 12) « sans distinction de nationalité » par « sans pavillon belge. » Elle pense que c'est aux consuls étrangers de constater la nationalité des bâtiments de la nation qu'ils représentent; ils savent quelle est la législation de leur pays.

18° Le même article 12 du projet de loi finit par ces mots : « l'autorisation d'entrer pourra leur être refusée. » On soumet au visa la lettre de mer après l'entrée dans un port et avant la sortie. Il est donc impossible de refuser l'entrée quand le navire se trouve déjà dans le port et même souvent dans le bassin. Comme la section centrale a déjà fait observer précédemment qu'il sera impossible d'exiger des capitaines étrangers la production de leurs lettres de mer, elle pense que l'article 12 pourrait être rédigé comme suit :

« Tous capitaines de navire naviguant sous pavillon belge sont tenus à l'entrée et à la sortie d'un port du royaume de présenter leurs lettres de mer à . . . »

Si un capitaine refusait d'accomplir cette formalité, il serait mis en contravention (art. 17);

Réponses du Gouvernement.

conformement à une législation étrangère quelconque, ni à s'immiscer autrement dans un examen qui rentre dans les attributions des consuls étrangers; il a simplement pour objet de mettre les autorités à même de constater la nationalité des navires étrangers, de s'assurer par là s'ils ont droit aux avantages que stipulent nos traités de commerce et de navigation. L'article 12 du projet de loi est d'ailleurs repris des articles 10 et 17 de la loi de 1819, et de l'article 14 de la loi néerlandaise de 1869. Il est au surplus à remarquer que l'article 8 de la loi générale des douanes du 26 août 1822 impose déjà aux capitaines de navires étrangers qui entrent en Belgique, l'obligation d'exhiber leurs papiers de bord, ce qui comprend les lettres de mer.

Le Gouvernement ne peut consentir à ce que l'article 12 soit ainsi modifié.

C'est méconnaître la signification de cet article que de croire qu'il a seulement pour objet d'assurer l'accomplissement de la formalité du visa des lettres de mer. Il y a d'autres objets, dont l'un des principaux est de fournir aux autorités le moyen d'empêcher le déchargement ou le départ des navires dont la nationalité ne serait pas suffisamment justifiée ou qui, en contravention aux lois du pays, seraient armés en guerre en violation de sa neutralité ou employés comme corsaire, pirate, etc., etc. Il est évident que dans ces derniers cas des pénalités comme celles qui sont comminées par l'article 17 du projet ne suffiraient pas; il faut qu'on puisse empêcher le navire contrevenant de sortir du port, jusqu'à ce qu'il ait régularisé sa position.

En ce qui concerne la prétendue impossibilité d'exiger du capitaine de navires étrangers l'exhibition des lettres de mer, le Gouvernement a déjà démontré qu'elle n'existe point.

Sous la réserve de ces explications et pour lever tout-doute sur le sens de l'article 12 du projet de loi, le Gouvernement propose de le rédiger ainsi qu'il suit :

« Tous capitaines de navire, 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. »

Observations de la section centrale.

19° Même article. — La section centrale demande de quelle autorité il s'agit à l'article 12;

20° La section centrale désire la suppression des mots « plus de vingt-quatre heures » à l'article 13. Elle pense qu'il est de l'intérêt public que du moment qu'un capitaine belge entre dans un port, soit comme relâche ou à sa destination, il doit se présenter chez son consul.

21° La section centrale désire connaître l'opinion du Gouvernement sur la question suivante :

Un navire belge est en destination, supposez, de Rotterdam; pour y arriver, il passe par Hellevoet-Sluis, où il peut y avoir un consul ou un agent consulaire et dans quel port le capitaine a à faire une formalité de douane. Lequel des deux consuls doit viser la lettre de mer, celui de Hellevoet-Sluis ou de Rotterdam? La section est d'avis que c'est le dernier.

22° Art. 16. — Ne doit-on pas remplacer le mot *capitaine* par *propriétaire*.

23° Même article. N'est-il pas préférable d'employer le mot *opposer*, à celui d'*inscrire* . . .

24° Art. 18. — Il faut ajouter aux mots « les consuls, vice-consuls et agents-consulaires » ceux-ci « les consuls-généraux », ou dire seulement « l'autorité consulaire. »

Réponses du Gouvernement.

Les mots « *autorités du port*, » doivent s'entendre de la douane, de la police maritime, de toutes les autorités enfin qui, d'après nos lois, sont compétentes pour exiger la production des lettres de mer.

La modification proposée par la section centrale aurait pour effet d'obliger les capitaines qui séjournent moins de vingt-quatre heures dans un port étranger, de soumettre la lettre de mer au visa du consul et de payer de ce chef le droit proportionnel de 23 centimes par tonneau fixé par la loi du 16 mars 1854. Dans l'intérêt de notre marine marchande, il est préférable de maintenir le texte proposé par le Gouvernement et qui est conforme à l'article 15 de la loi néerlandaise de 1869.

Le Gouvernement partage l'avis de la section centrale. Rotterdam étant le port de destination, c'est là que la lettre de mer doit être soumise au visa de l'autorité consulaire. C'est dans ce sens que l'article 18 de la loi de 1819 a toujours été appliqué.

L'article 12 de la loi de 1819 imposait au propriétaire du navire l'obligation de faire apposer le nom du bâtiment sur la poupe. L'article 16 de la loi néerlandaise de 1869 impose ce soin au capitaine. Comme le propriétaire n'est pas toujours en position de tenir la main à l'exécution de cette prescription et qu'en pareil cas il serait peu équitable de faire peser sur lui l'amende comminée par l'article 17 du projet de loi, le Gouvernement est d'avis qu'il y a lieu de maintenir l'article 16 tel qu'il l'a formulé.

Le Gouvernement ne le pense pas.

Aux termes de l'article 1^{er} de la loi organique du 31 décembre 1851 « le corps des consuls se compose de consuls généraux, de consuls, de vice-consuls et d'élèves-consuls nommés par le Roi, et d'agents consulaires, nommés par les consuls, sous l'approbation du Ministre des Affaires Étrangères »; *consuls* est donc le nom générique des autorités consulaires. Ce mot est employé dans le même sens dans des lois postérieures et notamment dans celle du 16 mars 1854, fixant le tarif des taxes consulaires. Ce terme étant consacré par la loi, il y a lieu de s'en

Observations de la section centrale.

25° Art. 20. — Par l'article 2 de la loi de 1819, les bateaux de pêche étaient exemptés des formalités d'une lettre de mer. Cette exemption a duré jusqu'en 1844, époque de la loi des droits différentiels qui accordait de grandes faveurs à la pêche nationale. Alors on a établi des lettres de mer pour les bateaux de pêche. En 1868, on a diminué le droit protecteur et un arrêté royal du 23 février de la même année a simplifié considérablement les formalités de la lettre de mer. Aujourd'hui tout droit d'entrée sur le poisson est supprimé, les bateaux étrangers entreront dans nos ports sans la moindre formalité et par le nouveau projet on augmente les formalités pour les navires de pêche belges en ce qui concerne les lettres de mer. Ainsi, d'après ce projet, les articles 11 à 15 et 15 à 18 sont applicables aux bateaux belges. La section centrale est d'avis de revenir aux dispositions de la loi de 1819, de supprimer la lettre de mer pour la pêche et de remplacer ce document par un simple certificat de la douane belge du port d'armement consta-

Réponses du Gouvernement.

servir ici et de supprimer à cet effet au § 1^{er} de l'article 18 les mots « les vice-consuls et agents-consulaires » et au dernier § les mots « vice-consul ou agent consulaire ».

Un nouvel examen du projet de loi a fait remarquer qu'il n'indique pas qui recevra l'affirmation des procès-verbaux. Cette lacune doit être comblée. Dans ce but et par suite des suppressions de mots dont on vient de parler, il y a lieu de rédiger l'article 18 ainsi qu'il suit :

« § 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 inscription de faux.

« § 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 commise.

« § 3. L'affirmation sous serment n'est pas requise lorsque le procès-verbal est rédigé par un consul dans un port où il n'existe pas d'autorité belge pouvant recevoir le serment. »

Ainsi que l'Exposé des motifs le rappelle, c'est la loi du 25 février 1842 et non la loi de 1844 sur les droits différentiels qui a soumis certains bateaux de pêche à l'obligation de se munir d'une lettre de mer, afin d'avoir droit aux privilèges attachés à la pêche nationale.

La section centrale reconnaît que l'arrêté royal du 23 février 1868 a considérablement simplifié les formalités en vigueur jusqu'alors; mais, bien que la remarque en ait été faite dans l'Exposé des motifs, elle semble perdre de vue que ce sont les dispositions de ce même arrêté que reproduit l'article 20 du projet de loi, avec cette seule différence essentielle qu'il n'exige plus que les bateaux de pêche aient été armés dans le pays, ce qui est une nouvelle facilité.

C'est aussi par négarde sans doute que la section centrale dit que le § 6 de l'article 20 du projet de loi augmente les formalités, car celles auxquelles il soumet les bateaux de pêche munis d'une lettre de mer leur sont déjà applicables maintenant.

Observations de la section centrale

Réponses du Gouvernement.

tant que le bateau est belge et destiné uniquement à la pêche.

Enfin le Gouvernement ne pense pas que la douane soit compétente pour certifier que le bateau est belge et destiné uniquement à la pêche. Il serait plus régulier d'exiger, comme le fait le 2^e alinéa de l'article 2 de l'arrêté royal du 25 février 1868, une déclaration du propriétaire, certifiée par l'administration communale. La douane ne peut certifier l'existence de faits qui lui sont inconnus.

Si nonobstant ces nouvelles explications, la section centrale maintient sa proposition, il y aura lieu de remplacer l'article 20 du projet de loi ainsi qu'il suit :

« Les bâtiments de pêche doivent être munis
» d'une déclaration du propriétaire, certifiée
» exacte par l'administration communale, con-
» forme à la formule qui sera déterminée par
» arrêté royal. »

26°. Ne doit-on pas infliger une pénalité plus forte au propriétaire ou capitaine qui céderait la lettre de mer belge à un étranger ?

Le Gouvernement pense que les pénalités prononcées par l'article 17 du projet de loi sont suffisamment sévères pour prévenir les infractions.

La section centrale a pris communication des réponses de M. le Ministre des Finances en date du 25 février 1871 ; elles ont fait l'objet de ses délibérations.

N° 3. Des questions posées.

La Chambre remarquera que le Gouvernement renonce, pour le moment, à transférer au Département des Affaires Étrangères la délivrance des lettres de mer. C'est le Département des Finances qui continuera de délivrer ces documents, comme cela a lieu en France et dans les Pays-Bas. Si, contre toute attente, ce changement avait été opéré, le Département des Travaux publics, par suite du transfert des services de la marine à ce Ministère, aurait maintenant dans ses attributions la délivrance des lettres de mer.

N° 7. Comme l'article 127 de la Constitution le prescrit, la formule du serment sera annexée à la présente loi ; cette formule contiendra l'engagement, de la part de l'armateur, de ne pas équiper le navire en guerre.

N° 10. 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. Néanmoins, la section centrale a cru devoir insister de nouveau pour

engager le Gouvernement à accepter cet amendement. A l'appui de sa proposition, elle a fait valoir les considérations suivantes, pour démontrer la nécessité d'exiger, en cas d'agrandissement d'un navire, une nouvelle lettre de mer, dans laquelle figure toujours le tonnage du bâtiment, qui doit être conforme à l'acte de jaugeage. Il peut arriver qu'un navire, par suite de réparations subies à l'étranger, soit augmenté en capacité. Le Gouvernement lui-même n'a-t-il pas pris cette précaution dans l'arrêté royal du 23 février 1868, relatif aux modifications des lettres de mer à délivrer aux bateaux de pêche ? On lit à l'article 2, § 3 de cet arrêté : « Les lettres de mer, ainsi » délivrées, cessent d'être valables lorsque les navires changent de nom ou » de propriétaire, ou bien encore lorsque des modifications sont apportées à » leur forme ou à leur capacité, etc., etc. »

Voici les autres considérations sur lesquelles la section centrale a appelé l'attention du Gouvernement :

Les droits de fanal et d'écluses, perçus pour compte de l'État, se règlent d'après le tonnage du navire, ainsi que les droits de port perçus au bénéfice des communes. A l'étranger, les droits consulaires se payent également d'après la capacité réelle du navire.

La douane elle-même est intéressée, dans certains cas, à connaître exactement la jauge du navire.

En effet, l'entrée des bois de construction étant imposée à la douane par mètre cube, l'importation peut s'affranchir du cubage en déclarant le tonnage du navire, augmenté de 10 p. %. Le tonnage est constaté par un acte de jauge qui doit être conforme à la lettre de mer. En faisant une pareille déclaration, l'importateur jouit souvent, en raison de la construction du navire, d'un certain avantage. Si, par suite d'une reconstruction, la capacité du navire est augmentée d'une cinquantaine de tonneaux, par exemple, ce qui est peu de chose, et que la douane l'ignore, l'avantage sera encore beaucoup plus grand pour l'importateur au détriment du fisc; supposons un navire jaugé primitivement 200 tonneaux, porté, par suite d'une reconstruction, à 250 tonneaux, il chargera environ 450 mètres cubes.

200 tonneaux à 1 1/2 mètre cube.	300 m. c.
10 p. % d'augmentation	50 m. c.
	550 m. c.

Dans ce cas, il payerait les droits de douane seulement sur cette quantité, tandis qu'il importerait en réalité 450 mètres cubes.

On se demande pourquoi on refusait de prendre la précaution d'insérer dans la loi qu'il faut une nouvelle lettre de mer en cas d'agrandissement, bien que des cas pareils ne se présenteront que très-rarement.

Voici la nouvelle réponse de M. le Ministre des Finances : « Il convient de » remarquer que le mesurage des navires est régi par des dispositions » distinctes et indépendantes de celles qui régissent les lettres de mer. (Voir » *Recueil des contributions*, p. 538, l'arrêté royal du 21 juillet 1863, pris en

» vertu de la loi du 13 juin de la même année.) La capacité des navires de mer doit être constatée tous les deux ans, à l'exception des bateaux de pêche. L'addition, proposée par la section centrale, paraît donc inutile.»

Sous l'empire de la loi du 14 mars 1819, actuellement encore en vigueur, les lettres de mer sont délivrées pour un terme de deux années, exactement la durée des lettres de jauge; il est vrai que le jaugeage des navires est réglé par des dispositions spéciales, mais le tonnage exact des navires doit être inscrit dans la lettre de mer.

La section centrale a voulu éclairer la Chambre sur cette question, mais comme le Gouvernement trouve l'addition inutile, elle ne présente pas d'amendement.

N° 11. 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'art. 6, signifie aussi *perte totale ou démolition du navire*.

N° 12. Que la lettre de mer ait une durée plus ou moins longue, cela ne lèvera pas les difficultés qu'un navire peut rencontrer, si, peu de temps avant l'expiration de la lettre de mer, il quitte un port belge en destination de parages lointains où il pourrait être tenu longtemps.

La section centrale, trouvant le projet de loi amélioré par suite de l'amendement proposé par le Gouvernement de porter à deux ans le délai d'un an, adopte l'amendement.

N° 13. L'article 7 du projet de loi ayant été modifié dans le sens de l'article 13 de la loi de 1819, la section centrale admet les amendements proposés à cet article.

N° 14. La réponse donnée par M. le Ministre des Finances aux premières observations présentées par la section centrale sur l'article 9, ne nous a pas satisfaits. La section centrale ne veut, en aucune manière, provoquer des mesures qui pourraient faire du tort à l'industrie de la construction des navires. Il n'est jamais venu à la connaissance des membres de la section centrale que des navires vendus à des étrangers aient eu des difficultés et des retards pour obtenir, de leurs propres Gouvernements, des lettres de mer. Ne voit-on pas souvent dans des journaux d'Anvers que le consul de telle ou telle puissance a délivré une lettre de mer à un tel navire acheté à une maison belge? Tous les Gouvernements étrangers n'ont-ils pas des consuls dans nos ports de mer d'Anvers, d'Ostende et de Gand? Depuis la décadence de notre marine marchande, nos armateurs ont vendu un grand nombre de navires à diverses maisons d'armement étrangères, et jamais des navires n'ont été arrêtés à leur départ, par défaut de lettres de mer.

Si, dans la pratique, la mesure proposée par le Gouvernement n'est pas nécessaire, pourquoi exposer la Belgique à l'éventualité de sérieuses difficultés avec des Gouvernements étrangers, qui pourraient être en guerre.

La section centrale a de nouveau insisté pour que le Gouvernement aban-

donne cet article. M. le Ministre des Finances a fait parvenir une deuxième réponse; elle est conçue dans les termes suivants :

« Il est arrivé, notamment lors de la guerre de Crimée, que des étrangers
 » n'ont pu prendre livraison de navires construits en Belgique, parce que
 » le Gouvernement refusait de délivrer une lettre de mer extraordinaire et
 » que, dans des circonstances données, les consuls n'en voulaient ou n'en
 » pouvaient délivrer.

» Cette faculté nouvelle accordée par la loi ne peut qu'être utile dans des
 » circonstances données.

» Au surplus, la loi belge sera nécessairement portée à la connaissance de
 » tous les pays : elle fera partie du droit international et la disposition, étant
 » en harmonie avec les principes de ce droit, ne pourra soulever d'objec-
 » tions. »

En prenant l'exemple cité par le Gouvernement, que pendant la guerre de Crimée les étrangers qui avaient acheté des navires en Belgique avaient eu des difficultés pour en prendre livraison, la section centrale trouve que pendant la guerre aucune des parties belligérantes ne s'empresse d'acheter des navires pour son compte afin de les faire naviguer, après le premier voyage accompli, sous le pavillon de sa nation. Les armateurs appartenant à des nations tierces n'ont pas besoin, dans ces cas, d'emprunter pour un voyage de sortie le pavillon belge, le leur présente autant de garantie que le nôtre. Des membres de la section centrale se rappellent les difficultés que le Gouvernement belge a rencontrées de la part des puissances belligérantes pendant cette même guerre, quand il a voulu accorder les papiers belges à des navires russes loyalement acquis par des Belges; en Angleterre, n'a-t-on pas vu également que pendant la guerre entre la Prusse et l'Autriche plusieurs navires allemands ont fait des efforts pour obtenir, n'importe de quelle manière, le pavillon belge? N'est-il pas dangereux, pour une nation neutre, de faire naître de graves difficultés, ou au moins de susciter des observations très-fondées de la part de grandes puissances.

Pourquoi nous exposer éventuellement à des conflits, sans le moindre avantage pour nous? N'a-t-on pas vu encore dernièrement les sérieuses difficultés qui ont surgi entre deux grandes puissances maritimes, au sujet de navires.

Le Gouvernement, dans sa première réponse, nous dit: « que nos construc-
 » teurs ont un intérêt évident de délivrer des lettres de mer extraordinaires,
 » valables seulement pour faire le trajet jusqu'au port étranger de destina-
 » tion. » Mais ce port de destination peut être un port transatlantique, le navire pourrait entreprendre un long voyage, son intérêt peut l'exiger ainsi. Il est vrai que le Gouvernement aura seulement la faculté de délivrer, sous sa responsabilité, une lettre de mer belge et qu'il n'y sera nullement tenu; mais on sait par expérience qu'un Gouvernement, aussi sage et ferme qu'il puisse être, doit souvent céder à certaines considérations. N'est-il pas préférable alors qu'il n'ait pas cette faculté, quand aucun intérêt important ne le réclame?

Mue par toutes ces considérations, la section centrale, à l'unanimité des membres présents, rejette l'article 9.

N° 15. Comme conséquence de ce rejet, elle supprime à l'article 10 les mots: *et extraordinaires*.

N° 16. La section centrale adopte les modifications proposées à l'article 11.

N° 17. La section centrale, n'étant pas d'accord avec le Gouvernement sur l'article 12, lui a soumis de nouvelles observations.

Dans ses réponses, M. le Ministre des Finances fait observer que l'article 12 du projet est d'ailleurs repris des articles 10 et 17 de la loi du 14 mars 1819 et de l'article 14 de la loi néerlandaise de 1869; M. le Ministre ajoute que ce n'est pas une obligation nouvelle, que l'article 8 de la loi générale du 26 août 1822 impose déjà aux capitaines étrangers qui entrent en Belgique, l'obligation d'exhiber leurs papiers de bord, ce qui comprend les lettres de mer.

L'article 10 de la loi de 1819 est relatif à la durée des lettres de mer; il établit qu'aucun navire ne peut entreprendre un nouveau voyage après l'expiration des lettres de mer.

L'article 17 a rapport aux navires sous pavillon *national* qui entrent dans nos ports. Les capitaines de ces bâtiments sont tenus de présenter leurs lettres de mer au *visa* de la douane.

Quant à l'article 8 de la loi générale de 1822, il oblige les capitaines et les seconds de faire, dans les 24 heures après leur arrivée au premier bureau d'entrée, leur déclaration en gros aux employés préposés à cet effet, et d'exhiber leurs papiers de bord et les documents relatifs à la cargaison, avant de pouvoir passer outre; voici comment en pratique cet article a toujours été exécuté dans nos ports. A son arrivée, le capitaine remet à la douane, en même temps que sa déclaration en gros, ses connaissements et son manifeste; au commissariat maritime, son rôle d'équipage; à son consul, sa lettre de mer et autres documents semblables.

L'article 12 introduit, d'après nous, une innovation relativement aux navires étrangers, en ce sens qu'au lieu de laisser au Gouvernement la faculté de réclamer les lettres de mer, dans des circonstances extraordinaires, il oblige à exiger les lettres de mer, chaque fois qu'un navire étranger entrera dans nos ports et en sortira. Ces capitaines seront forcément astreints à de nouvelles formalités.

L'article 14 de la loi néerlandaise est moins positif que l'article 12 du projet de loi; il mentionne que les capitaines des navires de mer, tant néerlandais qu'étrangers, sont tenus, en entrant dans un port, ou en sortant, de présenter aux fonctionnaires chargés des formalités d'entrée et de sortie, une *lettre de mer ou autre document constatant la nationalité du navire, etc.*

La douane néerlandaise se contente de tout autre document constatant la nationalité. Comment la loi est-elle exécutée dans les Pays-Bas? On l'ignore; mais ne pourrait-on pas se contenter des rôles d'équipage, etc., etc.?

Personne ne veut refuser aux autorités belges le droit d'exiger les docu-

ments pour examiner si les navires étrangers ont réellement le droit de porter le pavillon de leur nation. A cet égard, le Gouvernement doit rester toujours armé. La section centrale est prête à lui donner, à cet effet, tous les pouvoirs nécessaires, mais elle désire éviter, pour la navigation en général, des formalités nouvelles jugées jusqu'à présent, pour ainsi dire, inutiles. Elle se borne à communiquer sa pensée à la Chambre; elle espère que, dans l'exécution de la loi, le Gouvernement aura égard aux observations présentées par nous.

N° 20. C'est par erreur, probablement, que le Gouvernement dit dans sa réponse que les navires belges qui entrent dans un port étranger doivent payer au consul belge 25 centimes par tonneau; ce droit est dû quand les navires déchargent et chargent dans un port; mais les navires qui relâchent quelque part, sans rompre charge, soit par vent contraire, pour cause d'avaries ou pour prendre des ordres, ne sont soumis qu'à un droit de 5 francs, en vertu du n° 3 du tarif annexé à la loi du 16 mars 1854.

La section centrale admet les articles 13 et 14; elle prend acte de la réponse faite par M. le Ministre des Finances et mentionnée au n° 21.

Par l'article 15 du projet, les lettres de mer périmées ou annulées doivent être retirées d'office à l'étranger par les consuls belges. Il reste entendu que dans le cas où un navire se perdrait dans un endroit où il ne réside aucun agent belge, on se conformera aux formalités inscrites au § 3 de l'article 7.

La section centrale n'a rien à faire observer sur les réponses données par le Gouvernement aux n°s 22, 23 et 24.

N° 25. La section centrale persiste dans sa première idée; elle croit que pour les lettres de mer à délivrer aux navires pêcheurs belges, la législation établie par l'arrêté royal du 23 février 1868 contenait moins de formalités que le projet de loi soumis à nos délibérations. Par l'article 20 de ce projet, les articles 11, 12, 13, 15, 16, 17 et 18 sont applicables aux bateaux de pêche ayant un tonnage au-dessus de 25 tonneaux.

Il y a des chaloupes de pêche qui changent souvent de patrons; pour chaque mutation, il y a des formalités à observer. L'obligation de présenter au visa de la douane, à chaque entrée et à chaque sortie du bateau de pêche, la lettre de mer ne se trouvait pas formellement inscrite dans l'arrêté royal de 1868; cependant on le faisait; mais seulement pour la pêche au Doggersbank; pour celle au poisson frais, cette mesure était inexécutable; il arrive souvent que dans une seule marée 25 à 30 bateaux entrent et sortent de la pêche au poisson frais; il y en a qui arrivent le matin et partent encore pendant la nuit suivante; comment veut-on faire faire des formalités difficiles à exécuter et sans aucune importance, ni nécessité.

Arrivant dans un port étranger, les patrons, ayant une lettre de mer à bord, doivent se présenter chez les consuls belges, pour la faire viser à l'entrée et à la sortie.

Aujourd'hui que le poisson est libre de tout droit de douane, on doit exempter les bateaux des formalités qui ne sont pas indispensables; il faut donner aux pêcheurs toute la liberté possible, ne pas les gêner dans

leurs opérations et ne pas exiger d'eux des formalités que les nations étrangères n'imposent pas à leurs propres pêcheurs.

Ainsi, dans les Pays-Bas et dans d'autres pays, les chaloupes de pêche sont dispensées d'une lettre de mer; quand il arrive dans un port belge, le pêcheur français, anglais ou néerlandais, n'a aucune formalité à observer. Il ne peut pas présenter à la douane belge, comme le veut l'article 12 du projet, une lettre de mer, dont il est exempt par la législation de son pays; il ne doit pas se rendre non plus chez son consul pour soumettre ce document à son visa. Pourquoi exiger du Belge ce qu'on ne peut demander en Belgique à un étranger exerçant la même navigation et ayant les mêmes avantages. Le Gouvernement a compris, à la fin de ses réponses données à la section centrale, qu'il fallait diminuer, autant que possible, les formalités pour la pêche, et il a proposé, si ses observations n'étaient pas trouvées satisfaisantes, de remplacer l'article 20 du projet de loi par la disposition suivante :

« 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. »

Par cette modification à l'article 20, satisfaction est donnée aux intéressés de la pêche; une simple déclaration certifiée par l'administration communale sera exigée; plus de visa, plus d'autre formalités, un simple acte constatant la propriété suffira.

La section centrale admet l'article modifié.

Le projet de loi tel qu'il est amendé a été adopté par la section centrale, à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

P. TACK.

PROJET DE LOI
amendé par M. le Ministre des Finances.

ARTICLE PREMIER.

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

ART. 2.

Il ne sera délivré de lettre de mer qu'à des navires appartenant pour plus de moitié :

- a. A des Belges;
- b. A des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique, et qui ont leur siège en Belgique;
- c. A des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique.

ART. 3:

§ 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'art. 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 co-propriétaires.

ART. 4.

§ 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

Amendements proposés par
la section centrale.

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.

§ 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 pourra être refusée.

ART. 6.

§ 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 des étrangers, n'ayant pas une année de résidence continue en Belgique, propriétaire de moitié du navire ;
- 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. 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.

§ 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° de l'ancienne, à moins qu'il ne soit justifié de sa perte ; 2° 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.

§ 5. A défaut de légation ou de consul belge sur les lieux, le capitaine sera tenu de canceler 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.

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'art. 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.

§ 1^{er}. Le Ministre des Finances ou le fonctionnaire délégué par lui pourra également délivrer des lettres de mer extraordinaires pour des navires construits, équipés ou achetés 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.

ART. 11.

§ 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.

Amendements proposés par la section centrale.

—

ART. 9.

Supprimé.

ART. 10.

Les lettres de mer provisoires pourront toujours être retirées en cas d'abus.

§ 5. Il sera donné connaissance de ce changement au
Ministre des Finances.

ART. 12.

Tous capitaines de navire, 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 lui être refusé et le navire pourra être retenu jusqu'à ce que les pièces requises aient été produites.

ART. 13.

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 leur lettre de mer.

ART. 14.

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

ART. 15.

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.

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.

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

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

ART. 19.

La présente loi ne s'applique pas aux navires de l'État.

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 art. 5, 4 et 3, 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'art. 6.

§ 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.

Amendements proposés par
la section centrale.

—

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.

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

Art, 21.

La loi du 11 mars 1819 est abrogée.

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

Amendements de la section
centrale.

—



ANNEXE AU PROJET DE LOI SUR LES LETTRES DE MER.

Formules du serment à prêter en vertu de l'article 4 de la loi sur les lettres de mer.

FORMULE A. — Lorsque le navire appartient en totalité ou pour plus de moitié à des Belges, ou à des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique.

Je soussigné (*nom, prénoms, état et domicile*) jure et affirme que le navire (*nom et description du bâtiment*) m'appartient pour plus de moitié, que je suis Belge ou bien que je suis étranger et ai une année de résidence continue en Belgique; que l'administration, pour ce qui concerne l'entretien, l'armement, l'avitaillement ou l'affrètement dudit navire est établie à ; que ce navire n'est pas armé en guerre et qu'il ne sera pas armé en guerre par moi ni de mon consentement en opposition avec la neutralité de l'État belge.

(*Signature du propriétaire.*)

FORMULE B. — Lorsque le navire appartient en totalité ou pour plus de moitié à des co-propriétaires belges ou étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique.

Je soussigné (*nom, prénoms et domicile*), gérant du navire (*nom et description du bâtiment*), jure et affirme que ce navire appartient pour plus de moitié à des Belges ou à des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique; que l'administration (le reste comme à la formule A).

FORMULE C. — Lorsque le navire appartient à des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique, et qui ont leur siège en Belgique.

Je soussigné (*nom, prénoms et domicile*), gérant de la société. jure et affirme que le navire (*nom et description du bâtiment*) appartient pour plus de moitié à la susdite société, que cette société a son siège à ; que l'administration, pour ce qui concerne l'entretien etc. (le reste comme à la formule A).

ANNEXE A.

*Loi néerlandaise du 28 mai 1869 sur les lettres de mer
et les passe-ports turcs.*

(STAATS-COURANT, n° 233; STAATS-BLAD, n° 96).

NOUS GUILLAUME III, ETC.

Considérant que la loi sur l'émission des lettres de mer exige révision ;
Notre Conseil d'État entendu et de commun accord avec les États généraux, avons arrêté et arrêtons les dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

Chaque navire de mer, portant le pavillon néerlandais, doit être muni d'une lettre de mer, délivrée conformément aux dispositions de la présente loi.

Sous la dénomination de navires de mer, la loi entend tous les navires naviguant au delà des balises en mer, à l'exception :

- a. De navires de guerre;
- b. De bâtiments de sociétés nautiques ou yachtclubs, reconnus pour tels par notre Ministre des Finances;
- c. Des bâtiments de pilotage, ainsi que tous les autres bâtiments du service de l'État;
- d. Des bâtiments de sauvetage;
- e. Des bâtiments de pêche, servant exclusivement à la pêche et au transport de poisson et de coquillages;
- f. Des bâtiments de l'intérieur qui, par exception, naviguent au delà des balises en mer.

ART. 2.

Les lettres de mer ne seront délivrées qu'à des navires de mer, appartenant pour plus de la moitié :

- a. A des habitants des Pays-Bas;
- b. A des sociétés, établies sous un nom collectif, ou en commandite, fixées dans le royaume, pourvu que la moitié au moins des associés, sous la raison

sociale, ou au moins la moitié des associés personnellement responsables pour le tout de la société en commandite, soient des habitants du royaume;

c. A des sociétés anonymes, de commerce et à des associations possédant la personnalité juridique, établies dans les Pays-Bas et érigées, conformément aux prescriptions de la loi, pourvu que la moitié au moins des administrateurs soient habitants des Pays-Bas.

L'administration, dont il est question dans l'article 330 du Code de commerce, doit toujours avoir son siège dans les Pays-Bas.

Sont considérés comme étant habitants des Pays-Bas :

1° Les sujets néerlandais qui habitent le royaume;

2° Toutes les autres personnes qui ont habité le royaume pendant l'année entière, avant que la lettre de mer ait été demandée.

Il ne sera pas accordé des lettres de mer aux navires équipés sur le pied de guerre, ni à ceux auxquels nous supposons l'intention d'être équipés sur le pied de guerre, contrairement à la neutralité de l'État.

ART. 3.

La lettre de mer mentionne :

a. Le nom du bâtiment;

b. La capacité à laquelle il a été jaugeé d'après les dispositions légales existantes;

c. L'espèce et les signes particuliers du navire;

d. Le nom du capitaine;

e. Dans les cas dont il est question aux articles 10 et 11, les particularités qui y sont mentionnées.

ART. 4.

Les lettres de mer sont délivrées en notre nom par notre Ministre des Finances, sans préjudice de ce qui est déterminé par les articles 10 et 11 ci-dessous, sur une déclaration écrite, affirmée par serment, que le navire satisfait aux conditions posées à l'article 2.

Cette déclaration doit être faite par le propriétaire, par le directeur de l'entreprise d'armement, par un des associés de la firme, par un des associés personnellement responsables pour le tout d'une société en commandite ou par un des administrateurs de la société anonyme ou de l'association, selon que le bâtiment appartient à une ou à plusieurs personnes, ou bien à une société de commerce ou association.

La formule de cette déclaration sera arrêtée par nous.

ART. 5.

Pour prêter le serment, exigé en vertu de l'article 4, la personne intéressée s'adressera au juge du canton de sa demeure, en lui soumettant:

a. La déclaration à affirmer;

b. Une lettre de jaugeage, délivrée conformément aux dispositions légales existantes ;

c. Le certificat constatant que le navire a été inscrit ou transféré dans les registres publics destinés à cet effet ;

d. L'acte de vente ou le certificat de construction (*bijlbrief*).

Lorsqu'une ou plusieurs de ces pièces manquent ou ne sont pas conformes au contenu de la déclaration, ou s'il en résulte que le navire ne satisfait pas, sous l'un ou l'autre rapport, aux conditions prescrites pour l'obtention de la lettre de mer, l'affirmation de la déclaration est refusée.

Pour constater ce refus, une annotation motivée est inscrite sur la demande.

La déclaration affirmée ainsi que la lettre de jaugeage devront accompagner la demande d'une lettre de mer.

ART. 6.

Les lettres de mer cessent leur effet :

a. Après quatre ans de durée ;

b. Lorsque la propriété du navire cesse de satisfaire aux conditions indiquées à l'article 2 ;

c. Par le changement du nom du navire ;

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

e. Lorsque le navire est démoli, périt par naufrage ou échouement, est incendié, ou tombe entre les mains des pirates ou des ennemis.

Lorsque le terme fixé sub litt. *a* ou le cas prévu sub litt. *b* arrive pendant que le navire se trouve hors du pays, la lettre de mer reste valable jusqu'après le retour du navire dans les Pays-Bas.

ART. 7.

Les lettres de mer cessent toujours leurs effets quand le navire passe entièrement en la possession d'étrangers.

ART. 8.

Les lettres de mer périmées devront être restituées par les capitaines, par la première occasion qui se présente, à l'autorité qui les a délivrées, sauf les cas prévus par les articles 10 et 14, derniers alinéas, et par l'article 15, deuxième alinéa.

Lorsque le navire périt, ou doit être démoli ou vendu en pays étranger, cette restitution se fera par l'intermédiaire du Ministre, consul, vice-consul ou agent consulaire ou fonctionnaire colonial néerlandais le plus voisin.

En restituant la lettre de mer, on aura soin d'indiquer le motif de la restitution.

Le capitaine recevra un reçu, constatant que la restitution de la lettre de mer a eu lieu.

ART. 9.

Dans les cas mentionnés sub *a* et *c* de l'article 6, une nouvelle lettre de mer sera délivrée aux intéressés à leur demande.

La demande doit être accompagnée de la lettre de mer périmée, d'une nouvelle déclaration affirmée conformément aux articles 4 et 5 et de la lettre de jaugeage.

De nouvelles lettres de mer pourront également être délivrées sur le même pied lorsqu'il sera suffisamment prouvé que les anciennes ont été perdues sans la faute des intéressés ou ne peuvent être produites.

ART. 10.

Des navires achetés ou construits à l'étranger pour compte de personnes, de sociétés ou d'associations, tombant dans la catégorie de celles mentionnées à l'article 2, pourront obtenir de notre Ministre des Finances des lettres de mer provisoires.

Cette lettre de mer mentionnera la capacité, d'après la lettre de jaugeage étrangère et sera valable pour le temps à y indiquer de commun accord avec les intéressés, mais qui ne devra jamais dépasser le délai déterminé par l'article 6, litt. *a*

La lettre de mer ne sera délivrée que sur l'exhibition de documents de propriété, dûment enregistrés.

A l'arrivée du navire dans les Pays-Bas, la lettre de mer provisoire sera retirée par les employés à ce désignés, et l'on devra remplir les formalités prescrites pour obtenir une lettre de mer ordinaire.

ART. 11.

Notre Ministre des Finances pourra délivrer, au besoin, des lettres de mer extraordinaires pour des navires construits, achetés ou équipés dans ce pays pour compte d'un étranger, afin que ces navires puissent, dans un temps déterminé, être dirigés directement vers le pays de leur destination sous pavillon néerlandais.

Lorsque le navire sera arrivé à sa destination, on agira avec les lettres de mer conformément à ce qui est prescrit par les trois derniers paragraphes de l'article 8.

Lorsqu'un usage illicite aura été fait d'une lettre de mer extraordinaire, délivrée en vertu du présent article, ou s'il y a lieu de supposer que l'intention de faire un usage illicite existe, la lettre de mer sera immédiatement annulée.

ART. 12.

Pour les navires uniquement propres à la navigation sur les rivières ou au cabotage, et qui sont employés à cet effet en dehors de l'Europe, par des

Néerlandais y établis, ou par des personnes, sociétés ou associations, tombant dans la catégorie de celles mentionnées dans l'article 2, il pourra être délivré provisoirement l'autorisation de porter le pavillon néerlandais, par des consuls ou autres autorités désignées par nous.

Cette autorisation est valable pour un an, à l'expiration duquel elle pourra être renouvelée pour un même terme.

Elle sera délivrée au capitaine ou au propriétaire, sur l'exhibition des documents de transfert et sur la remise au consul ou autre autorité compétente d'une déclaration affirmée sous serment et constatant que le navire satisfait auxdites conditions. Le consul ou l'autorité qui aura délivré la lettre de mer, en donnera connaissance, à la première occasion, à Notre Ministre des Affaires Étrangères, en lui faisant parvenir en même temps les copies légalisées des documents de propriété.

Lors du renouvellement, on pourra exiger une nouvelle déclaration affirmée sous serment comme il est dit ci-dessus. L'autorisation périmée sera, dans ce cas, retirée, à moins qu'elle n'ait été perdue sans la faute des intéressés ou ne peut être produite.

Les dispositions des litt. b à e de l'article 6 et du 1^{er} paragraphe de l'article 8 sont applicables également aux autorisations dont il est question dans le présent article.

Lorsqu'il sera constaté que l'autorisation a donné lieu à un usage illicite, elle sera retirée immédiatement par le consul, vice-consul, agent consulaire ou autre autorité, dans le ressort desquels se trouve le navire.

ART. 15.

Avant de faire usage d'une lettre de mer, le capitaine y apposera sa signature ordinaire en présence du fonctionnaire local le plus élevé des droits d'entrée et de sortie de l'endroit où se trouve le navire. Cet employé légalisera la signature. Lorsque le navire se trouve à l'étranger, la signature et la légalisation auront lieu chez le consul, vice-consul ou agent consulaire.

L'autorisation accordée en vertu de l'article 12 devra également être signée en présence du consul, qui l'aura délivrée, et celui-ci légalisera la signature.

La signature du capitaine sur la lettre de mer ou l'autorisation pourra être vérifiée par les fonctionnaires du premier poste, les consuls, vice-consuls ou agents consulaires mentionnés aux articles 14 et 15, lorsqu'ils le jugeront nécessaire.

Ce qui précède est aussi applicable au cas où le capitaine est remplacé momentanément ou définitivement. De ce remplacement devra être donné connaissance à l'autorité compétente, au consul, vice-consul ou agent consulaire, soit par le nouveau capitaine lui-même, soit par une des personnes désignées par l'article 4, deuxième alinéa.

Dans des cas extraordinaires, notre Ministre des Finances aura la faculté de déroger, s'il est nécessaire, aux dispositions du présent article; il en est de même du consul ou de l'autorité compétente lorsqu'il s'agit d'une des autorisations prévues par l'article 12.

ART. 14.

Les capitaines des navires de mer, tant néerlandais qu'étrangers, sont tenus, en entrant dans un port ou en sortant d'un port du royaume, de présenter aux fonctionnaires chargés des formalités d'entrée et de sortie, une lettre de mer ou autre document constatant la nationalité du navire. A défaut de cette présentation, ces fonctionnaires ne délivreront aucune expédition ; ils pourront retenir au besoin le navire jusqu'à ce que le document exigé ait été produit. Toutefois, à l'entrée, notre Ministre des Finances pourra, sous les conditions nécessaires, autoriser le navire à se rendre à sa destination et à rompre charge là ou ailleurs.

On agira de la même manière à l'égard du capitaine qui présentera une lettre de mer néerlandaise, qui n'est pas conforme aux prescriptions de la présente loi, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions pénales de la présente loi.

Des lettres de mer annulées ou périmées seront retirées par les fonctionnaires lors des formalités d'entrée ou de sortie.

ART. 15.

Les capitaines de navire de mer néerlandais, en entrant dans un port étranger où existe un consul, vice-consul ou agent consulaire néerlandais, seront tenus, s'ils y séjournent plus de vingt-quatre heures, de se rendre au plus tard le deuxième jour après leur arrivée, en personne, chez ledit fonctionnaire, pour faire viser leur lettre de mer ou autorisation.

Les lettres de mer, tombant sous l'application du dernier alinéa de l'article 14, seront retirées par les consuls, vice-consuls ou agents consulaires.

Les capitaines des bateaux à vapeur, faisant un service régulier vers des ports étrangers, sont tenus de faire viser une fois par an leur lettre de mer, et ce lors de leur première arrivée annuelle dans lesdits ports.

ART. 16.

Le capitaine aura soin de faire apposer sur la poupe de son navire, en lettres distinctes, le nom qu'il porte, et celui du lieu auquel il appartient.

ART. 17.

Le capitaine naviguant sous pavillon néerlandais sans être muni d'une lettre de mer ou d'une autorisation conforme aux prescriptions de la présente loi, ou en contravention à l'article 15, sera passible d'une amende de 200 à 3,000 florins avec ou sans un emprisonnement d'un mois à deux ans.

Le capitaine encourra une même peine en naviguant sous pavillon néerlandais avec une lettre de mer ou une autorisation annulée en vertu de l'article 6 ci-dessus ou bien qui aura été délivrée pour un autre navire.

ART. 18.

Celui qui affirmera sous serment une déclaration fautive en tout ou en partie, dans le but d'obtenir une lettre de mer ou une autorisation conformément à la présente loi, sera puni d'un emprisonnement d'un à trois ans et d'une amende de 200 à 1,500 florins, séparément ou cumulativement.

ART. 19.

Quiconque reste en défaut de restituer, conformément à la présente loi, des lettres de mer ou autorisations délivrées pour porter le pavillon néerlandais, sera puni d'une amende de 100 à 2,000 florins.

ART. 20.

Les contraventions à la présente loi, pour autant que les précédentes dispositions pénales n'y ait pourvu, seront punies d'une amende de 50 à 1,000 florins.

ART. 21.

Dans les cas mentionnés aux articles 17, 18, 19 et 20 de la présente loi est applicable l'article 463 du code pénal, en rapport avec l'article 20 de la loi du 29 juin 1864 (*Staats-Blad* n° 102) (1).

ART. 22.

Chaque fois qu'il est question dans cette loi de capitaine, on entend également par ce mot celui qui le remplace.

ART. 23.

Les fonctionnaires des droits d'entrée et de sortie, les consuls, vice-consuls ou agents consulaires dresseront procès-verbal de toutes les contraventions à cette loi, qui parviendront à leur connaissance. Ces procès-verbaux seront admis comme preuve légale des contraventions y constatées, pourvu qu'ils satisfassent aux prescriptions de l'article 437 du code d'instruction criminelle, ou lorsqu'ils auront été dressés par un employé consulaire qu'ils soient affirmés dans cet acte par son serment écrit.

Le tribunal de l'arrondissement où est établie l'administration mentionnée à l'article 330 du code de commerce, ou dans lequel ont leur siège les sociétés ou associations que la chose concerne, connaîtront de toutes les contraventions à la présente loi, pour autant qu'il ne soit statué autrement par d'autres lois.

(1) Circonstances atténuantes.

ART. 24.

La loi du 14 mars 1819 (*Staats-Blad* n° 12) est abrogée.

A l'égard des lettres de mer délivrées et qui sont valables au moment de la mise en vigueur de la présente loi, les dispositions de l'article 10 de la loi du 14 mars 1819 restent applicables, sauf que l'on se conformera à ce qui est prescrit par la présente loi dans les cas mentionnés sub. *b*, *c*, *d* et *e* de l'article 6.

Mandons et ordonnons, etc.

PAYS-BAS.

*Formules de serment déterminées par l'arrêté royal
du 21 septembre 1869.*

A. Lorsque le navire appartient en totalité ou pour plus de la moitié à des habitants des Pays-Bas :

« Je soussigné, etc. , déclare que le navire, etc. ,
» *m'appartient pour plus de la moitié*; que (je suis Néerlandais, demeurant
» dans ce pays), *ou bien* (j'ai demeuré dans les Pays-Bas durant l'année
» dernière); que l'administration, pour ce qui concerne l'entretien, l'arme-
» ment, l'avitaillement ou l'affrètement dudit navire, est établie à. ;
» que ce navire n'est pas armé en guerre et qu'il ne sera pas armé en guerre
» par moi ni de mon consentement, en opposition avec la neutralité de
» l'État. »

(*Signature du propriétaire.*)

B. Lorsque le navire appartient en totalité ou pour plus de la moitié à une société de commerce ou à une association jouissant de la personnalité juridique, établie dans les Pays-Bas :

« Je soussigné. (associé sous la firme), *ou bien*
» (administrateur de la société anonyme), *ou bien* (administrateur
» de l'association. , qui jouit de la personnalité juridique),
» déclare que le navire. , etc , *appartient pour plus de la moitié*
» (à la société établie sous ladite firme), *ou bien* (à une société en comman-
» dite dans laquelle je suis personnellement responsable pour le tout),

» *ou bien* (à ladite société anonyme', *ou bien* (à ladite association); que
 » cette (société) *ou* (association) est établie à , et qu'au moins
 » la moitié (des associés de la firme) *ou bien* (des associés personnellement
 » responsables pour le tout), *ou bien* (des administrateurs), se compose de
 » Néerlandais, demeurant dans les Pays-Bas ou de personnes qui ont
 » demeuré durant l'année entière dans les Pays-Bas; que l'administration,
 » en ce qui concerne l'entretien, l'armement, l'avitaillement ou l'affrètement
 » dudit navire, est établie dans les Pays-Bas, que le navire n'est pas armé
 » en guerre, etc. (comme plus haut). »

(Signature de l'associé ou de l'administrateur).

—

C. Lorsque le navire appartient en totalité ou pour plus de la moitié à une entreprise d'armement, conformément aux articles 320 et suivants du Code de commerce :

« Je soussigné , gérant de l'entreprise d'armement du
 » navire. , etc., déclare que la majorité de cette entreprise d'arme-
 » ment se compose (de Néerlandais demeurant dans les Pays-Bas ou de per-
 » sonnes qui ont demeuré durant l'année dernière dans les Pays-Bas) et (de
 » sociétés de commerce, d'associations possédant la personnalité juridique,
 » établies dans les Pays-Bas, érigées conformément aux prescriptions légales
 » en vigueur dans ce royaume, et administrées par des associés ou des admi-
 » nistrateurs dont la moitié au moins sont Néerlandais, habitant dans les
 » Pays-Bas, ou des personnes ayant demeuré dans les Pays-Bas durant
 » l'année dernière).

» Je déclare de plus que l'administration, etc., est établie à , que
 » le navire n'est pas armé en guerre, etc. »

(Signature du gérant).

—