

DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES DÉPENSES.		MONTANT DES CRÉDITS	
		par chapitre.	par service.
		fr.	fr.
REPORT			79,125,660
CHAPITRE LXVII. — <i>Escomptes sur divers droits.</i>			
Art. 1 ^{er} .	Escompte sur le droit de consommation des sels. { Douanes..... 400,000 ^f Contributions indirectes..... 87,000	487,000 ^f	
— 2.	Escompte sur les droits de douanes..... 1,000,000	1,666,000	1,666,000
— 3.	Escompte sur le droit de fabrication du sucre indigène..... 150,000		
— 4.	Escompte sur le droit de fabrication des bières..... 29,000		
TOTAL de la V ^e Partie.....			80,791,660
RÉCAPITULATION.			
I ^{er}	Partie. Dette publique.....	394,368,453 ^f	
II ^e	— Dotations.....	1,687,600	
III ^e	— Service général.....	18,497,006	
IV ^e	— Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.....	151,594,180	
V ^e	— Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes.....	30,791,660	
			646,938,899

Le Ministre des finances,
Signé BINEAU.



Certifié conforme :
Paris, le 15^e Avril 1852,
*Le Garde des Sceaux, Ministre Secrétaire
d'état au département de la Justice,*
ABBATUCCI.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'Imprimerie nationale, ou chez les Directeurs des postes des départements.

IMPRIMERIE NATIONALE. — 15 Avril 1852.

BULLETIN DES LOIS DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 519.

N^o 3951. — *RAPPORT et DÉCRET concernant le Rôle d'équipage et les Indications des Bâtiments et Embarcations exerçant une Navigation maritime.*

Du 19 Mars 1852.

RAPPORT AU PRINCE-PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Monseigneur,

La cour de cassation a reconnu, par ses arrêts des 17 janvier 1850 et 22 août 1851, que l'obligation du rôle d'équipage pour les bâtiments et embarcations de mer résulte implicitement des articles

10 et 16, titre I^{er}, livre II de l'ordonnance d'août 1681;

18 et 22, titre I^{er}, livre VIII de l'ordonnance du 15 avril 1689;

1^{er} et 3 du règlement du 8 mars 1722;

1^{er} et 3 du règlement du 31 août suivant, spécial aux bateaux de pêche;

5, 8, 14 et 16 du règlement du 23 janvier 1727, spécial à la Guyenne, la Saintonge, l'Aunis, le Poitou et îles dépendantes;

7 de la déclaration du 18 décembre 1728; *

4, titre X, 1 et 15, titre XIV, de l'ordonnance du 31 octobre 1784;

Et explicitement des articles 4 à 14 du règlement du 13 août 1726, spécial à la Provence et au Languedoc.

Confirmée, d'ailleurs, par l'ordonnance du 18 octobre 1740 sur la navigation du petit cabotage (articles 9, 10 et 11), ainsi que par l'article 226 du Code de commerce, cette obligation a été sanctionnée depuis par la pénalité qu'édictent les articles 13 du règlement international du 23 juin 1843 et 6 de la loi du

X^e Série.

23 juin 1846, pénalité spéciale aux bateaux de pêche exerçant leur industrie dans la portion de mer située entre les côtes de France et d'Angleterre.

Cette obligation, sur laquelle j'insiste, n'a rien que de normal si l'on considère que le rôle d'équipage peut seul constater valablement la navigation donnant lieu à l'inscription des gens de mer et leur ouvrant des droits à la pension dite *demisoldé*; les conventions passées entre eux et les armateurs (article 10, titre 1^{er}, livre II de l'ordonnance de 1681; 9, titre XIV, de celle du 31 octobre 1784; 192 et 250 du Code de commerce); que cette pièce acquiert plus d'importance encore en ce qu'elle offre un supplément aux registres de l'état civil pour tout individu embarqué, et un contrôle signalétique de toutes les personnes confiées au capitaine et dont il doit compte à l'État.

Or, la multiplicité des actes que j'ai mentionnés, et dont certaines dispositions sont rédigées en termes peu précis, il faut le reconnaître, le caractère spécial de plusieurs d'entre eux par rapport au genre de navigation ou aux limites territoriales de leur application, toutes ces causes ont produit de fréquentes difficultés judiciaires, par suite desquelles sont intervenues, pour des délits semblables, des condamnations différentes.

Il importe, dans un intérêt d'humanité tout autant que de bonne administration, de faire cesser un état de choses aussi regrettable; car, si l'arrêt de cassation du 13 février 1852 et le décret du 4 mars suivant mettent maintenant à l'abri de toute contestation l'emploi des diverses dispositions non abrogées de l'ordonnance du 31 octobre 1784, le département de la marine hésite naturellement à réclamer, en matière d'embarquements et de débarquements clandestins, contre de pauvres marins, patrons de chétives embarcations, l'application d'une amende aussi élevée que celle (trois cents francs) édictée par les articles 1^{er} et 15, titre XIV, de l'ordonnance précitée.

Une circonstance survenue tout récemment nécessite, au reste, la révision immédiate de ce point essentiel de notre législation maritime.

S'appuyant sur une interprétation peut-être trop littérale de certains termes de l'article 4, titre X, de l'ordonnance concernant les classes, lesquels ne constituent point, à mon avis, la reconnaissance d'un droit, mais seulement la mention d'une tolé-

rance administrative, la cour de cassation, dans un arrêt du 19 février dernier, a admis que les bâtiments naviguant exclusivement sur les rivières, même situées dans les limites de l'inscription maritime, ne sont point soumis, en ce qui concerne le rôle d'équipage, à l'obligation résultant des prescriptions du règlement du 23 janvier 1727 et de l'ordonnance du 18 octobre 1740.

Cette doctrine est de nature à porter une trop grave atteinte au service de police et de surveillance qui incombe à mon département pour que j'hésite à soumettre à votre approbation le décret ci-joint, qui, en établissant nettement le caractère obligatoire du rôle d'équipage pour tout bâtiment ou embarcation accomplissant une navigation maritime, permettra néanmoins le maintien de certaines dispositions administratives, depuis longtemps en vigueur, qui concilient les nécessités d'ordre public et les intérêts individuels.

En ce qui touche le renouvellement des rôles des navires armés au long cours, on n'entend point apporter de modifications aux conditions particulières qui, dans l'article 194 du Code de commerce, déterminent le voyage de mer; le mot *voyage* a, dans l'article 2 du présent décret, la même signification que dans les articles 11 de la loi du 27 vendémiaire an II, et 5, n° 1, de la loi du 3 brumaire an IV. On comprend, par cette locution purement administrative, le temps qui s'écoule entre le départ d'un navire expédié de France pour une destination de long cours et son retour dans un port de la métropole.

L'article 6 du décret maintient les dispositions de l'article 21 de la loi du 6 mai 1841, exigeant l'apposition, à l'arrière des bâtiments et embarcations, de leur nom et port d'attache; mais, comme pour le rôle d'équipage, il réduit et proportionne les pénalités.

Voici, d'ailleurs, pourquoi les préposés de l'administration des douanes figurent parmi les agents habiles à constater les infractions de l'espèce.

L'article 21 de la loi du 6 mai 1841 a abrogé, en les remplaçant, les articles 4 et 19 de celle du 27 vendémiaire an II. Bien que ces deux lois concernent principalement les intérêts confiés au département des finances, cependant les articles ci-dessus énoncés offraient, pour la police de la pêche et de la navigation maritimes, un moyen d'action trop naturel et trop efficace pour que l'emploi en fût négligé par le département de

la marine, sur la poursuite duquel de nombreuses condamnations ont été depuis longtemps prononcées.

Si la répression des infractions dont il s'agit intéresse le département des finances, elle intéresse encore plus le service que je dirige, en raison de son caractère particulier d'ordre et de sûreté publics. On concilie toutes les nécessités en maintenant aux agents des douanes la faculté de verbaliser à cet égard; seulement, afin de faire disparaître les divergences d'application, la répression des infractions de l'espèce ne sera plus poursuivie, comme pour celles en matière de douane, devant les tribunaux de paix, mais bien devant les tribunaux correctionnels.

Après ces observations indispensables, je sou mets à votre approbation le décret ci-joint, qui doit assurer un facile exercice à l'un des services les plus importants du département de la marine.

Je suis avec le plus profond respect,

Monseigneur,

Votre très-humble et très-dévoûé serviteur.

Le Ministre secrétaire d'état de la marine et des colonies,

Signé THÉODORE DUCOS.

DÉCRET.

LOUIS-NAPOLÉON, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre secrétaire d'état de la marine et des colonies;

Le conseil d'amirauté entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le rôle d'équipage est obligatoire pour tous bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime.

La navigation est dite *maritime*, sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées, et, jusqu'aux limites de l'inscription maritime, sur les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer.

2. Le rôle d'équipage est renouvelé à chaque voyage pour les bâtiments armés au long cours, et tous les ans pour ceux armés au cabotage ou à la petite pêche.

3. Tout capitaine, maître ou patron, ou tout individu qui en fait fonctions, est tenu, sur la réquisition de qui de droit, d'exhiber son rôle d'équipage, sous peine d'une amende de

cinq cents francs si le bâtiment est armé au long cours, de deux cents francs si le bâtiment ou embarcation est armé au cabotage, de cent francs s'il est armé à la petite pêche.

4. L'embarquement de tout individu qui ne figure pas sur le rôle d'équipage est punissable, par chaque individu embarqué, d'une amende de trois cents francs, si le bâtiment est armé au long cours;

De cinquante à cent francs, si le bâtiment ou embarcation est armé au cabotage;

De vingt-cinq à cinquante francs, s'il est armé à la petite pêche.

5. Est punissable des peines portées à l'article 4, et sous les mêmes conditions, le débarquement, sans l'intervention de l'autorité maritime ou consulaire, de tout individu porté à un titre quelconque sur un rôle d'équipage.

6. Le nom et le port d'attache de tout bâtiment ou embarcation exerçant une navigation maritime seront marqués à la poupe, en lettres blanches de huit centimètres au moins de hauteur, sur fond noir, sous peine d'une amende de cent à trois cents francs, s'il est armé au long cours;

De cinquante à cent francs, s'il est armé au cabotage;

De dix à cinquante francs, s'il est armé à la petite pêche.

Défense est faite, sous les mêmes peines, d'effacer, altérer, couvrir ou masquer lesdites marques.

7. Les commissaires de l'inscription maritime, consuls et vice-consuls de France, officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'État, les syndics des gens de mer, gardes maritimes et gendarmes de la marine, concourront à la recherche et à la constatation des infractions prévues dans le présent décret.

Les agents de l'administration des douanes concourront seulement à la constatation de celle que prévoit l'article précédent.

8. Ces infractions, auxquelles ne seront point appliquées les dispositions de l'article 365, paragraphe 2, du Code d'instruction criminelle, seront poursuivies, en France et dans les colonies françaises, devant le tribunal correctionnel du lieu où elles auront été constatées.

Si la constatation a eu lieu en pays étranger, le procès-verbal dressé par le consul ou l'officier commandant un bâtiment de l'État sera transmis au tribunal correctionnel dans le ressort duquel est situé le port d'attache du navire en contravention.

Cette transmission aura lieu par l'intermédiaire du commissaire de l'inscription maritime compétent, qui consignera sur le procès-verbal la date de sa réception.

9. Les procès-verbaux feront foi jusqu'à inscription de faux; ils devront être signés; ils devront, en outre, et à peine de nullité, être affirmés dans les trois jours de la clôture desdits procès-verbaux par-devant le juge de paix du canton ou l'un de ses suppléants, ou par-devant le maire ou l'adjoint, soit de la résidence de l'agent instrumentaire, soit de celle où le délit a été constaté.

Ne sont point; toutefois, soumis à l'affirmation les procès-verbaux dressés par les commissaires de l'inscription maritime, consuls et vice-consuls de France, officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'État.

10. Les poursuites ont lieu à la diligence du ministère public et aussi des commissaires de l'inscription maritime. Ces officiers, dans ce cas, ont droit d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendus à l'appui de leurs conclusions.

Les poursuites seront intentées dans les trois mois qui suivront le jour où la contravention aura été constatée ou celui de la réception d'un procès-verbal dressé en pays étranger.

A défaut de poursuites intentées dans ce délai, l'action publique est prescrite.

11. Toutes les amendes appliquées en vertu du présent décret seront prononcées solidairement tant contre les capitaines, maîtres ou patrons, que contre les armateurs des bâtiments ou embarcations.

Le montant de ces amendes sera attribué à la caisse des invalides de la marine, et le cinquième en sera dévolu aux syndics des gens de mer, gardes-maritimes, gendarmes de la marine et agents des douanes qui auront constaté la contravention.

Cette allocation ne pourra, toutefois, excéder vingt-cinq francs pour chaque infraction.

12. Les receveurs de l'administration de l'enregistrement et des domaines sont chargés du recouvrement des amendes prononcées en vertu du présent décret. Ils verseront les fonds en provenant dans les mains des trésoriers des invalides de la marine.

13. Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires au présent décret.

14. Le ministre de la marine et des colonies est chargé de

l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et au Bulletin officiel de la marine.

Fait au palais des Tuileries, le 19 Mars 1852.

Signé LOUIS-NAPOLÉON.

Le Ministre secrétaire d'état de la marine et des colonies,

Signé THÉODORE DUCOS.

N° 3952. — RAPPORT et DÉCRET sur la Navigation dite au Bornage.

Du 20 Mars 1852.

RAPPORT AU PRINCE-PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Monseigneur,

L'édit de mars 1584 (article 86), les ordonnances d'août 1681 (livre II, titre I^{er}, article 1^{er}), du 27 janvier 1688, du 15 avril 1689 (livre VIII, titre I^{er}, article 11), du 27 mai 1716, du 12 décembre 1724, le règlement du 15 août 1725, l'ordonnance du 18 octobre 1740 (article 6), le règlement du 1^{er} janvier 1786, (articles 30 à 40), la loi du 10 août 1791 (titres IV et V), le décret du 3 brumaire an IV (articles 9 et 13), l'arrêté du 11 thermidor an X, et enfin l'ordonnance du 7 août 1825, ont successivement établi les conditions d'âge, de navigation, de services à l'État et d'aptitude exigées des capitaines, maîtres ou patrons exerçant le commandement des navires du commerce armés au *long cours*, au *grand* ou au *petit cabotage*.

D'un autre côté, le règlement du 20 août 1673 (article 1^{er}), l'ordonnance d'août 1681 (livre III, titre VI, article 59), les règlements des 13 août 1726 (articles 1 et 2) et 23 janvier 1727 (articles 1 et 2), la déclaration du 21 octobre 1727 (article 11), l'ordonnance du 18 octobre 1740 (articles 1, 2, 3 et 4), l'arrêté du 14 ventôse an XI, l'article 377 du Code de commerce, et l'ordonnance du 12 février 1815, ont déterminé les limites de ces trois navigations distinctes.

Aux termes des articles 1 et 2, titre I^{er}, livre II, de l'ordonnance d'août 1681, l'exercice du commandement d'un navire par un marin ou individu non breveté entraîne l'application d'une double amende de trois cents francs contre ce marin et l'armateur qui l'emploie.