
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 NOVEMBRE 1870.

LETTRES DE MER.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

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

Cette matière se trouve réglée, en Belgique, par la loi du 14 mars 1819, par les arrêtés royaux du 26 mars 1820 et du 29 octobre 1823, la résolution du 20 novembre 1823, l'arrêté du régent du 18 mars 1831, les arrêtés royaux du 12 avril 1864 et du 25 février 1868, et le règlement du 15 avril 1864.

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

La loi de 1819, dans le but d'encourager la construction et l'équipement des navires en Belgique, ne permettait d'accorder des lettres de mer qu'à des navires construits dans le royaume, en laissant toutefois au Roi la faculté de déroger à cette interdiction dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

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

Elles sont devenues superflues pour sauvegarder ces intérêts, depuis que les droits d'entrée différentiels, les droits d'entrée sur le poisson ⁽¹⁾ et les droits de tonnage sont supprimés; mais elles seront toujours indispensables pour assurer aux navires belges, au dehors, la protection et la jouissance des avantages auxquels ils peuvent prétendre en vertu du droit des gens et de nos traités de commerce et de navigation.

(1) La suppression des droits d'entrée sur le poisson ne sortira ses effets que le 1^{er} janvier 1871.

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

Depuis vingt-cinq ans, la France a modifié les lois du 24 avril 1791 et du 21 septembre 1793; l'Angleterre, la Suède, le Danemark et les Pays-Bas ont soumis à une refonte complète leur législation sur la marine marchande.

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

Les explications suivantes indiquent les motifs et la portée de ses dispositions.

ARTICLE PREMIER.

J'ai dit plus haut pourquoi les navires doivent être munis d'une lettre de mer.

ART. 2.

Cet article ne reproduit pas la disposition du 4^e alinéa de l'art. 2 de la loi de 1819, qui défend, à moins d'une autorisation du Roi, d'accorder des lettres de mer à des navires construits à l'étranger. Dans le but de faciliter le recrutement de notre marine marchande, une loi du 12 avril 1864 a déclaré libres à l'entrée les navires de construction étrangère, et un arrêté royal du même jour a réglementé de la manière la plus large la nationalisation de ces bâtiments, mais la nationalisation nécessite encore des démarches et donne lieu à des retards; c'est pour prévenir ces inconvénients que le projet de loi efface toute distinction entre les navires construits en Belgique et ceux qui sont construits à l'étranger, en ce qui concerne l'obtention de lettres de mer.

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

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

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

Enfin, à la différence de la loi de 1819, l'art. 2 du projet n'enlève plus aux

étrangers qui font naviguer sous pavillon étranger et qui résident en Belgique, la faculté d'être propriétaires de navires portant notre pavillon national.

ART. 3.

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

Une contradiction existe entre le texte de la loi de 1819 et le serment dont la formule y est annexée. D'après l'art. 3, § 2, combiné avec l'art. 5, § 1^{er}, il suffit que les cinq huitièmes du navire appartiennent à des habitants du pays, tandis que, suivant la formule prise à la lettre, cette condition devrait être remplie pour la totalité du navire. La formule nouvelle qui sera prescrite, en vertu de l'art. 4 du projet de loi, fera cesser cet état de choses regrettable.

ART. 4.

L'art. 5 de la loi de 1819, veut que le serment d'affirmation de propriété soit prêté devant le tribunal de première instance, ou, si ce tribunal est éloigné de plus d'une lieue, devant le juge de paix du canton. L'art. 4 du projet décide que, dans tous les cas, cette formalité sera dorénavant remplie devant le juge de paix. C'est ce qui se pratique dans les Pays-Bas.

ART. 5.

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

ART. 6.

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

ART. 7.

Dispositions reprises de la loi de 1819 et de l'art. 7 de la loi néerlandaise de 1869.

ART. 8.

Cet article est emprunté au § 4 de la circulaire du 15 avril 1864, et à l'art. 9

de la loi néerlandaise de 1869. Il pourvoit à une nécessité des armements maritimes, en couvrant sans retard du pavillon national les navires achetés par de Belges à l'étranger.

ART. 9 ET 10.

Ces articles reproduisent l'art. 10 de la loi néerlandaise de 1869.

ART. 11 ET 12.

Dispositions reprises des art. 10 et 17 de la loi du 14 mars 1819.

ART. 13, 14, 15 ET 16.

Ces articles sont empruntés aux dispositions de l'art. 14 de la loi néerlandaise de 1869.

ART. 18.

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

ART. 19.

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

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

ART. 20.

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

Bien que, par suite de la suppression des droits d'entrée sur le poisson à partir du 1^{er} janvier prochain, il n'y ait plus, à dater de ce jour, de distinction à faire en douane entre les pêcheurs belges et les pêcheurs étrangers, et qu'ainsi les abus, pour la répression desquels l'art. 9 de la loi du 25 février 1842 avait été porté,

ne soient plus à craindre, on croit qu'il convient de maintenir le *statu quo*; en effet, un certain nombre de bâtiments vont au loin pratiquer la pêche et, dans leur propre intérêt, il importe qu'ils soient munis de lettres de mer, qui leur assurent partout la protection à laquelle notre pavillon donne droit.

ART. 21.

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

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

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

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

Il transfère au Département des Affaires Étrangères la délivrance des lettres de mer ;

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

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

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

Il n'interdit plus aux étrangers, comme le faisait l'art. 5 de la loi de 1819, la faculté de faire des avances de fonds sur les navires belges ; la question de l'introduction dans nos lois du *mortgage* anglais reste entière ; la discussion prochaine du code de commerce la résoudra ;

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

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

Il prolonge, comme le fait la loi néerlandaise, de 2 à 4 ans la durée de la lettre de mer ;

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

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

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

Le Ministre des Finances,

V. JACOBS.

PROJET DE LOI. **Leopold II,****ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

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 Affaires Étrangères 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 son fondé de pouvoirs, ou par le gérant, si le navire appartient à une société.

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 constatant la propriété du navire, et du certificat de jaugeage.

§ 2. La formule du serment, 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 Affaires Étrangères 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, propriétaires 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 un an.

ART. 7.

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

§ 2. En cas de destruction du navire ou de vente en pays étranger, le capitaine remettra la lettre de mer à la légation ou au consulat belge le plus voisin, 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 Affaires Étrangères.

ART. 8.

Le Ministre des Affaires Étrangères 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 Affaires Étrangères 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 commissaire maritime, si le capitaine est en Belgique, ou par le consul, s'il est à l'étranger.

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

§ 3. Il sera donné connaissance de ce changement au Ministre des Affaires Étrangères.

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, l'autorisation d'entrer pourra leur être refusée.

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, les consuls, les vice-consuls et agents consulaires 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 n'est pas requise lorsque le procès-verbal est rédigé par un consul, vice-consul ou agent consulaire, 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. 3, 4 et 5, peut être remplacé par une déclaration du propriétaire, certifiée exacte par l'administration communale, conforme à la formule qui sera déterminée par arrêté royal.

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

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

ART. 21.

La loi du 14 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.

Donné à Bruxelles, le 22 novembre 1870.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

B^{on} D'ANETHAN.

Le Ministre des Finances,

VICTOR JACOBS
