

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

2 février 2006

**PROJET DE LOI**  
**portant diverses dispositions en**  
**matière de transport**

SOMMAIRE

1. Résumé .....	3
2. Exposé des motifs .....	4
3. Avant-projet .....	12
4. Avis du Conseil d'État .....	19
5. Projet de loi .....	23
6. Annexe .....	34

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 februari 2006

**WETSONTWERP**  
**houdende diverse maatregelen**  
**inzake vervoer**

INHOUD

1. Samenvatting .....	3
2. Memorie van toelichting .....	4
3. Voorontwerp .....	12
4. Advies van de Raad van State .....	19
5. Wetsontwerp .....	23
6. Bijlage .....	34

Le Gouvernement a déposé ce projet de loi le 2 février 2006.

De Regering heeft dit wetsontwerp op 2 februari 2006 ingediend.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 9 février 2006.

De «goedkeuring tot drukken» werd op 9 februari 2006 door de Kamer ontvangen.

cdH	: Centre démocrate Humaniste
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	: Front National
MR	: Mouvement Réformateur
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
PS	: Parti socialiste
sp.a - spirit	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
Vlaams Belang	: Vlaams Belang
VLD	: Vlaamse Liberalen en Democraten

*Abréviations dans la numérotation des publications :*

DOC 51 0000/000 :	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Séance plénière
COM :	Réunion de commission
MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties :*

DOC 51 0000/000 :	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN :	Plenum
COM :	Commissievergadering
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

*Publications officielles éditées par la Chambre des représentants*

Commandes :  
Place de la Nation 2  
1008 Bruxelles  
Tél. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.laChambre.be

*Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers*

Bestellingen :  
Natieplein 2  
1008 Brussel  
Tel. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.deKamer.be  
e-mail : publicaties@deKamer.be

**RÉSUMÉ**  
—————

*Le présent projet de loi tend à compléter la législation en matière de transport par quelques dispositions relatives au transport par mer, par air, par route et par chemin de fer.*

**SAMENVATTING**  
—————

*Dit wetsontwerp beoogt de wetgeving inzake vervoer aan te vullen met enkele bepalingen op het gebied van het zee-, lucht-, weg- en spoorvervoer.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

---

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi tend à compléter la législation en matière de transport par quelques dispositions relatives au transport par mer, par air, par route et par chemin de fer.

Le projet de loi comprend cinq chapitres.

### CHAPITRE PREMIER

#### Généralités

Article premier

N'appelle pas de commentaires.

### CHAPITRE II

#### Transport et Pêche maritimes

Section première

*Modification de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable*

Art. 2

Remplace le titre de la loi en accord avec l'extension prévue du contenu de la loi.

Art. 3

Vise à étendre au transport maritime, la compétence du Roi de prendre toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes dérivés, mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

Comme l'indique l'intitulé de la loi actuelle, le Roi dispose déjà de cette compétence en ce qui concerne le transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

## MEMORIE VAN TOELICHTING

---

DAMES EN HEREN,

Dit wetsontwerp beoogt de wetgeving inzake vervoer aan te vullen met enkele bepalingen op het gebied van het zee-, lucht-, weg- en spoorvervoer.

Het wetsontwerp bestaat uit vijf hoofdstukken.

### HOOFDSTUK I

#### Algemeen

Artikel 1

Behoeft geen toelichting.

### HOOFDSTUK II

#### Zeevervoer en Zeevisserij

Afdeling I

*Wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg*

Art. 2

Vervangt het opschrift van de wet overeenkomstig de beoogde uitbreiding van de inhoud van de wet.

Art. 3

Beoogt de uitbreiding tot het vervoer ter zee, van de bevoegdheid van de Koning om ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en afgeleide akten, maatregelen te nemen die de opheffing en wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden.

Zoals het opschrift van de bestaande wet aangeeft, beschikt de Koning reeds over die bevoegdheid wat betreft het vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Elle Lui a été accordée en 1969 pour permettre l'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport avec la célérité qu'ils requièrent. Contrairement à l'époque, la célérité requise pour leur exécution en matière de transport maritime est devenue aujourd'hui tout aussi pressante que pour le transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

Cette compétence, l'actuelle tant que celle qui est proposée, est strictement limitée à l'exécution d'obligations internationales.

Il s'agit d'une exécution sans latitude politique, que le législateur peut donc confier au Roi sans se dessaisir du réel pouvoir décisionnel.

## Section II

### *Modification du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime*

#### Articles 4 à 10

Visent à conformer plusieurs articles du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime du 5 juin 1928 à la Convention n° 105 de l'O.I.T. de 1957 concernant l'abolition du travail forcé et ratifiée par la Belgique le 23 janvier 1961 et à la Charte sociale du Conseil de l'Europe.

En effet, ce code prévoit des sanctions pénales allant jusqu'à deux ans de prison pour des membres d'équipage qui se rendent coupables de fautes disciplinaires.

La Convention n° 105 de l'O.I.T. dispose que les États membres qui la ratifient, s'engagent à supprimer toute forme de travail forcé, notamment en tant que mesure de discipline du travail, et à prendre des mesures efficaces en vue de son abolition immédiate et complète.

Le Comité des experts indépendants, ci-après appelé le Comité, créé dans le cadre de la Charte sociale européenne, établie à Turin le 18 octobre 1961 et approuvée par la loi du 11 juillet 1990, déplore dans ses conclusions *ad hoc* que, malgré ses sollicitations répétées, la Belgique n'a toujours pas pu faire état de progrès quant à la rédaction d'une législation nationale adaptant les articles incriminés du Code disciplinaire et pénal.

Ze werd in 1969 aan de Koning toegekend om het mogelijk te maken dat de verdragen en internationale akten inzake vervoer worden uitgevoerd met de snelheid die ze vereisen. In tegenstelling tot destijds, is de uitvoering inzake zeevervoer thans niet minder spoedeisend dan die inzake wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart.

Die bevoegdheid, zowel de bestaande als de voorgestelde, is strikt beperkt tot uitvoering van internationale verplichtingen.

Het betreft een uitvoering zonder beleidsvrijheid, die de wetgever dus aan de Koning kan overlaten zonder reële beslissingsmacht af te staan.

## Afdeling II

### *Wijziging van het Tucht en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij*

#### Artikelen 4 tot 10

Strekken ertoe om meerdere artikelen van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij van 5 juni 1928 in overeenstemming te brengen met het door België op 23 januari 1961 geratificeerde I.A.O.-Verdrag nr. 105 van 1957 betreffende de afschaffing van de dwangarbeid en met het Sociaal Handvest van de Raad van Europa.

In dat wetboek wordt immers voorzien in strafsancties, gaande tot twee jaar gevangenis, voor bemanningsleden die zich schuldig maken aan tuchtfouten.

Het I.A.O.-Verdrag nr. 105 bepaalt dat de lidstaten die het bekrachtigen zich verbinden tot het afschaffen van enigerlei vorm van gedwongen arbeid, o.m. als middel tot arbeidsdiscipline en tot het nemen van doeltreffende maatregelen voor de onmiddellijke en algehele afschaffing ervan.

Het Comité van onafhankelijke deskundigen, hierna het Comité genoemd, opgericht in het kader van het Europees Sociaal Handvest, opgemaakt te Turijn op 18 oktober 1961 en goedgekeurd bij wet van 11 juli 1990 betreurt in zijn conclusies *ad hoc* dat spijts zijn herhaald aandringen, België tot dusver nog steeds geen vooruitgang vermocht te melden wat betreft de redactie van een nationale wetgeving houdende aanpassing van de gewraakte artikelen van het Tucht- en Strafwetboek.

La Belgique a mis en doute et contesté la position et l'argumentation du Comité. En effet, le travail obligatoire généralisé résultant de certaines peines d'emprisonnement correctionnelles ne constitue pas une sanction supplémentaire mais doit être considéré comme un moyen de rééducation et de réinsertion sociale du condamné qui, par là, a la possibilité de contribuer à l'amélioration financière de son sort et de celui de sa famille grâce aux fruits de son travail pénitencier.

Le Comité ne pouvait accepter la position adoptée par la Belgique et continuait d'exiger l'adaptation des articles incriminés du Code disciplinaire et pénal soient adaptés en y stipulant que les peines d'emprisonnement en raison de fautes de discipline qui entraînent du travail obligatoire, ne seront licites que si la faute de discipline a compromis la sécurité du navire ou la vie ou la santé des personnes embarquées.

Comme le Comité risquait d'imposer des sanctions à l'égard de la Belgique, un projet de loi a été rédigé pour apporter les modifications voulues au Code disciplinaire et pénal.

Ce projet de loi a été soumis au Conseil d'État qui a rendu son avis L.29.044/4 le 21 juin 1999. Le présent texte est conforme à l'avis.

La poursuite de l'examen du projet de loi a ensuite été interrompue jusqu'à aujourd'hui car un tout nouveau Code disciplinaire et pénal est en cours de rédaction parallèlement au projet. Toutefois, sous peine de réprimer éventuellement la Belgique, le Comité insiste aujourd'hui fortement sur la révision effective la plus rapide possible. Etant donné que la rédaction et l'approbation définitive du nouveau Code disciplinaire et pénal peut encore durer assez longtemps, il convient de procéder le plus rapidement possible aux modifications demandées par le Comité.

### Section III

*Modification de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires*

Articles 11, 12 et 13

Visent à insérer une disposition prévoyant des sanctions dans le cadre de l'exécution du règlement (CE) n° 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Het standpunt en de argumentatie van het Comité werden door België betwijfeld en aangevochten. Inderdaad, de algemene verplichte arbeid n.a.v. bepaalde correctionele gevangenisstraffen wil geen bijkomende sanctie zijn doch moet worden beschouwd als een middel tot wederopvoeding en sociale reclassering van de veroordeelde die hierdoor in de gelegenheid wordt gesteld om door de vruchten van zijn gevangenisarbeid bij te dragen in de financiële verbetering van zijn lot en dat van zijn familie.

Het Comité kon het door België ingenomen standpunt niet aanvaarden en bleef bij zijn eis dat de gewraakte artikelen moeten worden aangepast door in de desbetreffende artikelen van het Tucht- en Strafwetboek te voorzien dat gevangenisstraffen wegens inbreuken op de tucht die verplichte arbeid tot gevolg hebben enkel dan geoorloofd zijn als het tuchtmisdrijf de veiligheid van het schip of het leven of de gezondheid van de opvarenden in gevaar heeft gebracht.

Daar er moest voor worden gevreesd dat door het Comité aan België sancties zouden worden opgelegd, werd een ontwerp van wet opgesteld om de gevraagde aanpassingen aan het Tucht- en Strafwetboek in te voeren.

Het ontwerp van wet werd aan de Raad van State voorgelegd die op 21 juni 1999 zijn advies L.29.044/4 verleende. Voorliggende tekst is conform het advies.

Er werd vervolgens tot op heden gewacht om het ontwerp van wet zijn verdere behandeling te geven omdat gelijklopend aan het ontwerp gewerkt wordt aan de redactie van een geheel nieuw Tucht- en Strafwetboek. Evenwel wordt thans door het Comité, mogelijk op straffe van negatieve terechtwijzing van België, zeer sterk aangedrongen op de meest spoedige daadwerkelijke herziening. Daar de redactie en finale goedkeuring van het nieuwe Tucht- en Strafwetboek nog geruime tijd kan in beslag nemen, is het passend om de door het Comité gevraagde wijzigingen zo spoedig mogelijk in te voeren.

### Afdeling III

*Wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen*

Artikel 11, 12 en 13

Strekken ertoe een bepaling die sancties voorziet in het kader van de uitvoering van verordening (EG) nr. 725/2004/EG betreffende de verbetering van de beveiliging van de schepen en havenfaciliteiten in te voeren.

En ce qui concerne l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, le Comité de Renseignement et de Sécurité élabore un plan d'actions afin de faciliter l'implémentation pratique de ces règlements sur le terrain dans les divers ports.

L'article 14 de ce règlement stipule que les États membres doivent veiller à ce que les sanctions prévues en cas d'infraction aux dispositions du règlement soient efficaces, proportionnées et dissuasives. Le Conseil des ministres du 3 septembre 2004 a chargé le comité fédéral ainsi que les comités locaux de formuler d'ici au 31 décembre 2004 une proposition relative au système de sanction imposé par le règlement (CE) n° 725/2004.

Dans un souci de cohérence avec les mesures de répression prévues pour les navires dans le cadre du non-respect de ce règlement, les mêmes sanctions sont prévues pour la partie consacrée aux installations portuaires. A cet effet, deux articles *bis* sont insérés dans la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires. Le fait d'entraver volontairement les missions de l'autorité en application du règlement, est également punissable.

Par dérogation au règlement existant il est prévu que les fonctionnaires chargés de veiller au respect du règlement et ses arrêtés d'exécution, sont spécialement désignés à cet effet par le Roi.

### CHAPITRE III - TRANSPORT AÉRIEN

#### **Modifications à la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

#### COMMENTAIRES PAR ARTICLE

##### Art. 14

Il est créé une infraction spécifique pour les aéronefs qui ne respectent pas les trajectoires de vol qui leur sont assignées par les services de contrôle de la circulation aérienne. Cette disposition dont le caractère est général vise l'ensemble des routes suivies par les aéronefs : les routes de départ, d'arrivée et en vol de croisière. Dans un premier temps, cette disposition sera utilisée pour assurer le strict respect des mesures prises dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores des aéronefs aux abords des aéroports.

Wat de verbetering van de beveiliging van de schepen en havenfaciliteiten betreft wordt er binnen het Comité van Inlichtingen en Veiligheid gewerkt aan een actieplan dat de praktische implementatie van deze verordening op het terrein in de diverse havens dient te faciliteren.

Artikel 14 van deze verordening stelt dat de lidstaten erop moeten toezien dat de sancties die zijn voorzien in geval van overtreding van de bepalingen van de verordening doeltreffend, evenredig en ontradend moeten zijn. De Ministerraad van 3 september 2004 belastte het federaal comité en de lokale comités ermee tegen 31 december 2004 een voorstel te formuleren betreffende het sanctiesysteem opgelegd in de verordening (EG) nr. 725/2004.

Om coherent te blijven met de beteugelingsmaatregelen die voor de schepen zijn voorzien in het kader van niet-naleving van deze verordening worden dezelfde strafmaatregelen voorzien voor het gedeelte havenfaciliteiten. Hiertoe worden twee *bis*-artikelen in de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen ingevoegd. Ook wordt het opzettelijk belemmeren van de opdrachten van de overheid bij het toepassen van de verordening strafbaar gesteld.

In afwijking van de bestaande regeling wordt bepaald dat de ambtenaren belast met het toezicht op de naleving van de verordening en haar uitvoeringsbesluiten, speciaal daartoe door de Koning worden aangewezen.

### HOOFDSTUK III - LUCHTVERVOER

#### **Wijzigingen aan de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart**

#### ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

##### Art. 14

Er wordt een specifieke inbreuk ingesteld voor de luchtvaartuigen die de vliegroutes niet respecteren die hen zijn toegewezen door de diensten van de luchtverkeersleiding. Deze bepaling die van algemene aard is, heeft betrekking op het geheel van de door de luchtvaartuigen gevolgde routes: de routes voor vertrek, voor aankomst en in kruisvlucht. In het begin zal deze bepaling gebruikt worden met het oog op het waarborgen van de strikte naleving van de maatregelen die genomen zijn in het kader van de strijd tegen de geluidsoverlast van de luchtvaartuigen in de omtrek van luchthavens.

## Art. 15

Une nouvelle disposition a été insérée dans un nouvel article 26*bis* concernant les personnes se trouvant sur les aérodromes ou leurs dépendances, tenues de porter un badge d'identification en application des dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile.

Cette disposition permet de sanctionner le non-respect des obligations en matière de badges d'identification.

## Art. 16

Le texte actuel de l'article 27 prévoit les cas en vertu desquels les agissements d'une personne physique à bord d'un aéronef sont constitutifs d'infractions pénales.

Le pouvoir de donner des instructions revient en dernier ressort au commandant; ces instructions ne sont pas limitées aux consignes verbales mais peuvent également comprendre celles qui sont communiquées par voie d'affichages et au moyen de panneaux lumineux tels que les voyants de contrôle pour les ceintures de sécurité et l'interdiction de fumer. L'obligation d'obtempérer aux instructions du commandant se justifie aussi dans un but de sûreté qu'il importe d'ajouter à l'article. Cette notion de sûreté est définie par l'Organisation de l'aviation civile internationale comme la combinaison de mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

L'énumération des infractions commises à bord par les passagers est complétée, conformément au texte proposé par l'O.A.C.I. dans sa résolution A33-4, laquelle vise à traiter efficacement les aspects juridiques du problème des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

## Art. 17

Un nouvel article 27*bis* est inséré, qui habilite le commandant à prendre toutes les mesures appropriées et raisonnables, y compris la possibilité de demander l'assistance de l'équipage ou celle des passagers, pour assurer le maintien de l'ordre, de la discipline et de la sécurité à bord.

## Art. 15

Een nieuwe bepaling werd ingelast in een nieuw artikel 26*bis*, dat de personen behelst, die zich op een luchtvaartterrein of zijn aanhorigheden bevinden, die drager moeten zijn van een identificatiebadge zoals vereist in toepassing van de bepalingen betreffende de luchtvaartbeveiliging.

Deze bepaling laat toe dat het niet-naleven van de verplichtingen inzake de identificatiebadges wordt bestraft.

## Art. 16

De huidige tekst van artikel 27 voorziet de gevallen krachtens dewelke de handelingen van een fysiek persoon aan boord van een luchtvaartuig het voorwerp uitmaken van strafrechterlijke inbreuken.

De macht om instructies te geven komt in laatste instantie terug bij de gezagvoerder; deze instructies worden niet beperkt tot de verbale aanwijzingen maar kunnen eveneens deze bevatten die worden meegedeeld door middel van aanplakking en van verlichte bordjes zoals de controlelampjes voor de veiligheidsriemen en voor het verbod om te roken. De verplichting om gevolg te geven aan de instructies van de gezagvoerder wetigt zich ook met een oogmerk van beveiliging, dat dermate belangrijk is dat het wordt opgenomen in het artikel. Dit begrip 'beveiliging' wordt beschreven door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie als het geheel van maatregelen evenals menselijke en materiële middelen bestemd om de burgerlijke luchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden.

De opsomming van de inbreuken begaan aan boord door de passagiers wordt aangevuld, overeenkomstig de door I.C.A.O. in zijn resolutie A33-4 voorgestelde tekst, die tot doel heeft het efficiënt behandelen van de juridische aspecten van het probleem van ongedisciplineerde of ordeverstorende passagiers.

## Art. 17

Een nieuw artikel 27*bis* wordt ingelast dat de gezagvoerder machtigt tot het nemen van alle passende en redelijke maatregelen, met inbegrip van de mogelijkheid om de hulp van de bemanning of passagiers te vragen voor het waarborgen van het behoud van de orde, de discipline en de veiligheid aan boord.

Ce texte qui ne préjudicie en rien à la convention de Tokyo du 14 septembre 1963 approuvée par la loi du 15 juillet 1970, a pour but d'en compléter les dispositions en l'actualisant aux nouvelles catégories d'infractions et d'actes répréhensibles (état d'ébriété, agressions d'enfant, harcèlement sexuel, consommation d'alcool ou de drogues à bord, mise à sac, saccages de la cabine, destruction de matériel, ...), et qui constituent une menace directe à la sécurité de l'aéronef.

En effet, la convention de Tokyo qui visait essentiellement les actes de terrorisme, de capture illicite d'aéronefs, de sabotage et d'autres formes d'intervention illicite contre les aéronefs civils n'était pas appropriée pour traiter ces types d'infractions apparus postérieurement.

C'est ainsi que l'article 27*bis* étend les pouvoirs du commandant à l'ensemble des actes énoncés dans la résolution A33-4 de l'O.A.C.I. et repris dans l'article 27 du projet, ceci dans la même finalité que la convention de Tokyo, à savoir celle de garantir la sécurité – au sens large du terme – de l'aéronef et de ses passagers.

Pour assurer la protection juridique des personnes ayant été, par la force des choses, obligées de prendre des mesures de fait susceptibles de causer des dommages, la loi prévoit une protection plus large que celle accordée par la convention de Tokyo.

En effet, la convention prévoit que ces personnes ne peuvent être déclarées responsables des conséquences de ces mesures; la loi dispose en outre qu'elles ne peuvent être pénalement poursuivies.

#### Art. 18

Cet article permet d'abord de sanctionner pénalement les infractions aux dispositions des nombreux règlements européens adoptés en matière d'aviation civile qui stipulent que les États membres sont tenus de prendre des sanctions en cas de transgressions. Le nombre de ces règlements est tel qu'il empêche de les énumérer de manière exhaustive; ceux-ci sont dès lors identifiés dans le projet de texte par le fait qu'ils traitent de matières relevant de l'aviation civile.

Ensuite, cet article adapte le montant des peines à la gravité potentielle des infractions.

Deze tekst die geenszins afbreuk doet aan het Verdrag van Tokio van 14 september 1963, goedgekeurd door de wet van 15 juli 1970, heeft als doel er de bepalingen van aan te vullen door het te actualiseren met nieuwe categorieën van inbreuken en wandaden (staat van dronkenschap, aanranding van kinderen, ongewenst seksueel gedrag, gebruik van alcohol en drugs aan boord, plundering, vernieling van de cabine, vernieling van materiaal, ...) die een onmiddellijke bedreiging vormen voor de veiligheid van het luchtvaartuig.

Inderdaad, het Verdrag van Tokio, dat zich hoofdzakelijk richtte tot terroristische daden, onwettige overheersing van luchtvaartuigen, sabotage en andere vormen van onwettig optreden tegen burgerlijke luchtvaartuigen, was niet geschikt om deze recente opgedoken types van inbreuken te behandelen.

Het is aldus dat artikel 27*bis* de bevoegdheden van de gezagvoerder uitbreidt tot het geheel van de in de resolutie A33-4 van I.C.A.O. opgesomde handelingen die opgenomen zijn in artikel 27 van het ontwerp en dit met dezelfde doelstelling als het Verdrag van Tokio, namelijk het waarborgen van de veiligheid – in de breedste zin van het woord – van het luchtvaartuig en zijn passagiers.

Om een rechtsbescherming te verzekeren van de personen die, noodgedwongen verplicht zijn geweest om praktische maatregelen te nemen die schade kunnen veroorzaken, voorziet de wet een bredere bescherming dan deze voorzien in het Verdrag van Tokio.

Inderdaad, het Verdrag voorziet dat deze personen niet verantwoordelijk kunnen worden verklaard voor de gevolgen van deze maatregelen; de wet bepaalt daarboven dat zij niet strafrechtelijk kunnen worden vervolgd.

#### Art. 18

Dit artikel biedt in de eerste plaats de mogelijkheid tot een strafrechtelijke sanctie voor de inbreuken op de talrijke Europese verordeningen op gebied van de burgerlijke luchtvaart die bepalen dat de lidstaten ertoe gehouden zijn sancties te nemen in geval van overtredingen. Het aantal verordeningen is zodanig groot dat het onmogelijk is om ze volledig op te sommen; ze worden dus geïdentificeerd in het tekstantwerp door het feit dat ze onderwerpen behandelen die behoren tot de burgerlijke luchtvaart.

Daarnaast past dit artikel het bedrag van de straffen aan de potentiële ernst van de inbreuken aan.

Enfin, cet article a pour but de transposer l'article 4 de la directive européenne 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers (J.O. L. 261 du 6 août 2004, p. 24-27). Les sanctions aux infractions à cette obligation doivent être dissuasives, effectives et proportionnées. A cet effet, l'article prévoit des montants minimaux pour les amendes applicables.

#### CHAPITRE IV - TRANSPORT FERROVIAIRE

##### **Modification de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire**

###### Art. 19 et 20

Ces modifications concernent le délai dans lequel le ministre doit confirmer la décision du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'interdire du matériel de circuler ou du personnel d'utiliser l'infrastructure ferroviaire. Elles tendent à prolonger ce délai afin de permettre au ministre de vérifier le bien fondé de la décision du gestionnaire de l'infrastructure, le cas échéant, par des enquêtes menées par l'Administration en vertu de l'article 8 § 2 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

#### CHAPITRE V

##### **Conditions techniques des véhicules - Modification de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité**

###### Art. 21

Dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable, il convient que les véhicules utilitaires ne soient utilisés que s'ils sont entretenus de manière à conserver un niveau élevé de conformité à la réglementation technique.

Un contrôle technique périodique est jugé insuffisant pour garantir que les véhicules utilitaires restent conformes toute l'année à la réglementation technique, raison

Tenslotte heeft dit artikel tot doel artikel 4 van de Europese richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven (P.B. L. 261 van 6 augustus 2004, p. 24-27) om te zetten. De sancties op de inbreuken van deze verplichting moeten afschrikwekkend, doeltreffend en evenredig zijn. Hiertoe bepaalt het artikel minimumbedragen voor de toepasselijke geldboetes.

#### HOOFDSTUK IV. - SPOORVERVOER

##### **Wijziging van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur**

###### Art. 19 en 20

Deze wijzigingen betreffen de termijn waarover de minister beschikt voor het bevestigen van een beslissing van de infrastructuurbeheerder om verkeer van materieel op of gebruik door personeel van de spoorweginfrastructuur te verbieden. Zij strekken ertoe, die termijn te verlengen om de minister de gelegenheid te geven, de gegrondheid van de beslissing van de infrastructuurbeheerder eventueel na te gaan aan de hand van onderzoeken die gevoerd worden door het Bestuur krachtens artikel 8 § 2 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

#### HOOFDSTUK V

##### **Technische eisen van voertuigen - Wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen**

###### Art. 21

Het dient de verkeersveiligheid, beschermt het milieu en bevordert de eerlijke concurrentie, wanneer bedrijfsvoertuigen slechts worden gebruikt indien ze worden onderhouden op een manier die ze bewaart in een staat die in hoge mate strookt met de technische reglementering.

Een periodieke technische controle wordt ontoereikend geacht om te waarborgen dat de bedrijfsvoertuigen het ganse jaar door aan de technische reglementering

pour laquelle des contrôles routiers supplémentaires peuvent être effectués pour contrôler le niveau d'entretien des véhicules en circulation. C'est le but de la directive 2000/30/CE du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

En vue de permettre la poursuite efficace des infractions constatées lors des contrôles techniques routiers tant à charge des contrevenants et transporteurs habitants ou résidents en Belgique qu'à charge de ceux n'ayant pas d'habitation ni de résidence en Belgique, il est nécessaire d'introduire dans la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, la possibilité de la perception immédiate d'une somme. Le but de l'article 21 est donc d'introduire dans la loi du 21 juin 1985 un nouvel article *4bis* qui reprend en fait le régime de l'article *2bis* de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux qui prévoit la perception de sommes en cas d'infraction à des dispositions prises en application de traités et actes internationaux.

*La vice-première ministre et ministre de la Justice,*

Laurette ONKELINX

*Le ministre de la Mobilité,*

Renaat LANDUYT

*Le ministre de l'Emploi,*

Peter VANVELTHOVEN

*Le secrétaire d'État des Entreprises publiques,*

Bruno TUYBENS

voldoen. Om die reden kunnen bijkomende controles langs de weg worden verricht, waarmee toezicht wordt gehouden op de staat van onderhoud van de voertuigen in het verkeer, wat het doel is van richtlijn 2000/30/EG van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer.

Om de overtredingen die naar aanleiding van die controles worden vastgesteld, zowel ten laste van niet in België wonende of verblijvende overtreders of vervoerders als van in België wonende of verblijvende overtreders of vervoerders efficiënt te kunnen bestraffen, is het nodig dat in de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt voorzien in de onmiddellijke inning van een geldsom. Artikel 21 beoogt, in die wet een artikel *4bis* in te voeren, dat het stelsel overneemt van artikel *2bis* van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg. Die bepaling voorziet in de inning van geldsommen bij overtreding van bepalingen die uitgevaardigd worden ter uitvoering van internationale verdragen en akten.

*De vice-eerste minister en minister van Justitie,*

Laurette ONKELINX

*De minister van Mobiliteit,*

Renaat LANDUYT

*De minister van Werk,*

Peter VANVELTHOVEN

*De staatssecretaris van Overheidsbedrijven,*

Bruno TUYBENS

**AVANT-PROJET DE LOI**

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi portant diverses dispositions en matière de transport**

## CHAPITRE PREMIER

**Généralités**

## Article premier

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution

## CHAPITRE II

**Transport et Pêche maritimes**

## Section première

*Modification de la loi du 18 février 1969*

## Art. 2

L'intitulé de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, est remplacé par l'intitulé suivant: «loi relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable».

## Art. 3

Dans l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup> de la même loi les mots «par mer,» sont insérés entre les mots «en matière de transport» et les mots «par route».

## Section II

*Modification du Code disciplinaire et pénal pour la marine mar-chande et la pêche maritime*

## Art. 4

L'article 10 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du code disciplinaire et pénal de la marine marchande et de la pêche maritime est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 10. — Les hommes d'équipage qui, pendant un même voyage, se rendent coupables de fautes de discipline répétées, sont punis d'une amende de vingt-six euros à trois cents euros.

**VOORONTWERP VAN WET**

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet houdende diverse maatregelen inzake vervoer**

## HOOFDSTUK I

**Algemeen**

## Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

## HOOFDSTUK II

**Zeevervoer en Zeevisserij**

## Afdeling I

*Wijziging van de wet van 18 februari 1969*

## Art. 2

Het opschrift van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, wordt vervangen als volgt: «wet betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg».

## Art. 3

In artikel 1, lid 1 van dezelfde wet worden de woorden «over zee,» ingevoegd tussen de woorden «inzake vervoer» en de woorden «over de weg».

## Afdeling II

*Wijziging van het Tuchten Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij*

## Art. 4

Artikel 10 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 10. — Schepelingen die zich tijdens éénzelfde reis schuldig maken aan herhaalde vergrijpen tegen de tucht worden gestraft met een geldboete van zesentwintig euro tot driehonderd euro.

Si toutefois il est prouvé qu'une des fautes commises a eu pour effet de mettre en péril la sécurité du navire ou des personnes embarquée, ils sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six euros à trois cents euros ou de l'une de ces peines seulement.».

## Art. 5

L'article 22 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 22. — Tout homme d'équipage qui, étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manœuvre ou de garde, aura quitté son poste avant d'avoir été relevé ou qui est absent du bord alors qu'il était chargé d'un service de garde ou de sécurité ou tout marin absent du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage du navire dans un port, qui aura ainsi mis en péril la sécurité du navire ou des personnes embarquées, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de cinquante euros à trois cent euros ou d'une de ces peines seulement.».

## Art. 6

L'article 23 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 23. — Sans préjudice des dispositions des articles 66, 67 et 69, alinéa 2 du Code pénal, tout belge ou tout étranger qui par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, aura, même en dehors du territoire du Royaume, incité aux délits visés à l'article 22 ou encouragé à les commettre, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois.».

## Art. 7

L'article 26 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 26. — Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de vingt-six euros à cinq cents euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne embarquée qui aura formellement refusé d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou en son nom par les officiers, en vue du salut et sécurité du navire et des personnes embarquées.».

## Art. 8

L'article 27 de la même loi est remplacé par la disposition suivante: «Les dispositions de l'article 26 s'appliquent également aux officiers.».

Indien evenwel bewezen is dat één der gepleegde vergrijpen de veiligheid van het schip of zijn opvarenden in gevaar heeft gebracht, worden zij gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van zesentwintig euro tot driehonderd euro of met een van deze straffen alleen.».

## Art. 5

Artikel 22 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 22. — Elke schepeling die, aan het roer of op de uitkijk staande of zich op een bedienings of wachtpost bevindende, zijn post zou hebben verlaten alvorens te zijn afgelost of die belast is met een wacht of veiligheidsdienst en van boord afwezig is of een zeeman die na het tijdstip gesteld voor de aanvang van de afvaartverrichtingen van het schip in een haven van boord afwezig is en daardoor de veiligheid van het schip of van de opvarenden in gevaar heeft gebracht wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maanden en een boete van vijftig euro tot driehonderd euro of met een van die straffen alleen.».

## Art. 6

Artikel 23 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 23. — Onverminderd de bepalingen van de artikelen 66, 67 en 69, 2° lid van het strafwetboek wordt elke Belg en elke vreemdeling die door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of macht, schuldige kuiperijen of arglistigheden, zelfs buiten het grondgebied van het Rijk, tot de bij artikel 22 voorziene wanbedrijven aanzet of tot het plegen ervan aanmoedigt, gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand.».

## Art. 7

Artikel 26 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 26. — Wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en met een geldboete van zesentwintig euro tot vijfhonderd euro of met één van die straffen alleen elke opvarende die uitdrukkelijk weigert te gehoorzamen aan de bevelen die door de kapitein of de officieren in zijn naam worden gegeven met het oog op het behoud en de veiligheid van het schip en van zijn opvarenden.».

## Art. 8

Artikel 27 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling: «De bepalingen van artikel 26 zijn eveneens van toepassing op de officieren.».

## Art. 9

L'article 28 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 28. — Les hommes d'équipage qui se seront rendus collectivement coupables des délits visés à l'article 26 seront punis de la réclusion s'ils sont officiers, les autres, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.».

## Art. 10

Les articles 21 et 25 de la même loi sont abrogés.

## Section III

*Modification de la loi du 5 juin 1972*

## Art. 11

Un article 21 *bis*, rédigé comme suit, est inséré dans le chapitre VI de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires:

«Art. 21 *bis*. — Est punie d'un emprisonnement de six mois à un an et d'une amende de 26 à 3000 Euro ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a contrevenu aux dispositions du règlement (CE) N° 725/2004 du parlement européen et du conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, et des arrêtés pris en exécution de ce règlement.».

## Art. 12

Un article 22 *bis*, rédigé comme suit, est inséré dans le même chapitre de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires:

«Art. 22 *bis*. — Est punie des peines prévues à l'article 21 *bis* toute personne qui a entravé la mission de l'autorité compétente exercée en vertu de ce règlement et des arrêtés pris en exécution de ce règlement.».

## Art. 13

L'article 27 de la même loi, modifié par la loi du 3 mai 1999, est complété par un alinéa trois, rédigé comme suit:

«Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup> et sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, sont chargés de rechercher et de constater les contraventions visées à l'article 21 *bis*, les fonctionnaires spécialement désignés par le Roi à cet effet. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.».

## Art. 9

Artikel 28 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 28. — De schepelingen die zich gezamenlijk schuldig maken aan de bij het artikel 26 voorziene misdrijven worden gestraft, indien het officieren zijn, met opsluiting en de overigen met een gevangenisstraf van één tot vijf jaar.».

## Art. 10

De artikelen 21 en 25 van dezelfde wet worden opgeheven.

## Afdeling III

*Wijziging van de wet van 5 juni 1972*

## Art. 11

In hoofdstuk VI van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen wordt een artikel 21 *bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 21 *bis*. — Wordt gestraft met een gevangenisstraf van 6 maand tot 1 jaar en met een geldboete van 26 tot 3000 Euro of met één van die straffen alleen, ieder die de bepalingen van verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze verordening genomen besluiten, heeft overtreden.».

## Art. 12

In hetzelfde hoofdstuk van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen wordt een artikel 22 *bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 22 *bis*. — Met de in artikel 21 *bis* gestelde straffen wordt gestraft, ieder die de opdracht van de bevoegde overheid uitgeoefend krachtens deze verordening en haar uitvoeringsbesluiten, heeft belemmerd.».

## Art. 13

Artikel 27 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, wordt aangevuld met een derde lid, luidende:

«In afwijking van lid 1 zijn, onverminderd de bevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie, met de opsporing en de vaststelling van de in artikel 21 *bis* bedoelde overtredingen belast, de ambtenaren die daartoe speciaal door de Koning worden aangeduid. Zij maken daartoe een procesverbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.».

## CHAPITRE III

## Navigation aérienne

Modification de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne?

## Art. 14

Dans l'article 21 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un second alinéa rédigé comme suit:

«Est puni d'une amende de cinq cents euro à cinq mille euro, la compagnie aérienne ou le commandant de l'aéronef qui ne respecte pas les routes de vol publiées dans la Publication d'informations aéronautiques (A.I.P.), qui lui sont assignées par les services de contrôle de la circulation aérienne.»

## Art. 15

Il est inséré dans la même loi un article 26*bis* rédigé comme suit:

«Art. 26*bis*. — Est puni d'une amende de cinquante euro à dix mille euro:

– la compagnie aérienne, l'exploitant d'aérodrome, l'agent agréé de fret, la société de catering ou de nettoyage qui ne respecte pas les dispositions du programme de sûreté approuvé par le Ministre ou par le Directeur général de la Direction générale Transport aérien ou par son délégué;

– la personne qui se trouve sur un aérodrome ou ses dépendances sans être porteur d'un badge d'identification requis en application des dispositions relatives à la sûreté aérienne.»

## Art. 16

L'article 27 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 27. — § 1. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six euros à mille euros ou d'une de ces peines seulement:

1° Quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord;

2° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions données ou affichées par le commandant de bord ou par la personne désignée par celui-ci, en vue de la sécurité ou de la sûreté de l'aéronef ou de celle des personnes transportées;

## HOOFDSTUK III

## Luchtvaart

Wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart.

## Art. 14

In artikel 21 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, wordt een tweede lid ingelast, luidende:

«Wordt gestraft met een geldboete van vijfhonderd euro tot vijfduizend euro, de luchtvaartmaatschappij of de gezagvoerder van het luchtvaartuig die de in de Luchtvaartgids (A.I.P.) gepubliceerde vliegroutes, die hem zijn opgelegd door de diensten van de luchtverkeersleiding, niet naleeft.»

## Art. 15

In dezelfde wet wordt een artikel 26*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 26*bis*. — Wordt gestraft met een geldboete van vijftig euro tot tienduizend euro:

– de luchtvaartmaatschappij, de luchthavenexploitant, de erkende vrachtagent, het cateringsbedrijf of schoonmaakbedrijf die de bepalingen van het beveiligingsprogramma, goedgekeurd door de Minister of door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of door zijn gemachtigde, niet naleeft;

– de persoon die zich bevindt op een luchtvaartterrein of zijn aanhorigheden, die geen drager is van een identificatiebadge vereist in toepassing van de bepalingen betreffende de luchtvaartbeveiliging.»

## Art. 16

Artikel 27 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Art. 27. — § 1. Wordt gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 jaar en met een geldboete van 26 euro tot 1000 euro, of met één van die straffen alleen:

1° Al wie zich aan boord van een luchtvaartuig zal hebben bevonden zonder zijn aanwezigheid aldaar te kunnen rechtvaardigen door een regelmatig vervoerbewijs of door de toestemming van de exploitant of de gezagvoerder;

2° Al wie zich niet zal hebben gedragen of geweigerd zal hebben zich te gedragen naar de onderrichtingen gegeven of aangeplakt door de gezagvoerder of door de door deze aangewezen persoon met het oog op de veiligheid of de beveiliging van het luchtvaartuig of van de vervoerde personen;

3° Quiconque pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiants ou se met dans cet état à bord de l'aéronef;

4° Quiconque menace par paroles, faits ou gestes un membre de l'équipage ou un passager, sans préjudice de l'application éventuelle de dispositions plus sévères du Chapitre II du Titre VI du Livre II du Code pénal;

5° Quiconque accomplit un acte d'agression sexuelle ou de violence physique à l'encontre d'un membre de l'équipage ou d'un passager, sans préjudice de l'application éventuelle de dispositions plus sévères respectivement du Chapitre V du Titre VII du Livre II du Code pénal et du Chapitre I du Titre VIII du Livre II du Code pénal;

6° Quiconque fait disparaître ou tente de faire disparaître de quelque manière que soit, les documents de voyage requis pour permettre aux passagers de rentrer dans le Royaume;

7° Quiconque endommage ou détruit volontairement un équipement de l'aéronef ou un bien ou y boute le feu;

En cas de récidive dans un délai de cinq ans, la peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

§ 2. Sera puni d'une amende de 26 euros à 1000 euros:

1° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions données ou affichées par le commandant de bord ou par la personne désignée par celui-ci, en vue du maintien du bon ordre et de la discipline à bord;

2° Quiconque fume à bord de l'aéronef dans les zones interdites à cet effet, soit en vertu de la réglementation, soit en vertu des prescriptions du transporteur ou du commandant de bord;

3° Quiconque utilise un dispositif électronique à bord de l'aéronef lorsque cela est interdit;

4° Quiconque offense par paroles, faits ou gestes un membre de l'équipage ou un passager.

Si le coupable a gravement mis en danger, dans les cas déterminés dans ce paragraphe, la sécurité ou la sûreté de l'aéronef ou des personnes transportées, il est puni des peines prévues au premier paragraphe de cet article. En cas de récidive dans les cinq ans, la peine d'emprisonnement est toujours prononcée.»

3° Al wie in een luchtvaartuig plaats neemt hetzij in staat van dronkenschap, hetzij onder invloed van verdovende middelen of zich aan boord van het luchtvaartuig in zulke toestand brengt;

4° Al wie een lid van de bemanning of een passagier bedreigt met woorden, daden of gebaren, onverminderd de eventuele toepassing van strengere bepalingen van hoofdstuk II van titel VI van boek II van het Strafwetboek;

5° Al wie een daad van seksuele agressie of van lichamelijk geweld pleegt ten aanzien van een lid van de bemanning of een passagier, onverminderd de eventuele toepassing van de strengere bepalingen van respectievelijk hoofdstuk V van titel VII van boek II van het Strafwetboek en van hoofdstuk I van titel VIII van boek II van het Strafwetboek;

6° Al wie, op welke wijze ook, de reisdocumenten, nodig om de passagiers toe te laten binnen te komen in het Koninkrijk, doet verdwijnen of poogt te doen verdwijnen;

7° Al wie opzettelijk de uitrusting van het luchtvaartuig of een goed beschadigt of vernielt of er vuur aansteekt.

Bij herhaling binnen een termijn van vijf jaar, wordt de gevangenisstraf altijd uitgesproken.

§ 2. Wordt gestraft met een geldboete van 26 euro tot 1000 euro:

1° Al wie zich niet zal hebben gedragen of geweigerd zal hebben zich te gedragen naar de onderrichtingen gegeven of aangeplakt door de gezagvoerder of door de door deze aangewezen persoon met het oog op het bewaren van de goede orde en de discipline aan boord;

2° Al wie rookt aan boord van het luchtvaartuig in de zones waar dit, ofwel krachtens de wettelijke reglementering of deze van de vervoerder, ofwel door de gezagvoerder, verboden is;

3° Al wie een elektronisch toestel gebruikt aan boord van een luchtvaartuig terwijl dit verboden is;

4° Al wie een lid van de bemanning of een passagier beledigt met woorden, daden of gebaren.

Indien de schuldige, in de gevallen omschreven in deze paragraaf, de veiligheid of de beveiliging van het luchtvaartuig of van de vervoerde personen ernstig in het gevaar heeft gebracht wordt hij gestraft met de straffen zoals omschreven in de eerste paragraaf van dit artikel. In dit geval wordt bij herhaling binnen een termijn van vijf jaar de gevangenisstraf altijd uitgesproken.»

## Art. 17

Il est inséré dans la même loi un article 27bis rédigé comme suit:

«Art. 27bis. — Le commandant de bord peut prendre, durant le vol, toutes les mesures raisonnables y compris des mesures éventuelles de contrainte, qu'il juge appropriées pour prévenir ou pour empêcher la poursuite d'un fait repris à l'article 27.

Il peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers, en vue d'appliquer les mesures de contrainte appropriées et raisonnables pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ou pour garantir le bon ordre ou la discipline à bord.

Ni le commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de qui le vol est effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures appropriées et raisonnables, ni être pénalement poursuivis.»

## Art. 18

Dans l'article 32 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes:

1° dans le premier alinéa:

– les mots «aux règlements de la Communauté européenne relatifs à l'aviation civile et» sont insérés entre les mots «les infractions» et les mots «aux dispositions des arrêtés»;

– les mots «vingt-six francs à mille francs» sont remplacés par les mots «deux cents euro à quatre millions d'euro»;

2° dans le second alinéa, les mots «d'un jour à sept jours et d'une amende d'un franc à vingt-cinq francs» sont remplacés par les mots «de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euro à un million d'euro»;

3° l'article est complété par l'alinéa suivant:

«Les infractions aux arrêtés royaux ou ministériels commises par les transporteurs concernant leurs obligations de communiquer les données relatives aux passagers sont punies d'une amende de six cents euros à un million d'euros.»

## Art. 17

In dezelfde wet wordt een artikel 27bis ingevoegd, luidende:

«Art. 27bis. — De gezagvoerder mag, tijdens de vlucht, alle redelijke maatregelen treffen, met inbegrip van eventuele dwangmaatregelen, die hij nodig acht om een in artikel 27 vermeld feit te voorkomen of de voortzetting ervan te verhinderen.

Hij mag de hulp van de andere leden van de bemanning vorderen of machtigen en, zonder deze te kunnen eisen, de hulp van de passagiers verzoeken of machtigen, om de passende en redelijke dwangmaatregelen toe te passen om de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen of van de goederen aan boord te verzekeren of om de goede orde of de discipline aan boord te verzekeren.

Noch de gezagvoerder, noch een ander lid van de bemanning, noch een passagier, noch de eigenaar of de exploitant van het luchtvaartuig, noch de persoon voor wiens rekening de vlucht werd uitgevoerd kan aansprakelijk worden gesteld in een geding naar aanleiding van een nadeel ondergaan door de persoon die het voorwerp heeft uitgemaakt van deze passende en redelijke maatregelen, noch strafrechtelijk vervolgd worden.»

## Art. 18

In artikel 32 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid:

– de woorden «de verordeningen van de Europese Gemeenschap betreffende de burgerlijke luchtvaart en» worden ingevoegd tussen de woorden «misdrijven tegen» en de woorden «de bepalingen»;

– de woorden «zesentwintig frank tot duizend frank» worden vervangen door de woorden «tweehonderd euro tot vier miljoen euro»;

2° in het tweede lid, worden de woorden «van één dag tot zeven dagen en met geldboete van één frank tot vijftwintig frank» vervangen door de woorden «van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van tweehonderd tot één miljoen euro»;

3° het artikel wordt aangevuld met het volgende lid:

«De misdrijven tegen de koninklijke of ministeriële besluiten begaan door vervoerders betreffende hun verplichtingen om passagiersgegevens door te geven, worden gestraft met een geldboete van zeshonderd euro tot één miljoen euro.»

## CHAPITRE IV

**Transport ferroviaire**

## Art. 19

Dans l'article 41, alinéa 2 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les mots «trois jours» sont remplacés par les mots «10 jours ouvrables».

## Art. 20

Dans l'article 44, alinéa 6 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les mots «trois jours» sont remplacés par les mots «dix jours ouvrables».

## CHAPITRE V

**Conditions techniques des véhicules**

**Modification de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité**

## Art. 21

Un article *4bis*, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité:

«Art. *4bis*. — Lors de la constatation d'une infraction au règlement pris en application de la directive 2000/30/CE du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, une somme peut être perçue aux titres de paiement ou de consignation dans les conditions fixées par l'article *2bis* de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable.».

## HOOFDSTUK IV

**Spoorvervoer**

## Art. 19

In artikel 41, 2<sup>de</sup> lid van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, worden de woorden «drie dagen» vervangen door de woorden «10 werkdagen».

## Art. 20

In artikel 44, 6<sup>de</sup> lid van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, worden de woorden «drie dagen» vervangen door de woorden «10 werkdagen».

## HOOFDSTUK V

**Technische eisen van voertuigen**

**Wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen**

## Art. 21

In de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt een artikel *4bis* ingevoegd, luidende:

«Art. *4bis*. — Bij het vaststellen van een overtreding van het reglement dat uitgevaardigd is ter uitvoering van richtlijn 2000/30/EG van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer kan als betaling of consignatie, in de voorwaarden bepaald in artikel *2bis* van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, een geldsom geheven worden.».

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

## Avis 38.341/4

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 21 avril 2005, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi «portant diverses dispositions en matière de transport», a donné le 18 mai 2005 l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

Formalités préalables

1. Selon l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Gouvernements doivent être associés «à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport».

Il ressort de la lettre de demande d'avis que

«De gewesten, die nog bij de redactie van het voorontwerp moeten worden betrokken, worden onverwijld over het ontwerp aangeschreven.»

Si l'avant-projet venait à être modifié en suite de l'accomplissement de cette formalité préalable, l'avis du Conseil d'État devrait à nouveau être demandé concernant ces modifications.

2. Aucune des pièces jointes au dossier n'atteste de ce que l'avis de l'inspecteur des finances aurait été recueilli. Le présent avis est donc donné sous la réserve de l'accomplissement régulier de cette formalité préalable.

Observations particulièresArticles 4 à 10

Comme l'indiquent l'exposé des motifs de l'avant-projet et la lettre de demande d'avis, les articles 4 à 10 de l'avant-projet ont déjà été soumis au Conseil d'État dans le cadre d'un avant-projet de loi «modifiant la loi du 5 juin 1928 portant révi-

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

## ADVIES 38.341/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 21 april 2005 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende diverse maatregelen inzake vervoer», heeft op 18 mei 2005 het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Voorafgaande vormvereisten

1. Volgens artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de Regeringen worden betrokken bij «het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers en vervoermiddelen».

In de brief met de adviesaanvraag staat geschreven :

«De gewesten, die nog bij de redactie van het voorontwerp moeten worden betrokken, worden onverwijld over het voorontwerp aangeschreven.»

Als het voorontwerp ten gevolge van het nakomen van dat voorafgaand vormvereiste gewijzigd wordt, zou het advies van de Raad van State weer gevraagd moeten worden over die wijzigingen.

2. Uit geen enkel van de bij het dossier gevoegde bescheiden blijkt dat het advies van de inspecteur van financiën gevraagd is. Dit advies wordt dus gegeven onder voorbehoud dat het voorafgaande vormvereiste met inachtneming van de voorschriften is vervuld.

Bijzondere opmerkingenArtikelen 4 tot 10

Zoals wordt vermeld in de memorie van toelichting bij het voorontwerp en in de brief met de adviesaanvraag, zijn de artikelen 4 tot 10 van het voorontwerp reeds voorgelegd aan de Raad van State in het kader van een voorontwerp van wet

sion du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et de la pêche maritime, en conformité avec la convention 105 de l'O.I.T. de 1957 concernant l'abolition du travail forcé et avec l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, de la Charte Sociale européenne» sur lequel la section de législation a donné, le 7 juin 1999, l'avis 29.044/4.

Lorsque la section de législation a donné un avis, elle a épuisé la compétence que lui confère la loi, et il ne lui appartient dès lors pas de se prononcer à nouveau sur les dispositions déjà examinées, qu'elles aient été revues pour tenir compte des observations faites dans le premier avis ou qu'elles demeurent inchangées.

Comme il n'est pas envisagé d'insérer dans le texte des dispositions entièrement nouvelles, dont le contenu serait indépendant des observations ou suggestions formulées dans le premier avis et qu'aucun élément juridique nouveau n'est de nature à justifier un nouvel examen du texte, les articles 4 à 10 de l'avant-projet ne sont pas examinés par la section de législation.

#### Article 15

Au regard du principe de légalité en matière pénale garanti par l'article 12 de la Constitution, le Règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et son annexe fournissent la base légale et les éléments essentiels des «programmes de sûreté» dont la violation est incriminée par la disposition en projet.

Compte tenu du caractère technique de la matière, il est admissible que le ministre soit habilité à approuver ces programmes. Toutefois, eu égard au caractère pénal de la matière, ce pouvoir ne peut être délégué au directeur général de la direction générale Transport aérien et encore moins à son délégué.

#### Article 17

Le texte en projet reproduit certaines des règles contenues dans les articles 6 à 10 de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963 à laquelle la loi du 15 juillet 1970 a porté assentiment <sup>(1)</sup>.

Cette convention ayant un effet direct manifeste et la disposition en projet ne créant pas d'incrimination pénale distincte, la disposition est inutile.

En outre, le caractère incomplet des dispositions reproduites au regard de la Convention précitée est source d'insécurité quant au point de savoir si les règles non reprises de la Convention seraient également applicables.

<sup>1</sup> *Moniteur belge* du 30 octobre 1970.

houdende wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij in overeenstemming met het I.A.O.-Verdrag nr. 105 van 1957 betreffende de afschaffing van de dwangarbeid en met artikel 1, paragraaf 2, van het Europees Sociaal Handvest», waarover de afdeling wetgeving op 7 juni 1999 advies 29.044/4 heeft uitgebracht.

Wanneer de afdeling wetgeving een advies heeft gegeven, heeft zij de bevoegdheid die de wet haar toekent, uitgeput en komt het haar bijgevolg niet meer toe zich nogmaals uit te spreken over de reeds onderzochte bepalingen, ongeacht of zij herzien zijn om rekening te houden met de in het eerste advies gemaakte opmerkingen, dan wel ongewijzigd blijven.

Aangezien het niet de bedoeling is in de tekst volledig nieuwe bepalingen op te nemen, waarvan de inhoud los zou staan van de in het eerste advies geformuleerde opmerkingen of voorstellen en geen enkel nieuw juridisch gegeven kan rechtvaardigen dat de tekst opnieuw wordt onderzocht, worden de artikelen 4 tot 10 van het voorontwerp door de afdeling wetgeving niet onderzocht.

#### Artikel 15

Uit het oogpunt van het legaliteitsbeginsel in strafzaken gewaarborgd door artikel 12 van de Grondwet, leveren verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de bijlage ervan de rechtsgrond en de hoofdelementen op van de «beveiligingsprogramma's» waarvan in de ontworpen bepaling de schending wordt gelaakt.

Gelet op de technische aard van de aangelegenheid, is het aanvaardbaar dat de minister gemachtigd wordt om die programma's goed te keuren. Gelet evenwel op het strafrechtelijk karakter van de aangelegenheid, mag die bevoegdheid niet overgedragen worden aan de directeur-generaal van het directoraat-generaal Luchtvaart en nog minder aan zijn gemachtigde.

#### Artikel 17

De ontworpen tekst neemt bepaalde regels over die vervat zijn in de artikelen 6 tot 10 van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, opgemaakt te Tokio op 14 september 1963, waarmee bij de wet van 15 juli 1970 is ingestemd <sup>(1)</sup>.

Aangezien dit Verdrag kennelijk rechtstreeks toepasselijk is, en de ontworpen bepaling geen afzonderlijke strafrechtelijke tenlastelegging invoert, is de bepaling nutteloos.

Bovendien geeft de onvolledigheid van de overgenomen bepalingen, vergeleken bij het voormelde Verdrag, aanleiding tot onzekerheid omtrent de vraag of de niet uit het Verdrag overgenomen regels eveneens van toepassing zouden zijn.

<sup>1</sup> *Belgisch Staatsblad* van 30 oktober 1970.

Il résulte de ces observations que la disposition doit être omise.

#### Article 21

D'après les explications données par le délégué du ministre, la directive 2000/30/CE du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté n'est pas encore transposée en droit belge, l'avant-projet visant à cette transposition étant en cours d'élaboration.

Aussi longtemps que cette directive ne sera pas transposée, la disposition examinée sera inutile puisqu'aucune règle de droit belge ne permet d'effectuer un contrôle technique routier au sens de cette directive.

Par conséquent, aucune infraction à la réglementation technique des véhicules telle qu'elle doit être vérifiée dans le cadre de la directive 2000/30/CE n'est actuellement susceptible d'être constatée par le biais d'un contrôle «routier»<sup>(2)</sup>.

En tout état de cause, la rédaction de l'article 4*bis*, en projet, doit être revue à un double point de vue: d'une part, les infractions susceptibles d'être commises en la matière le seront par rapport aux dispositions de droit belge prescrivant les conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que ses accessoires de sécurité (à savoir actuellement la loi du 21 juin 1985 régissant cet objet et l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité) et non par rapport «au règlement pris en application de la directive 2000/30/CE du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté»; d'autre part, la technique de législation par référence à l'article 2*bis* de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable rend malaisée la lecture de la disposition examinée et est ambiguë quant à la question de savoir si les arrêtés royaux pris sur la base des habilitations figurant dans la disposition à laquelle il est fait référence ont vocation à s'appliquer également dans le cadre de l'article 4*bis*, en projet, ou bien si ladite disposition à laquelle il est fait référence doit être lue comme conférant au Roi, dans la matière régie par la disposition

<sup>2</sup> Des contrôles «routiers» inopinés peuvent certes être opérés même en l'absence de transposition de la directive 2000/30/CE; de tels contrôles, effectués à la demande d'un agent qualifié sur la base des articles 23*sexies* et 23*septies* de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, s'ils peuvent permettre de constater une infraction aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules en application de cet arrêté, ne saurait permettre le constat d'une infraction «au règlement pris en application de la directive 2000/30/CE» tant que cette directive n'est pas transposée en droit belge.

Uit deze opmerkingen blijkt dat de bepaling moet vervallen.

#### Artikel 21

Volgens de door de gemachtigde van de minister verstrekte uitleg, is richtlijn 2003/30/EG van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer nog niet omgezet in Belgisch recht, daar het voorontwerp ter omzetting ervan nog in voorbereiding is.

Zolang die richtlijn niet is omgezet, zal de onderzochte bepaling nutteloos zijn, aangezien geen enkele Belgische rechtsregel het mogelijk maakt een technische controle langs de weg te verrichten in de zin van die richtlijn.

Bijgevolg kan thans geen enkele overtreding van de technische regelgeving inzake voertuigen, zoals zij in het kader van richtlijn 2000/30/EG moet worden nagegaan, worden vastgesteld via een controle «langs de weg»<sup>(2)</sup>.

De redactie van het ontworpen artikel 4*bis* moet hoe dan ook worden herzien vanuit tweevoudig oogpunt: enerzijds zullen de overtredingen die in dezen kunnen worden begaan, begaan worden ten aanzien van de Belgische rechtsbepalingen die de technische voorwaarden voorschrijven waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen (in casu thans de wet van 21 juni 1985 die ter zake geldt en het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen) en niet ten aanzien van «het reglement dat uitgevaardigd is ter uitvoering van richtlijn 2000/30/EG van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer»; anderzijds bemoeilijkt de techniek van de regelgeving door verwijzing in artikel 2*bis* van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg de lezing van de onderzochte bepaling en is ze dubbelzinnig ten aanzien van de vraag of koninklijke besluiten, uitgevaardigd op grond van machtigingen die zijn opgenomen in de bepaling waarnaar wordt verwezen, eveneens bestemd zijn om te worden toegepast in het kader van het ontworpen artikel 4*bis*, dan wel of de

<sup>2</sup> Onverwachte controles «langs de weg» kunnen weliswaar worden gedaan zelfs bij ontstentenis van omzetting van richtlijn 2000/30/EG; zulke controles, die worden gedaan op verzoek van een bevoegd agent, op grond van de artikelen 23*sexies* en 23*septies* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, maken het weliswaar mogelijk een overtreding vast te stellen van de technische voorwaarden waaraan de autovoertuigen, met toepassing van dat besluit, moeten voldoen, doch op grond ervan kan geen overtreding worden vastgesteld «van het reglement dat uitgevaardigd is ter uitvoering van richtlijn 2000/30/EG», zolang deze richtlijn niet is omgezet in Belgisch recht.

examinée, les mêmes habilitations que celles dont Il dispose dans le cadre de l'article 2*bis* de la loi du 18 février 1969 <sup>(3)</sup>.

#### Observation finale

Il y a lieu de revoir l'ensemble du texte afin d'écrire le terme «euro» avec une minuscule et de l'accorder si nécessaire.

La chambre était composée de

Madame

M.-L. WILLOT-THOMAS, président de chambre,

Messieurs

P. LIÉNARDY,  
P. VANDERNOOT,                      conseillers d'État,

Madame

C. GIGOT,                              greffier.

Les rapports ont été présentés par MM. P. RONVAUX et G. SCOHY, auditeurs adjoints.

*LE GREFFIER,*                              *LE PRÉSIDENT,*  
C. GIGOT                                      M.-L. WILLOT-THOMAS

bepaling waarnaar wordt verwezen zo moet worden gelezen dat zij, in de aangelegenheid die door de onderzochte bepaling wordt geregeld, aan de Koning dezelfde machtigingen verleent als die waarover Hij beschikt in het kader van artikel 2*bis* van de wet van 18 februari 1969 <sup>(3)</sup>.

#### Slotopmerking

De gehele tekst dient te worden herzien, waarbij de term «euro» met een kleine letter moet worden geschreven en, indien nodig, voor onderlinge overeenstemming moet worden gezorgd.

De kamer was samengesteld uit

Mevrouw

M.-L. WILLOT-THOMAS,                      kamervoorzitter,

de Heren

P. LIÉNARDY,  
P. VANDERNOOT,                              staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT,                                      griffier.

De verslagen werden uitgebracht door de HH. P. RONVAUX en G. SCOHY, adjunct-auditeurs.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

*DE GRIFFIER,*                                      *DE VOORZITTER,*  
C. GIGOT    M.-L. WILLOT-THOMAS

<sup>3</sup> Selon le délégué du ministre, l'intention est de conférer au Roi, dans la matière régie par l'article 4*bis*, en projet, les mêmes habilitations que celles dont Il dispose dans le cadre de l'article 2*bis* de la loi du 18 février 1969. Le texte du projet devrait être revu pour dissiper l'ambiguïté que soulève sa rédaction actuelle.

<sup>3</sup> Volgens de gemachtigde van de minister is het de bedoeling om in de aangelegenheid waarop het ontworpen artikel *bis* van toepassing is, aan de Koning dezelfde machtigingen te verlenen als die waarover Hij beschikt in het kader van artikel 2*bis* van de wet van 18 februari 1969. De tekst van het ontwerp zou moeten worden herzien om de dubbelzinnigheid die de huidige redactie ervan doet ontstaan, weg te nemen.

**PROJET DE LOI**

ALBERT II, ROI DES BELGES,

*A tous, présents et à venir,*

SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre de la Justice, de Notre ministre de la Mobilité, de Notre ministre de l'Emploi et de Notre Secrétaire d'État des Entreprises publiques

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre de la Justice, Notre ministre de la Mobilité, Notre ministre de l'Emploi et Notre Secrétaire d'État des Entreprises publiques sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

**CHAPITRE I<sup>ER</sup>****Généralités**Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution

## Chapitre II

**Transport et Pêche maritimes**Section I<sup>ère</sup>

*Modification de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable*

## Art. 2

L'intitulé de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en

**WETSONTWERP**

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*

ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Justitie, Onze minister van Mobiliteit, Onze minister van Werk en Onze Staatssecretaris van Overheidsbedrijven

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Justitie, Onze minister van Mobiliteit, Onze minister van Werk en Onze Staatssecretaris van Overheidsbedrijven zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

**HOOFDSTUK I****Algemeen**

## Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

**HOOFDSTUK II****Zeevervoer en Zeevisserij**

## Afdeling I

*Wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg*

## Art. 2

Het opschrift van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de

matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, est remplacé par l'intitulé suivant:

«loi relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable».

#### Art. 3

Dans l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup> de la même loi les mots «par mer,» sont insérés entre les mots «en matière de transport» et les mots «par route».

#### Section II

*Modification de la loi du 5 juin 1928 portant révision du code disciplinaire et pénal de la marine marchande et de la pêche maritime*

#### Art. 4

L'article 10 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du code disciplinaire et pénal de la marine marchande et de la pêche maritime est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 10. — Les hommes d'équipage qui, pendant un même voyage, se rendent coupables de fautes de discipline répétées, sont punis d'une amende de vingt-six euros à trois cents euros.

Si toutefois il est prouvé qu'une des fautes commises a eu pour effet de mettre en péril la sécurité du navire ou des personnes embarquée, ils sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six euros à trois cents euros ou de l'une de ces peines seulement.».

#### Art. 5

L'article 22 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 22. — Tout homme d'équipage qui, étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manœuvre ou de garde, aura quitté son poste avant d'avoir été relevé ou qui est absent du bord alors qu'il était chargé d'un service de garde ou de sécurité ou tout marin absent du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage du navire dans un port, qui

internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, wordt vervangen als volgt:

«wet betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg».

#### Art. 3

In artikel 1, lid 1 van dezelfde wet worden de woorden «over zee,» ingevoegd tussen de woorden «inzake vervoer» en de woorden «over de weg».

#### Afdeling II

*Wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij*

#### Art. 4

Artikel 10 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 10. — Schepelingen die zich tijdens éénzelfde reis schuldig maken aan herhaalde vergrijpen tegen de tucht worden gestraft met een geldboete van zesentwintig euro tot driehonderd euro.

Indien evenwel bewezen is dat één der gepleegde vergrijpen de veiligheid van het schip of zijn opvarenden in gevaar heeft gebracht, worden zij gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van zesentwintig euro tot driehonderd euro of met een van deze straffen alleen.».

#### Art. 5

Artikel 22 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 22. — Elke schepeling die, aan het roer of op de uitkijk staande of zich op een bedienings- of wachtpost bevindende, zijn post zou hebben verlaten alvorens te zijn afgelost of die belast is met een wacht- of veiligheidsdienst en van boord afwezig is of een zeeman die na het tijdstip gesteld voor de aanvang van de afvaartverrichtingen van het schip in een haven van

aura ainsi mis en péril la sécurité du navire ou des personnes embarquées, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de cinquante euros à trois cent euros ou d'une de ces peines seulement.».

## Art. 6

L'article 23 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 23. — Sans préjudice des dispositions des articles 66, 67 et 69, alinéa 2 du Code pénal, tout belge ou tout étranger qui par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, aura, même en dehors du territoire du Royaume, incité aux délits visés à l'article 22 ou encouragé à les commettre, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois.».

## Art. 7

L'article 26 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 26. — Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de vingt-six euros à cinq cents euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne embarquée qui aura formellement refusé d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou en son nom par les officiers, en vue du salut et sécurité du navire et des personnes embarquées.».

## Art. 8

L'article 27 de la même loi est remplacé par la disposition suivante: «Les dispositions de l'article 26 s'appliquent également aux officiers.».

## Art. 9

L'article 28 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 28. — Les hommes d'équipage qui se seront rendus collectivement coupables des délits visés à l'article 26 seront punis de la réclusion s'ils sont officiers, les autres, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.».

boord afwezig is en daardoor de veiligheid van het schip of van de opvarenden in gevaar heeft gebracht wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maanden en een boete van vijftig euro tot driehonderd euro of met een van die straffen alleen.».

## Art. 6

Artikel 23 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 23. — Onverminderd de bepalingen van de artikelen 66, 67 en 69, 2° lid van het strafwetboek wordt elke Belg en elke vreemdeling die door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of macht, schuldige kuiperijen of arglistigheden, zelfs buiten het grondgebied van het Rijk, tot de bij artikel 22 voorziene wanbedrijven aanzet of tot het plegen ervan aanmoedigt, gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand.».

## Art. 7

Artikel 26 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 26. — Wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en met een geldboete van zesentwintig euro tot vijfhonderd euro of met één van die straffen alleen elke opvarende die uitdrukkelijk weigert te gehoorzamen aan de bevelen die door de kapitein of de officieren in zijn naam worden gegeven met het oog op het behoud en de veiligheid van het schip en van zijn opvarenden.».

## Art. 8

Artikel 27 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling: «De bepalingen van artikel 26 zijn eveneens van toepassing op de officieren.».

## Art. 9

Artikel 28 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 28. — De schepelingen die zich gezamenlijk schuldig maken aan de bij het artikel 26 voorziene misdrijven worden gestraft, indien het officieren zijn, met opsluiting en de overigen met een gevangenisstraf van één tot vijf jaar.».

## Art. 10

Les articles 21 et 25 de la même loi sont abrogés.

## Section III

*Modification de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires*

## Art. 11

Un article 21*bis*, rédigé comme suit, est inséré dans le chapitre VI de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires:

«Art. 21*bis*. — Est punie d'un emprisonnement de six mois à un an et d'une amende de 26 euros à 3000 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a contrevenu aux dispositions du règlement (CE) N° 725/2004 du parlement européen et du conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, et des arrêtés prises en exécution de ce règlement.»

## Art. 12

Un article 22*bis*, rédigé comme suit, est inséré dans le même chapitre de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires:

«Art. 22*bis*. — Est punie des peines prévues à l'article 21*bis* toute personne qui a entravé la mission de l'autorité compétente exercée en vertu de ce règlement et des arrêtés pris en exécution de ce règlement.»

## Art. 13

L'article 27 de la même loi, modifié par la loi du 3 mai 1999, est complété par un alinéa trois, rédigé comme suit:

«Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup> et sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, sont chargés de rechercher et de constater les contraventions visées à l'article 21*bis*, les fonctionnaires spécialement désignés par le Roi à cet effet. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.»

## Art. 10

De artikelen 21 en 25 van dezelfde wet worden opgeheven.

## Afdeling III

*Wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen*

## Art. 11

In hoofdstuk VI van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen wordt een artikel 21*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 21*bis*. — Wordt gestraft met een gevangenisstraf van 6 maand tot 1 jaar en met een geldboete van 26 euro tot 3000 euro of met één van die straffen alleen, ieder die de bepalingen van verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze verordening genomen besluiten, heeft overtreden.»

## Art. 12

In hetzelfde hoofdstuk van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen wordt een artikel 22*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 22*bis*. — Met de in artikel 21*bis* gestelde straffen wordt gestraft, ieder die de opdracht van de bevoegde overheid uitgeoefend krachtens deze verordening en haar uitvoeringsbesluiten, heeft belemmerd.»

## Art. 13

Artikel 27 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, wordt aangevuld met een derde lid, luidende:

«In afwijking van lid 1 zijn, onverminderd de bevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie, met de opsporing en de vaststelling van de in artikel 21*bis* bedoelde overtredingen belast, de ambtenaren die daartoe speciaal door de Koning worden aangeduid. Zij maken daartoe een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.»

## CHAPITRE III

**Navigation aérienne**

*Modification de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne*

## Art. 14

Dans l'article 21 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un second alinéa rédigé comme suit:

«Est puni d'une amende de cinq cents euros à cinq mille euros, la compagnie aérienne ou le commandant de l'aéronef qui ne respecte pas les routes de vol publiées dans la Publication d'informations aéronautiques (A.I.P.), qui lui sont assignées par les services de contrôle de la circulation aérienne.»

## Art. 15

Il est inséré dans la même loi un article 26*bis* rédigé comme suit:

«Art. 26*bis*. — Est puni d'une amende de cinquante euro à dix mille euro, la personne qui se trouve sur un aéroport ou ses dépendances sans être porteur d'un badge d'identification requis en application des dispositions relatives à la sûreté aérienne.»

## Art. 16

L'article 27 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 27. — § 1. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six euros à mille euros ou d'une de ces peines seulement:

1° Quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord;

2° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions données ou affichées par le commandant de bord ou par la personne

## HOOFDSTUK III

**Luchtvaart**

*Wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart*

## Art. 14

In artikel 21 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, wordt een tweede lid ingelast, luidende:

«Wordt gestraft met een geldboete van vijfhonderd euro tot vijfduizend euro, de luchtvaartmaatschappij of de gezagvoerder van het luchtvaartuig die de in de Luchtvaartgids (A.I.P.) gepubliceerde vliegroutes, die hem zijn opgelegd door de diensten van de luchtverkeersleiding, niet naleeft.»

## Art. 15

In dezelfde wet wordt een artikel 26*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 26*bis*. — Wordt gestraft met een geldboete van vijftig euro tot tienduizend euro, de persoon die zich bevindt op een luchtvaartterrein of zijn aanhorigheden, die geen drager is van een identificatiebadge vereist in toepassing van de bepalingen betreffende de luchtvaartbeveiliging.»

## Art. 16

Artikel 27 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Art. 27. — § 1. Wordt gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 jaar en met een geldboete van 26 euro tot 1000 euro, of met één van die straffen alleen:

1° Al wie zich aan boord van een luchtvaartuig zal hebben bevonden zonder zijn aanwezigheid aldaar te kunnen rechtvaardigen door een regelmatig vervoerbewijs of door de toestemming van de exploitant of de gezagvoerder;

2° Al wie zich niet zal hebben gedragen of geweigerd zal hebben zich te gedragen naar de onderrichtingen gegeven of aangeplakt door de gezagvoerder of door

désignée par celui-ci, en vue de la sécurité ou de la sûreté de l'aéronef ou de celle des personnes transportées;

3° Quiconque pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiants ou se met dans cet état à bord de l'aéronef;

4° Quiconque menace par paroles, faits ou gestes un membre de l'équipage ou un passager, sans préjudice de l'application éventuelle de dispositions plus sévères du Chapitre II du Titre VI du Livre II du Code pénal;

5° Quiconque accomplit un acte d'agression sexuelle ou de violence physique à l'encontre d'un membre de l'équipage ou d'un passager, sans préjudice de l'application éventuelle de dispositions plus sévères respectivement du Chapitre V du Titre VII du Livre II du Code pénal et du Chapitre I du Titre VIII du Livre II du Code pénal;

6° Quiconque fait disparaître ou tente de faire disparaître de quelque manière que soit, les documents de voyage requis pour permettre aux passagers de rentrer dans le Royaume;

7° Quiconque endommage ou détruit volontairement un équipement de l'aéronef ou un bien ou y boute le feu;

En cas de récidive dans un délai de cinq ans, la peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

§ 2. Sera puni d'une amende de 26 euros à 1000 euros:

1° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions données ou affichées par le commandant de bord ou par la personne désignée par celui-ci, en vue du maintien du bon ordre et de la discipline à bord;

2° Quiconque fume à bord de l'aéronef dans les zones interdites à cet effet, soit en vertu de la réglementation, soit en vertu des prescriptions du transporteur ou du commandant de bord;

3° Quiconque utilise un dispositif électronique à bord de l'aéronef lorsque cela est interdit;

4° Quiconque offense par paroles, faits ou gestes un membre de l'équipage ou un passager.

de door deze aangewezen persoon met het oog op de veiligheid of de beveiliging van het luchtvaartuig of van de vervoerde personen;

3° Al wie in een luchtvaartuig plaats neemt hetzij in staat van dronkenschap, hetzij onder invloed van verdoovende middelen of zich aan boord van het luchtvaartuig in zulke toestand brengt;

4° Al wie een lid van de bemanning of een passagier bedreigt met woorden, daden of gebaren, onverminderd de eventuele toepassing van strengere bepalingen van hoofdstuk II van titel VI van boek II van het Strafwetboek;

5° Al wie een daad van seksuele agressie of van lichamelijk geweld pleegt ten aanzien van een lid van de bemanning of een passagier, onverminderd de eventuele toepassing van de strengere bepalingen van respectievelijk hoofdstuk V van titel VII van boek II van het Strafwetboek en van hoofdstuk I van titel VIII van boek II van het Strafwetboek;

6° Al wie, op welke wijze ook, de reisdocumenten, nodig om de passagiers toe te laten binnen te komen in het Koninkrijk, doet verdwijnen of poogt te doen verdwijnen;

7° Al wie opzettelijk de uitrusting van het luchtvaartuig of een goed beschadigt of vernielt of er vuur aansteekt.

Bij herhaling binnen een termijn van vijf jaar, wordt de gevangenisstraf altijd uitgesproken.

§ 2. Wordt gestraft met een geldboete van 26 euro tot 1000 euro:

1° Al wie zich niet zal hebben gedragen of geweigerd zal hebben zich te gedragen naar de onderrichtingen gegeven of aangeplakt door de gezagvoerder of door de door deze aangewezen persoon met het oog op het bewaren van de goede orde en de discipline aan boord;

2° Al wie rookt aan boord van het luchtvaartuig in de zones waar dit, ofwel krachtens de wettelijke reglementering of deze van de vervoerder, ofwel door de gezagvoerder, verboden is;

3° Al wie een elektronisch toestel gebruikt aan boord van een luchtvaartuig terwijl dit verboden is;

4° Al wie een lid van de bemanning of een passagier beledigt met woorden, daden of gebaren.

Si le coupable a gravement mis en danger, dans les cas déterminés dans ce paragraphe, la sécurité ou la sûreté de l'aéronef ou des personnes transportées, il est puni des peines prévues au premier paragraphe de cet article. En cas de récidive dans les cinq ans, la peine d'emprisonnement est toujours prononcée.»

## Art. 17

Il est inséré dans la même loi un article 27bis rédigé comme suit:

«Art. 27bis. — Sans préjudice des dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, le commandant de bord peut prendre, durant le vol, toutes les mesures raisonnables y compris des mesures éventuelles de contrainte, qu'il juge appropriées pour prévenir ou pour empêcher la poursuite d'un fait repris à l'article 27.

Il peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers, en vue d'appliquer les mesures de contrainte appropriées et raisonnables pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ou pour garantir le bon ordre ou la discipline à bord.

Ni le commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de qui le vol est effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures appropriées et raisonnables, ni être pénalement poursuivis.»

## Art. 18

Dans l'article 32 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes:

1° dans le premier alinéa:

– les mots «aux règlements de la Communauté européenne relatifs à l'aviation civile et» sont insérés entre les mots «les infractions» et les mots «aux dispositions des arrêtés»;

Indien de schuldige, in de gevallen omschreven in deze paragraaf, de veiligheid of de beveiliging van het luchtvaartuig of van de vervoerde personen ernstig in het gevaar heeft gebracht wordt hij gestraft met de straffen zoals omschreven in de eerste paragraaf van dit artikel. In dit geval wordt bij herhaling binnen een termijn van vijf jaar de gevangenisstraf altijd uitgesproken.»

## Art. 17

In dezelfde wet wordt een artikel 27bis ingevoegd, luidende:

«Art. 27bis. — Onverminderd de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, opgemaakt te Tokio op 14 september 1963, mag de gezagvoerder, tijdens de vlucht, alle redelijke maatregelen treffen, met inbegrip van eventuele dwangmaatregelen, die hij nodig acht om een in artikel 27 vernoemd feit te voorkomen of de voortzetting ervan te verhinderen.

Hij mag de hulp van de andere leden van de bemanning vorderen en machtigen en, zonder deze te kunnen eisen, de hulp van de passagiers verzoeken of machtigen, om de passende en redelijke dwangmaatregelen toe te passen om de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen of van de goederen aan boord te verzekeren of om de goede orde of de discipline aan boord te verzekeren.

Noch de gezagvoerder, noch een ander lid van de bemanning, noch een passagier, noch de eigenaar of de exploitant van het luchtvaartuig, noch de persoon voor wiens rekening de vlucht werd uitgevoerd kan aansprakelijk worden gesteld in een geding naar aanleiding van een nadeel ondergaan door de persoon die het voorwerp heeft uitgemaakt van deze passende en redelijke maatregelen, noch strafrechtelijk vervolgd worden.»

## Art. 18

In artikel 32 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid:

– de woorden «de verordeningen van de Europese Gemeenschap betreffende de burgerlijke luchtvaart en» worden ingevoegd tussen de woorden «misdrijven tegen» en de woorden «de bepalingen»;

– les mots «vingt-six francs à mille francs» sont remplacés par les mots «deux cents euros à quatre millions d'euros»;

2° dans le second alinéa, les mots «d'un jour à sept jours et d'une amende d'un franc à vingt-cinq francs» sont remplacés par les mots «de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euros à un million d'euros»;

3° l'article est complété par l'alinéa suivant:

«Les infractions aux arrêtés royaux ou ministériels commises par les transporteurs concernant leurs obligations de communiquer les données relatives aux passagers sont punies d'une amende de six cents euros à un million d'euros.»

#### CHAPITRE IV

##### Transport ferroviaire

*Modification de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*

#### Art. 19

Dans l'article 41, alinéa 2 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les mots «trois jours» sont remplacés par les mots «10 jours ouvrables».

#### Art. 20

Dans l'article 44, alinéa 6 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les mots «trois jours» sont remplacés par les mots «dix jours ouvrables».

– de woorden «zesentwintig frank tot duizend frank» worden vervangen door de woorden «tweehonderd euro tot vier miljoen euro»;

2° in het tweede lid, worden de woorden «van één dag tot zeven dagen en met geldboete van één frank tot vijftwintig frank» vervangen door de woorden «van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van tweehonderd euro tot één miljoen euro»;

3° het artikel wordt aangevuld met het volgende lid:

«De misdrijven tegen de koninklijke of ministeriële besluiten begaan door vervoerders betreffende hun verplichtingen om passagiersgegevens door te geven, worden gestraft met een geldboete van zeshonderd euro tot één miljoen euro.»

#### HOOFDSTUK IV

##### Spoorvervoer

*Wijziging van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*

#### Art. 19

In artikel 41, 2de lid van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, worden de woorden «drie dagen» vervangen door de woorden «10 werkdagen».

#### Art. 20

In artikel 44, 6de lid van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, worden de woorden «drie dagen» vervangen door de woorden «10 werkdagen».

## CHAPITRE V

**Conditions techniques des véhicules**

*Modification de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité*

## Art. 21

Un article 4*bis*, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité:

«Art. 4*bis*. — § 1<sup>er</sup>. Lors de la constatation, à l'occasion de contrôles techniques routiers de véhicules utilitaires, d'une des infractions spécialement désignées par le Roi, au règlement technique des véhicules pris en vertu de la présente loi, il peut, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant accord de l'auteur de l'infraction, être perçu une somme, soit immédiatement, soit dans le délai déterminé par le Roi.

Le montant de cette somme qui ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels, ainsi que les modalités de perception, sont fixés par le Roi.

Les fonctionnaires et agents appartenant à une des catégories déterminées par le Roi et qui sont individuellement délégués à cette fin par le procureur général près la cour d'appel sont chargés de l'application du présent article et des mesures prises pour son exécution.

§ 2. Le paiement éteint l'action publique, sauf si le ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer cette action. La notification a lieu par pli recommandé à la poste; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt fait à la poste.

§ 3. Si l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, il doit consigner entre les mains des fonctionnaires ou agents visés au § 1<sup>er</sup> une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels.

## HOOFDSTUK V

**Technische eisen van voertuigen**

*Wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen*

## Art. 21

In de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt een artikel 4*bis* ingevoegd, luidende:

« Art. 4*bis*. — § 1. Bij het vaststellen, naar aanleiding van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen, van een der speciaal door de Koning aangewezen overtredingen van het technisch reglement van de voertuigen uitgevaardigd op grond van deze wet, kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en met instemming van de overtreder, een som geheven worden, hetzij onmiddellijk, hetzij binnen een door de Koning bepaalde termijn.

Het bedrag van deze som, dat niet hoger mag zijn dan het maximum van de geldboete die op die overtreding staat, vermeerderd met de opdecimen, alsook de nadere regels inzake heffing, worden door de Koning bepaald.

De ambtenaren en de beambten die tot een der door de Koning bepaalde categorieën behoren en door de procureur-generaal bij het hof van beroep daartoe individueel zijn gemachtigd, zijn belast met de toepassing van dit artikel en van de ter uitvoering ervan genomen maatregelen.

§ 2. Door betaling vervalt de strafvordering, tenzij op het openbaar ministerie binnen een maand, te rekenen van de dag van de betaling, de betrokkene kennis geeft van zijn voornemen die vordering in te stellen. De kennisgeving geschiedt bij een ter post aangetekende brief; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte ter post.

§ 3. Indien de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren of beambten een som in consignatie geven bestemd om de eventuele geldboete en gerechtskosten te dekken.

Le montant de la somme à consigner et les modalités de sa perception sont fixés par le Roi.

Le véhicule conduit par l'auteur de l'infraction est retenu, aux frais et risques de celui-ci, jusqu'à remise de cette somme et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule ou, à défaut, pendant nonante-six heures à compter de la constatation de l'infraction. À l'expiration de ce délai, la saisie du véhicule peut être ordonnée par le ministère public.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.

Le véhicule reste aux risques et frais de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais éventuels de conservation du véhicule.

§ 4. Si l'exercice de l'action publique entraîne la condamnation de l'intéressé:

1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice dus à l'État et sur l'amende prononcée; l'excédent éventuel est restitué;

2° lorsque le véhicule a été saisi, le jugement ordonne que l'administration des domaines procède à la vente du véhicule à défaut du paiement de l'amende et des frais de justice dans un délai de quarante jours du prononcé du jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

Le produit de la vente est imputé sur les frais de justice dus à l'État, sur l'amende prononcée ainsi que sur les frais éventuels de conservation du véhicule; l'excédent éventuel est restitué.

§ 5. En cas d'acquiescement, la somme perçue ou consignée ou le véhicule saisi sont restitués; les frais éventuels de conservation du véhicule sont à charge de l'État.

En cas de condamnation conditionnelle, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice; le véhicule saisi est restitué après

Het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake heffing, worden door de Koning bepaald.

Het door de overtreder bestuurde voertuig wordt op zijn kosten en risico ingehouden tot deze som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn of, indien dit niet gebeurt, gedurende zesennegentig uren te rekenen vanaf de vaststelling van de overtreding. Bij het verstrijken van deze termijn mag de inbeslagneming van het voertuig bevolen worden door het openbaar ministerie.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen de twee werkdagen aan de eigenaars van het voertuig gezonden.

Het risico en de kosten voor het voertuig blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.

Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs geleverd werd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald werden.

§ 4. Leidt de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene:

1° dan wordt de geheven of in consignatie gegeven som toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en op de uitgesproken geldboete; het eventueel overschot wordt terugbetaald;

2° dan wordt, indien het voertuig in beslag genomen werd, bij het vonnis bevolen dat de Administratie van de Domeinen het voertuig moet verkopen indien de geldboete en de gerechtskosten niet binnen een termijn van veertig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis betaald werden; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.

De opbrengst van de verkoop wordt toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, op de uitgesproken geldboete en op de eventuele bewaringskosten van het voertuig; het eventueel overschot wordt terugbetaald.

§ 5. In geval van vrijspraak wordt de geheven of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig teruggegeven; de eventuele bewaringskosten van het voertuig vallen ten laste van de Staat.

In geval van voorwaardelijke veroordeling wordt de geheven of in consignatie gegeven som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten; het in beslag genomen

paiement des frais de justice et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule.

§ 6. En cas d'application de l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle, la somme perçue est imputée sur la somme fixée par le ministère public et l'excédent éventuel est restitué.

§ 7. La somme consignée ou le véhicule saisi sont restitués lorsque le ministère public compétent décide de ne pas poursuivre ou lorsque l'action publique est éteinte ou prescrite.»

Donné à Bruxelles, le 26 janvier 2006

**ALBERT**

PAR LE ROI :

*La vice-première ministre et ministre de la Justice,*

Laurette ONKELINX

*Le ministre de la Mobilité,*

Renaat LANDUYT

*Le ministre de l'Emploi,*

Peter VANVELTHOVEN

*Le secrétaire d'État des Entreprises publiques,*

Bruno TUYBENS

voertuig wordt teruggegeven nadat de gerechtskosten betaald zijn en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn.

§ 6. In geval van toepassing van artikel 216*bis* van het Wetboek van strafvordering wordt de geheven som toegerekend op de door het openbaar ministerie vastgestelde som en wordt het eventuele overschot terugbetaald.

§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig worden teruggegeven wanneer het openbaar ministerie beslist geen vervolging in te stellen of wanneer de strafvordering vervallen of verjaard is.»

Gegeven te Brussel, 26 januari 2006

**ALBERT**

VAN KONINGSWEGE :

*De vice-eerste minister en minister van Justitie,*

Laurette ONKELINX

*De minister van Mobiliteit,*

Renaat LANDUYT

*De minister van Werk,*

Peter VANVELTHOVEN

*De staatssecretaris van Overheidsbedrijven,*

Bruno TUYBENS

TEXTE COORDONNÉ DES ARTICLES À MODIFIER

---

**Loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable**

**Loi relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable**

Article 1<sup>er</sup>

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prendre en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

(...)

**Loi du 5 juin 1928 portant révision du code disciplinaire et pénal de la marine marchande et de la pêche maritime**

Art. 10

Les hommes d'équipage coupables de fautes disciplinaires réitérées seront punis d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 21

Tout homme d'équipage qui, étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manœuvre ou de garde, aura quitté son poste avant d'avoir été relevé, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans.

TEXTE COORDONNÉ DES ARTICLES À MODIFIER

---

**Loi relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable**

Article 1<sup>er</sup>

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

(...)

Art. 10

Les hommes d'équipage qui, pendant un même voyage, se rendent coupables de fautes de discipline répétées, sont punis d'une amende de vingt-six à trois cents euros.

***Si toutefois il est prouvé qu'une des fautes commises a eu pour effet de mettre en péril la sécurité du navire ou des personnes embarquée, ils sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six euros à trois cents euros ou de l'une de ces peines seulement.***

Abrogé.

**GECOÖRDINEERDE TEKST VAN DE TE WIJZIGEN  
ARTIKELEN**

**Wet van 18 februari 1969 betreffende de  
maatregelen ter uitvoering van de internationale  
verdragen en akten inzake vervoer over de weg,  
de spoorweg of de waterweg**

**Wet betreffende de maatregelen ter uitvoering van  
de internationale verdragen en akten inzake  
vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg**

Artikel 1

De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden.

(...)

**Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het  
Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de  
Zeevisserij**

Art. 10

Schepelingen die zich schuldig maken aan herhaalde vergrijpen tegen de tucht, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 21

Een schepeling die aan het roer, op de uitkijk of op een bedienings- of wachtpost staat en zijn post verlaat alvorens afgelost te zijn, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaar.

**GECOÖRDINEERDE TEKST VAN DE TE WIJZIGEN  
ARTIKELEN**

**Wet betreffende de maatregelen ter uitvoering van  
de internationale verdragen en akten inzake vervoer  
over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg**

Artikel 1

De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden.

(...)

Art. 10

Schepelingen die zich tijdens éénzelfde reis schuldig maken aan herhaalde vergrijpen tegen de tucht worden gestraft met een geldboete van zesentwintig euro tot driehonderd euro.

***Indien evenwel bewezen is dat één der gepleegde vergrijpen de veiligheid van het schip of zijn opvarenden in gevaar heeft gebracht, worden zij gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van zesentwintig euro tot driehonderd euro of met een van deze straffen alleen.***

Opgeheven.

## Art. 22

Toute absence du bord d'un homme d'équipage chargé d'un service de garde ou de sécurité et toute absence du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de 50 francs à 300 francs ou d'une de ces peines seulement.

## Art. 23

Sans préjudice des dispositions des articles 66, 67 et 69, alinéa 2, du Code pénal, sera puni des peines établies par l'article précédent, tout belge ou tout étranger qui, par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, aura, même hors du territoire du Royaume, incité au délit prévu par l'article précédent ou encouragé à le commettre.

## Art. 25

La désobéissance à un ordre donné pour le service du navire, avec refus formel d'obéir ou avec injures ou menaces sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 francs à 300 francs ou d'une de ces peines seulement.

Si le navire était en sécurité dans un port au moment où les faits visés à l'alinéa précédent ont été commis, l'emprisonnement sera de un mois au plus.

## Art. 26

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 francs à 300 francs ou d'une de ces peines seulement, tout homme d'équipage qui aura formellement refusé d'obéir aux ordres donnés pour assurer la manœuvre du bâtiment ou pour maintenir le bon ordre.

L'emprisonnement pourra être porté jusqu'à cinq ans et l'amende jusqu'à 500 francs, si les ordres ont été

## Art. 22

Toute homme d'équipage qui, étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manœuvre ou de garde, aura quitté son poste avant d'avoir été relevé ou qui est absent du bord alors qu'il était chargé d'un service de garde ou de sécurité ou tout marin absent du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage du navire dans un port, qui aura mis en péril la sécurité du navire ou des personnes embarquées, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de cinquante euros à trois cents euros ou d'une de ces peines seulement.

## Art. 23

Sans préjudice des dispositions des articles 66, 67 et 69, alinéa 2 du Code pénal, tout belge ou tout étranger qui par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, aura, même en dehors du territoire du Royaume, incité aux délits visés à l'article 22 ou encouragé à les commettre, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois.

Abrogé.

## Art. 26

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de vingt-six euros à cinq cents euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne embarquée qui aura formellement refusé d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou en son nom par les officiers, en vue du salut et sécurité du navire et des personnes embarquées.

## Art. 22

Afwezigheid van boord van een schepeling die met een wacht- of veiligheidsdienst belast is, en afwezigheid van boord op het ogenblik dat bepaald is om te beginnen met het vaarklaar maken van het schip, worden gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maanden en met geldboete van vijftig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

## Art. 23

Onverminderd het bepaalde in de artikelen 66, 67 en 69, tweede lid, van het Strafwetboek, wordt met de bij het vorig artikel gestelde straffen gestraft ieder Belg of vreemdeling die door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of van macht, misdadige kuiperijen of arglistigheden, zelfs buiten het grondgebied van het Rijk aanzet of aanmoedigt tot het plegen van het misdrijf omschreven in het vorige artikel.

## Art. 25

Ongehoorzaamheid aan een bevel gegeven voor de scheepsdienst, met uitdrukkelijke weigering of met bedreigingen of bedreigingen, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Worden de in het vorige lid omschreven feiten gepleegd terwijl het schip veilig in een haven ligt, dan is de gevangenisstraf ten hoogste een maand.

## Art. 26

Met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft de schepeling die uitdrukkelijk weigert te gehoorzamen aan enig bevel, gegeven in verband met het besturen van het schip of het handhaven van de orde.

Het maximum van de gevangenisstraf is vijf jaar en dat van de geldboete vijfhonderd frank, indien de beve-

## Art. 22

Elke schepeling die, aan het roer of op uitkijk staande of zich op een bedienings- of wachtpost bevindende, zijn post zou hebben verlaten alvorens te zijn afgelost of die belast is met een wacht- of veiligheidsdienst en van boord afwezig is of een zeeman die na het tijdstip gesteld voor de aanvang van de afvaartverrichtingen van het schip in een haven van boord afwezig is en daardoor de veiligheid van het schip of van de opvarenden in gevaar heeft gebracht wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maanden en een boete van vijftig euro tot driehonderd euro of met een van die straffen alleen.

## Art. 23

Onverminderd de bepalingen van de artikelen 66, 67 en 69, 2° lid van het strafwetboek wordt elke Belg en elke vreemdeling die door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of macht, schuldige kuiperijen of arglistigheden, zelfs buiten het grondgebied van het Rijk, tot de bij artikel 22 voorziene wanbedrijven aanzet of tot het plegen ervan aanmoedigt, gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand.

Opgeheven.

## Art. 26

Wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en met een geldboete van zesentwintig euro tot vijfhonderd euro of met één van die straffen alleen elke opvarende die uitdrukkelijk weigert te gehoorzamen aan de bevelen die door de kapitein of de officieren in zijn naam worden gegeven met het oog op het behoud en de veiligheid van het schip en van zijn opvarenden.

donnés pour le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Cette dernière disposition est également applicable aux passagers.

Art. 27

Dans le cas des articles 25 et 26 ci-dessus, le minimum de peine sera porté à un mois d'emprisonnement et 100 francs d'amende, si le coupable est un officier.

Art. 28

Les hommes d'équipage qui, collectivement, se seront rendus coupables des délits visés aux articles 25 et 26 ci-dessus seront punis : les officiers, de la réclusion; les autres, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

**Loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires**

Art. 27

Sans préjudice des pouvoirs des autres officiers de police judiciaire les fonctionnaires du service chargé du contrôle de la navigation ainsi que les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris pour son exécution.

Art. 27

Les dispositions de l'article 26 s'appliquent également aux officiers.

Art. 28

Les hommes d'équipage qui se seront rendus collectivement coupables des délits visés à l'article 26 seront punis de la réclusion s'ils sont officiers, les autres, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

**Art. 21bis**

***Est punie d'un emprisonnement de six mois à un an et d'une amende de 26 à 3000 Euro ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a contrevenu aux dispositions du règlement (CE) N° 725/2004 du parlement européen et du conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, et des arrêtés prises en exécution de ce règlement.***

**Art. 22bis**

***Est punie des peines prévues à l'article 21bis toute personne qui a entravé la mission de l'autorité compétente exercée en vertu de ce règlement et des arrêtés pris en exécution de ce règlement.***

Art. 27

Sans préjudice des pouvoirs des autres officiers de police judiciaire les fonctionnaires du service chargé du contrôle de la navigation ainsi que les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris pour son exécution.

len gegeven zijn voor het behoud van het schip, de opvarenden of de lading. Deze bepaling is ook van toepassing op de passagiers.

Art. 27

In de gevallen van de artikelen 25 en 26 is het minimum een maand gevangenisstraf en honderd frank geldboete, indien de schuldige officier is.

Art. 28

Schepelingen die zich gezamenlijk schuldig maken aan een misdrijf als omschreven in de artikelen 25 en 26, worden gestraft, de officieren met opsluiting van vijf tot tien jaar, de scheepsgezellen met gevangenisstraf van een jaar tot vijf jaar.

**Wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen**

Art. 27

Onverminderd de bevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie zijn de ambtenaren van de met de scheepvaartcontrole belaste dienst alsmede de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland gelast de overtredingen van de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbepalingen op te sporen en vast te stellen.

Art. 27

De bepalingen van artikel 26 zijn eveneens van toepassing op de officieren.

Art. 28

De schepelingen die zich gezamenlijk schuldig maken aan de bij het artikel 26 voorziene misdrijven worden gestraft, indien het officieren zijn, met opsluiting en de overigen met een gevangenisstraf van één tot vijf jaar.

**Art. 21bis**

***Wordt gestraft met een gevangenisstraf van 6 maand tot 1 jaar en met een geldboete van 26 tot 3000 euro of met één van die straffen alleen, ieder die de bepalingen van verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze verordening genomen besluiten, heeft overtreden.***

**Art. 22bis**

***Met de in artikel 21bis gestelde straffen wordt gestraft, ieder die de opdracht van de bevoegde overheid uitgeoefend krachtens deze verordening en haar uitvoeringsbesluiten, heeft belemmerd.***

Art. 27

Onverminderd de bevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie zijn de ambtenaren van de met de scheepvaartcontrole belaste dienst alsmede de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland gelast de overtredingen van de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbepalingen op te sporen en vast te stellen.

Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup> et sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, sont chargés de rechercher et de constater les contraventions visées à l'article 21**bis**, les fonctionnaires spécialement désignés par le Roi à cet effet. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

**Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Art. 21

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui contreviendra aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

Art. 21

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui contreviendra aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

***Est puni d'une amende de cinq cent euro à cinq mille euro, la compagnie aérienne ou le commandant de l'aéronef qui ne respecte pas les routes de vol publiées dans la Publication d'informations aéronautiques (A.I.P.), qui lui sont assignées par les services de contrôle de la circulation aérienne.***

**Art. 26bis**

***Est puni d'une amende de cinquante euro à dix mille euro, la personne qui se trouve sur un aéroport ou ses dépendances sans être porteur d'un badge d'identification requis en application des dispositions relatives à la sûreté aérienne.***

Art. 27

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement:

1° quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par un titre de transport ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant;

Art. 27

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement:

1° Quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par un titre de transport ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant;

Zij maken daartoe een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

**Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart**

Art. 21

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen, elke gezagvoerder die de voorschriften betreffende de lichten en de seinen alsmede betreffende het verkeer der luchtvaartuigen zal overtreden hebben.

Art. 27

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van zesentwintig frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen:

1° Al wie zich aan boord van een luchtvaartuig zal hebben bevonden zonder zijn aanwezigheid aldaar te kunnen rechtvaardigen door een regelmatig vervoerbewijs of door de toestemming van de exploitant of de gezagvoerder;

Zij maken daartoe een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

In afwijking van lid 1 zijn, onverminderd de bevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie, met de opsporing en de vaststelling van de in artikel 21bis bedoelde overtredingen belast, de ambtenaren die daartoe speciaal door de Koning worden aangeduid. Zij maken daartoe een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

Art. 21

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met één van die straffen alleen, elke gezagvoerder die de voorschriften betreffende de lichten en de seinen alsmede betreffende het verkeer der luchtvaartuigen zal overtreden hebben.

***Wordt gestraft met een geldboete van vijfhonderd euro tot vijfduizend euro, de luchtvaartmaatschappij of de gezagvoerder van het luchtvaartuig die de in de Luchtvaartgids (A.I.P.) gepubliceerde vliegroutes, die hem zijn opgelegd door de diensten van de luchtverkeerleiding, niet naleeft.***

**Art. 26bis**

***Wordt gestraft met een geldboete van vijftig euro tot tienduizend euro, de persoon die zich bevindt op een luchtvaarterrein of zijn aanhorigheden, die geen drager is van een identificatiebadge vereist in toepassing van de bepalingen betreffende de luchtvaartbeveiliging.***

Art. 27

§ 1. Wordt gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 jaar en met een geldboete van 26 euro tot 1000 euro, of met een van die straffen alleen:

1° Al wie zich aan boord van een luchtvaartuig zal hebben bevonden zonder zijn aanwezigheid aldaar te kunnen rechtvaardigen door een regelmatig vervoerbewijs of door de toestemming van de exploitant of de gezagvoerder;

2° quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions donnés par le commandant ou par son préposé en vue de la sécurité de l'aéronef ou celle des personnes transportées;

3° quiconque pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiants ou se met dans cet état pendant la navigation.

2° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions donnés ou affichées par le commandant de bord ou par la personne désignée par celui-ci, en vue de la sécurité ou de la sûreté de l'aéronef ou de celle des personnes transportées;

3° Quiconque pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiants ou se met dans cet état à bord de l'aéronef;

**4° Quiconque menace par paroles, faits ou gestes un membre de l'équipage ou un passager, sans préjudice de l'application éventuelle de dispositions plus sévères du Chapitre II du Titre VI du Livre II du Code pénal;**

**5° Quiconque accomplit un acte d'agression sexuelle ou de violence physique à l'encontre d'un membre de l'équipage ou d'un passager, sans préjudice de l'application éventuelle de dispositions plus sévères respectivement du Chapitre V du Titre VII du Livre II du Code pénal;**

**6° Quiconque fait disparaître ou tente de faire disparaître de quelque manière que ce soit, les documents de voyage requis pour permettre aux passagers de rentrer dans le Royaume;**

**7° Quiconque endommage ou détruit volontairement un équipement de l'aéronef ou un bien ou y boute le feu;**

**En cas de récidive dans un délai de cinq ans, la peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.**

**§ 2. Sera puni d'une amende de 26 à 1000 euros :**

**1° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions donnés ou affichées par le commandant de bord ou par la personne désignée par celui-ci, en vue du maintien du bon ordre et de la discipline à bord ;**

**2° Quiconque fume à bord de l'aéronef dans les zones interdites à cet effet, soit en vertu de la réglementation, soit en vertu des prescriptions du transporteur ou du commandant de bord;**

**3° Quiconque utilise un dispositif électronique à bord de l'aéronef lorsque cela est interdit;**

2° Al wie zich niet zal hebben gedragen of geweigerd zal hebben zich te gedragen naar de onderrichtingen door de gezagvoerder of de door deze aangewezen persoon gegeven met het oog op de veiligheid van het luchtvaartuig of van de vervoerde personen;

3° Al wie in een luchtvaartuig plaats neemt hetzij in staat van dronkenschap, hetzij onder invloed van verdovende middelen, of zich tijdens de vlucht in zulke toestand brengt.

(...)

2° Al wie zich niet zal hebben gedragen of geweigerd zal hebben zich te gedragen naar de onderrichtingen gegeven of aangeplakt door de gezagvoerder of de door deze aangewezen persoon met het oog op de veiligheid of de beveiliging van het luchtvaartuig of van de vervoerde personen;

3° Al wie in een luchtvaartuig plaats neemt hetzij in staat van dronkenschap, hetzij onder invloed van verdovende middelen, of zich aan boord van het luchtvaartuig in zulke toestand brengt;

**4° Al wie een lid van de bemanning of een passagier beledigt met woorden, daden of gebaren, onverminderd de eventuele toepassing van strengere bepalingen van hoofdstuk II van titel VI van boek II van het Strafwetboek;**

**5° Al wie een daad van seksuele agressie of van lichamelijk geweld pleegt ten aanzien van een lid van de bemanning of een passagier, onverminderd de eventuele toepassing van de strengere bepalingen van respectievelijk hoofdstuk V van titel VII van boek II van het Strafwetboek en van hoofdstuk I van titel VIII van boek II van het Strafwetboek;**

**6° Al wie, op welke wijze ook, de reisdocumenten, nodig om de passagiers toe te laten binnen te komen in het Koninkrijk, doet verdwijnen of poogt te doen verdwijnen;**

**7° Al wie opzettelijk de uitrusting van het luchtvaartuig of een goed beschadigt of vernielt of er vuur aansteekt.**

**Bij herhaling binnen een termijn van vijf jaar, wordt de gevangenisstraf altijd uitgesproken.**

**§ 2. Wordt gestraft met een geldboete van 26 euro tot 1000 euro:**

**1° Al wie zich niet zal hebben gedragen of geweigerd zal hebben zich te gedragen naar de onderrichtingen gegeven of aangeplakt door de gezagvoerder of door de door deze aangewezen persoon met het oog op het bewaren van de goede orde en de discipline aan boord;**

**2° Al wie rookt aan boord van het luchtvaartuig in de zones waar dit, ofwel krachtens de wettelijke reglementering of deze van de vervoerder, ofwel door de gezagvoerder, verboden is;**

**3° Al wie een elektronisch toestel gebruikt aan boord van een luchtvaartuig terwijl dit verboden is;**

**4° Quiconque offense par paroles, faits ou gestes un membre de l'équipage ou un passager.**

**Si le coupable a gravement mis en danger, dans les cas déterminés dans ce paragraphe, la sécurité ou la sûreté de l'aéronef ou des personnes transportées, il est puni des peines prévues au premier paragraphe de cet article. En cas de récidive dans les cinq ans, la peine d'emprisonnement est toujours prononcée.**

#### **Art. 27bis**

**Le commandant de bord peut prendre, durant le vol, toutes les mesures raisonnables y compris des mesures éventuelles de contrainte, qu'il juge appropriées pour prévenir ou pour empêcher la poursuite d'un fait repris à l'article 27.**

**Il peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celles des passagers, en vue d'appliquer les mesures de contrainte appropriées et raisonnables pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ou pour garantir le bon ordre ou la discipline à bord.**

**Ni le commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de qui le vol est effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures, ni être pénalement poursuivis.**

#### **Art. 32**

Dans le cas où elles ne seraient pas punies d'une peine spéciale par la présente loi, les infractions aux dispositions des arrêtés royaux pris en exécution de cette loi seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux règlements édictés par le ministre chargé de l'administration de l'aéronautique seront punies d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et

#### **Art. 32**

Dans le cas où elles ne seraient pas punies d'une peine spéciale par la présente loi, les infractions aux règlements de la Communauté européenne relatifs à l'aviation civile et aux dispositions des arrêtés royaux pris en exécution de cette loi seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euro à quatre millions d'euro ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux règlements édictés par le ministre chargé de l'administration de l'aéronautique seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et

**4° Al wie een lid van de bemanning of een passagier beledigt met woorden, daden of gebaren.**

**Indien de schuldige, in de gevallen omschreven in deze paragraaf, de veiligheid of de beveiliging van het luchtvaartuig of van de vervoerde personen ernstig in het gevaar heeft gebracht wordt hij gestraft met de straffen zoals omschreven in de eerste paragraaf van dit artikel. In dit geval wordt bij herhaling binnen een termijn van vijf jaar de gevangenisstraf altijd uitgesproken.**

#### **Art. 27bis**

**De gezagvoerder mag, tijdens de vlucht, alle redelijke maatregelen treffen, met inbegrip van eventuele dwangmaatregelen, die hij nodig acht om een in artikel 27 vernoemd feit te voorkomen of de voortzetting ervan te verhinderen.**

**Hij mag de hulp van de andere leden van de bemanning vorderen of machtigen en, zonder deze te kunnen eisen, de hulp van de passagiers verzoeken of machtigen, om de passende en redelijke dwangmaatregelen toe te passen om de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen of van de goederen aan boord te verzekeren of om de goede orde of de discipline aan boord te verzekeren.**

**Noch de gezagvoerder, noch een ander lid van de bemanning, noch een passagier, noch de eigenaar of de exploitant van het luchtvaartuig, noch de persoon voor wiens rekening de vlucht werd uitgevoerd kan aansprakelijk worden gesteld in een geding naar aanleiding van een nadeel ondergaan door de persoon die het voorwerp heeft uitgemaakt van deze passende en redelijke maatregelen, noch strafrechtelijk vervolgd worden.**

#### **Art. 32**

Ingeval voor de misdrijven tegen de bepalingen van de tenuitvoerlegging van deze wet genomen koninklijke besluiten bij die wet geen bijzondere straf is voorzien, worden zij gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van zesentwintig frank tot duizend frank of met een van die straffen alleen.

De misdrijven tegen de reglementen uitgevaardigd door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart belast is, worden gestraft met gevangenisstraf van één

#### **Art. 32**

Ingeval voor de misdrijven tegen de verordeningen van de Europese Gemeenschap betreffende de burgerlijke luchtvaart en de bepalingen van de tenuitvoerlegging van deze wet genomen koninklijke besluiten bij die wet geen bijzondere straf is voorzien, worden zij gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van tweehonderd euro tot vier miljoen euro of met een van die straffen alleen.

De misdrijven tegen de reglementen uitgevaardigd door de minister die met het bestuur van de luchtvaart belast is, worden gestraft met gevangenisstraf van acht

d'une amende d'un franc vingt-cinq francs ou d'une de ces peines seulement. (...)

Arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 41

(...)

Dès qu'il en a connaissance, le Ministre dispose d'un délai de trois jours pour confirmer cette interdiction. A défaut, l'interdiction est levée.

Art. 44

(...)

Dès qu'il en a connaissance, le Ministre dispose d'un délai de trois jours pour confirmer cette interdiction. A défaut, l'interdiction est levée.

**Loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité**

d'une amende de deux cents euro à un million d'euro ou d'une de ces peines seulement.

(...)

Art. 41

(...)

Dès qu'il en a connaissance, le Ministre dispose d'un délai de 10 jours ouvrables pour confirmer cette interdiction. A défaut, l'interdiction est levée.

Art. 44

(...)

Dès qu'il en a connaissance, le ministre dispose d'un délai de dix jours ouvrables pour confirmer cette interdiction. A défaut, l'interdiction est levée.

**«Art. 4 bis. — § 1<sup>er</sup>. Lors de la constatation, à l'occasion de contrôles techniques routiers de véhicules utilitaires, d'une des infractions spécialement désignées par le Roi, au règlement technique des véhicules pris en vertu de la présente loi, il peut, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant accord de l'auteur de l'infraction, être perçu une somme, soit immédiatement, soit dans le délai déterminé par le Roi.**

**Le montant de cette somme qui ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels, ainsi que les modalités de perception, sont fixés par le Roi.**

**Les fonctionnaires et agents appartenant à une des catégories déterminées par le Roi et qui sont individuellement délégués à cette fin par le procureur général près la cour d'appel sont chargés de**

dag tot zeven dagen en met geldboete van één frank tot vijftientig frank, of met een van die straffen alleen.

(...)

Koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 41

(...)

Na de kennisname, beschikt de Minister over een tijdspanne van drie dagen om dit verbod te bevestigen. Bij gebrek hieraan wordt het verbod opgeheven.

Art. 44

(...)

Na de kennisname, beschikt de minister over een termijn van drie dagen om dit verbod te bekrachtigen. Indien dit niet gebeurt, wordt het verbod opgeheven.

**Wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen**

dagen tot één jaar en met een geldboete van tweehonderd tot één miljoen euro, of met een van die straffen alleen.

(...)

Koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 41

(...)

Na de kennisname, beschikt de minister over een tijdspanne van 10 werkdagen om dit verbod te bevestigen. Bij gebrek hieraan wordt het verbod opgeheven.

Art. 44

(...)

Na de kennisname, beschikt de minister over een termijn van 10 werkdagen om dit verbod te bekrachtigen. Indien dit niet gebeurt, wordt het verbod opgeheven.

**«Art. 4bis. — § 1. Bij het vaststellen, naar aanleiding van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen, van een der speciaal door de Koning aangewezen overtredingen van het technisch reglement van de voertuigen uitgevaardigd op grond van deze wet, kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en met instemming van de overtreder, een som geheven worden, hetzij onmiddellijk, hetzij binnen een door de Koning bepaalde termijn.**

**Het bedrag van deze som, dat niet hoger mag zijn dan het maximum van de geldboete die op die overtreding staat, vermeerderd met de opdecimen, als ook de nadere regels inzake heffing, worden door de Koning bepaald.**

**De ambtenaren en de beambten die tot een der door de Koning bepaalde categorieën behoren en door de procureur-generaal bij het hof van beroep daartoe individueel zijn gemachtigd, zijn belast met**

*l'application du présent article et des mesures prises pour son exécution.*

*§ 2. Le paiement éteint l'action publique, sauf si le ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer cette action. La notification a lieu par pli recommandé à la poste; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt fait à la poste.*

*§ 3. Si l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, il doit consigner entre les mains des fonctionnaires ou agents visés au § 1<sup>er</sup> une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels.*

*Le montant de la somme à consigner et les modalités de sa perception sont fixés par le Roi.*

*Le véhicule conduit par l'auteur de l'infraction est retenu, aux frais et risques de celui-ci, jusqu'à remise de cette somme et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule ou, à défaut, pendant nonante-six heures à compter de la constatation de l'infraction. À l'expiration de ce délai, la saisie du véhicule peut être ordonnée par le ministère public.*

*Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.*

*Le véhicule reste aux risques et frais de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.*

*La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais éventuels de conservation du véhicule.*

*§ 4. Si l'exercice de l'action publique entraîne la condamnation de l'intéressé:*

*1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice dus à l'État et sur l'amende prononcée; l'excédent éventuel est restitué;*

*2° lorsque le véhicule a été saisi, le jugement ordonne que l'administration des domaines procède*

*de toepassing van dit artikel en van de ter uitvoering ervan genomen maatregelen.*

**§ 2.** *Door betaling vervalt de strafvordering, tenzij op het openbaar ministerie binnen een maand, te rekenen van de dag van de betaling, de betrokkene kennis geeft van zijn voornemen die vordering in te stellen. De kennisgeving geschiedt bij een ter post aangetekende brief; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte ter post.*

**§ 3.** *Indien de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren of beambten een som in consignatie geven bestemd om de eventuele geldboete en gerechtskosten te dekken.*

*Het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake heffing, worden door de Koning bepaald.*

*Het door de overtreder bestuurde voertuig wordt op zijn kosten en risico ingehouden tot deze som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn of, indien dit niet gebeurt, gedurende zesennegentig uren te rekenen vanaf de vaststelling van de overtreding. Bij het verstrijken van deze termijn mag de inbeslagneming van het voertuig bevolen worden door het openbaar ministerie.*

*Een bericht van inbeslagneming wordt binnen de twee werkdagen aan de eigenaars van het voertuig gezonden.*

*Het risico en de kosten voor het voertuig blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.*

*Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs geleverd werd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald werden.*

**§ 4.** *Leidt de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene:*

*1° dan wordt de geheven of in consignatie gegeven som toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en op de uitgesproken geldboete; het eventueel overschot wordt terugbetaald;*

*2° dan wordt, indien het voertuig in beslag genomen werd, bij het vonnis bevolen dat de*

*à la vente du véhicule à défaut du paiement de l'amende et des frais de justice dans un délai de quarante jours du prononcé du jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.*

*Le produit de la vente est imputé sur les frais de justice dus à l'État, sur l'amende prononcée ainsi que sur les frais éventuels de conservation du véhicule; l'excédent éventuel est restitué.*

*§ 5. En cas d'acquittement, la somme perçue ou consignée ou le véhicule saisi sont restitués; les frais éventuels de conservation du véhicule sont à charge de l'État.*

*En cas de condamnation conditionnelle, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice; le véhicule saisi est restitué après paiement des frais de justice et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule.*

*§ 6. En cas d'application de l'article 216bis du Code d'instruction criminelle, la somme perçue est imputée sur la somme fixée par le ministère public et l'excédent éventuel est restitué.*

*§ 7. La somme consignée ou le véhicule saisi sont restitués lorsque le ministère public compétent décide de ne pas poursuivre ou lorsque l'action publique est éteinte ou prescrite.*

*Administratie van de Domeinen het voertuig moet verkopen indien de geldboete en de gerechtskosten niet binnen een termijn van veertig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis betaald werden; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.*

*De opbrengst van de verkoop wordt toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, op de uitgesproken geldboete en op de eventuele bewaringskosten van het voertuig; het eventueel overschot wordt terugbetaald.*

*§ 5. In geval van vrijspraak wordt de geheven of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig teruggegeven; de eventuele bewaringskosten van het voertuig vallen ten laste van de Staat.*

*In geval van voorwaardelijke veroordeling wordt de geheven of in consignatie gegeven som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten; het in beslag genomen voertuig wordt teruggegeven nadat de gerechtskosten betaald zijn en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn.*

*§ 6. In geval van toepassing van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering wordt de geheven som toegerekend op de door het openbaar ministerie vastgestelde som en wordt het eventuele overschot terugbetaald.*

*§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig worden teruggegeven wanneer het openbaar ministerie beslist geen vervolging in te stellen of wanneer de strafvordering vervallen of verjaard is.*