

Chambre des Représentants

SESSION 1972-1973.

23 AOÛT 1973

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'approbation de la Convention Internationale de Bruxelles de 1957 sur les passagers clandestins implique que, d'une part, le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime et, d'autre part, le règlement organique de la Police maritime (arrêté royal du 10 septembre 1929) doivent être modifiés.

En effet, ladite Convention comprend des dispositions de deux sortes : celles qui concernent les droits et obligations de l'armement, des capitaines ou des remplaçants vis-à-vis des passagers clandestins et celles qui définissent l'attitude des autorités de police compétentes en la matière.

Les deux modifications poursuivent le même but qui est à la base de la Convention même, à savoir, assurer un traitement humain aux passagers clandestins, qui, malheureusement sont encore traités à tort comme des malfaiteurs, comme viennent de le démontrer certains incidents survenus récemment dans des marines marchandes étrangères.

Sans vouloir garantir l'impunité aux passagers clandestins découverts à bord d'un navire, il n'en convient pas moins de se préoccuper davantage de leur sort.

L'approbation de cette convention internationale et l'aménagement corrélatif de la législation belge ne visent pas tant à améliorer la situation de la marine marchande belge, où, et c'est tout à l'honneur des milieux maritimes belges, il n'existe pas d'abus ou d'injustices, et qui a toujours traité avec beaucoup d'humanité les rares passagers clandestins découverts à bord de navires belges, qu'à poser un acte de solidarité internationale susceptible d'inciter les autres Etats à s'engager dans la même voie.

L'adaptation de la législation nationale aux principes qui régissent la convention susmentionnée fournira l'occasion de compléter ou de rectifier les dispositions légales actuelles.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1972-1973.

23 AUGUSTUS 1973

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 5 juni 1928, houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De aanvaarding van het Internationaal Verdrag van Brussel 1957 op de verstekelingen heeft tot gevolg dat, enerzijds, het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij en, anderzijds, het organiek inrichtingsreglement van de Zeevaartpolitie (koninklijk besluit van 10 september 1929) moeten gewijzigd worden.

Inderdaad, voornoemd verdrag houdt bepalingen van tweeërlei aard in : deze welke de rechten en plichten van rederij, kapiteins of plaatsvervangers ten overstaan van verstekelingen betreffen en deze welke de houding van de ter zake bevoegde politieoverheden bepalen.

Beide wijzigingen streven hetzelfde doel na dat aan de basis van het Verdrag zelf ligt, namelijk, het verzekeren van een menswaardige behandeling van de verstekeling, die jammer genoeg — en recente voorvallen in vreemde koopvaardijen hebben dit bewezen — ten onrechte nog als misdadiger wordt behandeld.

Hiermee wordt niet bedoeld dat ongewettigde aanwezigheid aan boord van schepen zomaar ongestraft moet blijven. Het past echter meer aandacht aan het lot van de verstekelingen te besteden.

De aanvaarding van dit internationaal verdrag door België en de daarbij behorende aanpassing van onze interne wetgeving beogen niet zo zeer toestanden in de Belgische koopvaardij te verbeteren omdat op dit vlak — en het strekt tot eer van de Belgische zeevaartmiddelen — geen misbruiken of misstanden bestaan en de weinige verstekelingen aan boord van Belgische schepen steeds menswaardig zijn behandeld geworden, doch moeten eerder als een daad van internationale solidariteit beschouwd worden die andere Staten zou moeten kunnen aanzetten dezelfde weg in te slaan.

Van de aanpassing van de nationale wetgeving aan de beginselen van hogervermeld verdrag wordt eveneens gebruik gemaakt om de huidige desbetreffende wettelijke bepa-

les concernées — articles 44, 45 et 46 — du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

I. — A l'avenir, le nouvel article 44 du Code disciplinaire et pénal ne sanctionnera plus la personne incapable de justifier sa présence à bord d'un navire — ce qui peut donner lieu à interprétation subjective — mais bien quiconque est trouvé à bord d'un navire sans le consentement préalable du commandant responsable du navire. Cette définition s'applique donc également au passager clandestin, c'est-à-dire la personne qui se rend clandestinement à bord d'un navire sans le consentement du capitaine, etc...

Pour le reste, le nouvel article 44 correspond à l'article 44 actuel quant au fond. Il n'en diffère que par la forme.

II. — L'article 45 actuel s'inspire davantage des dispositions de l'article 2 de la convention.

Au cas où quelqu'un, se trouvant à bord d'un navire sans le consentement préalable du commandant responsable du navire, y est découvert, les obligations suivantes incombent au capitaine ou à son remplaçant :

1°) l'incident est signalé à l'autorité compétente (commissaire maritime ou consul) sous la forme d'une déclaration informative (art. 45 § 1);

2°) le capitaine ou son remplaçant peut remettre la personne découverte entre les mains des autorités compétentes (art. 45 § 2);

3°) le capitaine ou son remplaçant ne peut en aucun cas débarquer le passager clandestin en Belgique sans l'autorisation de l'autorité compétente, si certaines circonstances rendent impossible la remise du passager clandestin aux autorités compétentes (art. 46).

Cette mesure est destinée à empêcher le débarquement de passagers clandestins à l'insu et sans l'intervention des autorités de police.

A noter que les dispositions des articles 45, à l'exception du § 2, 2, 45bis et 46 s'appliquent aux navires belges où qu'ils se trouvent, ainsi qu'aux navires étrangers présents dans les eaux belges.

a) article 45 § 1^{er}.

Bien que la Convention de Bruxelles de 1957 sur les passagers clandestins ne prévoit la procédure d'envoi de la déclaration informative que si le passager clandestin est livré aux autorités compétentes, cette procédure gagnerait à être généralisée même si, pour une quelconque raison, le passager clandestin ne pourrait être livré.

En Belgique, la déclaration doit être remise au commissaire maritime, et pour les navires belges à l'étranger, à l'agent consulaire belge.

b) article 45 § 2.

A l'opposé de la législation actuelle, le capitaine n'a plus la même liberté de choisir le lieu de débarquement du passager indésirable.

Il doit le livrer de préférence à un Etat — éventuellement la Belgique — qui a approuvé la convention susmentionnée, afin d'assurer au passager clandestin la garantie d'y bénéficier du traitement humanitaire prévu par la Convention.

lingen — artikelen 44, 45 en 46 van het Tucht-en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij — aan te vullen of te verbeteren.

I. — In het nieuw artikel 44 van dit Tucht- en Strafwetboek wordt voortaan niet de persoon bestraft, die zijn aanwezigheid aan boord van een schip niet weet te rechtvaardigen — wat subjectieve interpretatie toelaat — doch kortweg iedere persoon die zich aan boord van een schip heeft bevonden zonder de voorafgaande toestemming van de verantwoordelijke leiding van het schip. Deze omschrijving omvat meteen ook de verstekeling, dit is de persoon die zich aan boord zonder toelating van de kapitein, enz... versteekt.

Voor het overige heeft het nieuw artikel 44 dezelfde inhoud, doch in andere redactionele vorm, als deze van het huidige artikel 44.

II. — Het actueel artikel 45 wordt nu meer uitgewerkt en in lijn gebracht met de bepalingen van artikel 2 van het verdrag.

Indien iemand aan boord van een schip wordt aangetroffen, die hiervoor geen voorafgaande toestemming heeft verkregen vanwege de verantwoordelijke leiding van het schip, heeft de kapitein of zijn plaatsvervanger de volgende verplichtingen :

1°) het geval wordt aan de bevoegde overheid (waterschout of consul) bekendgemaakt onder vorm van een informatieverklaring (art. 45 § 1);

2°) de aangetroffen persoon mag door kapitein of plaatsvervanger aan de bevoegde overheid overgeleverd worden (art. 45 § 2);

3°) het is de kapitein of zijn plaatsvervanger verboden de verstekeling in België te ontschepen zonder toelating van de bevoegde overheid, indien in bepaalde omstandigheden de overlevering van de verstekeling aan de bevoegde overheid niet kan geschieden (art. 46).

Deze maatregel is genomen om te voorkomen dat een verstekeling zonder kennisgeving aan en zonder tussenkomst van de politieoverheid zou ontscheept worden.

Weze terloops vermeld dat bepalingen van artikel 45, § 2., 2 uitgezonderd, 45bis en 46 voor Belgische zeeschepen gelden om het even waar ze zich bevinden alsook voor vreemde schepen die zich in de Belgische wateren bevinden.

a) artikel 45 § 1.

Hoewel het Verdrag van Brussel 1957 op de verstekelingen het vervullen van de formaliteit van de informatieve verklaring slechts voorziet in geval de verstekeling aan de bevoegde overheid wordt overgeleverd, is het nuttig deze formaliteit te veralgemenen zelfs indien om een of andere reden deze overlevering niet plaats grijpt.

De informatieve verklaring dient, in België, aan de waterschout en, wat Belgische zeeschepen in het buitenland betreft, aan de Belgische consulaire ambtenaar overgemaakt te worden.

b) artikel 45 § 2.

In tegenstelling tot de huidige wetgeving heeft de kapitein niet meer dezelfde vrijheid van handelen om zijn ongewenste passagier waar ook aan wal te zetten.

Hij moet deze bij voorkeur afleveren in een Staat — weze het in België — die het hogervermeld verdrag heeft aanvaard omdat zulksdanige aflevering de zekerheid biedt dat deze Staat de verstekeling zal deelachtig maken aan de door het verdrag voorziene humane behandeling.

A souligner ici que la Convention n'impose pas l'obligation de livrer le passager clandestin aux autorités d'un Etat contractant; c'est pourquoi la loi exprime une préférence. Le capitaine aura à se justifier devant les autorités compétentes belges s'il s'écarte de la règle préférentielle.

Une des raisons pour lesquelles le capitaine pourrait le faire est déjà spécifiée dans la convention elle-même : le passager clandestin peut toujours s'opposer à son débarquement dans un Etat contractant (art. 5, 2 de la Convention).

Si le passager clandestin ne profite pas de la faculté que lui laisse la convention d'être livré à un Etat qui s'est rallié au principe humanitaire de la Convention, le capitaine peut débarquer le passager clandestin à tout endroit où cela est possible.

Lorsqu'il livre le passager clandestin, le capitaine remet le deuxième exemplaire de la déclaration informative aux autorités compétentes.

Toutes théoriques qu'elles puissent paraître en certains cas en raison du nombre limité d'adhésions à la Convention qui ont été enregistrées jusqu'à présent, les dispositions visées ci-dessus n'en concordent pas moins entièrement avec l'objectif assigné.

c) article 45bis.

Bien qu'elle ne trouve pas sa place dans le code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, la présente disposition est maintenue afin de sauvegarder l'unité des prescriptions légales prises en la matière.

Il est explicitement prévu que le commissaire maritime peut user d'un droit de rétention maritime jusqu'au moment où une caution lui sera fournie pour couvrir les frais de rapatriement ou de renvoi.

Le représentant dont question au 3 vise aussi bien l'agent que le courtier maritime agissant à quel que titre que se soit pour le compte de l'exploitant du navire.

III. — Le nouvel article 46 reprend essentiellement la teneur de l'article 46 actuel sous réserve que l'obligation de cautionnement est étendue aux cas où des membres d'équipage, licenciés ou non, sont délaissés à terre et ne possèdent pas les moyens financiers suffisants pour leur renvoi ou rapatriement éventuel ainsi que pour leur entretien.

D'autre part la disposition concernant la remise, à la requête du capitaine et aux frais du navire, aux autorités belges a été placée dans le règlement organique de la police maritime car elle constitue une simple mesure administrative.

Il a également été prévu un droit de rétention maritime.

IV. — Les articles 1^{er} et 6 du projet de loi contiennent des aménagements de pure forme et se passent de commentaire.

* * *

Il a été tenu compte des observations du Conseil d'Etat.

Toutefois puisque le but de la nouvelle loi est restreint à l'adaptation des dispositions du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime à la Convention de Bruxelles 1957 sur les passagers clandestins, les propositions de cette haute Assemblée d'amender le Code sur d'autres points n'ayant pas de rapport ou n'ayant qu'un rapport partiel avec ce but n'ont pas été suivies.

De aandacht moet er op gevestigd worden dat het verdrag geen verplichting oplegt de verstekeling over te leveren aan de overheid van de verdragsluitende Staat vandaar dat de wet een voorkeur vastlegt. De kapitein zal zijn houding bij de bevoegde Belgische overheid moeten rechtvaardigen, indien hij van de stelregel welke een voorkeur inhoudt, is afgeweken.

Een van die redenen waarom de kapitein dit zou kunnen doen staat reeds uitdrukkelijk in het verdrag zelf vermeld : de verstekeling kan zich steeds tegen een ontschepping in een Verdragsluitende Staat verzetten (art. 5, 2 van het verdrag).

Indien de verstekeling geen gebruik maakt van de keuze-mogelijkheid die het verdrag hem biedt n.l. overgeleverd te worden aan een Staat die de humane principes van het verdrag heeft onderschreven, dan heeft de kapitein de vrijheid de verstekeling aan wal te zetten waar ook dit mogelijk is.

Bij de aflevering van de verstekeling, moet de kapitein het tweede exemplaar van de informatieve verklaring aan de bevoegde overheid overhandigen.

Hoewel bovenstaande regeling in bepaalde gevallen theoretisch zal klinken — dit om reden van het tot nu toe gering aantal van aanvaardigen van het verdrag —, strookt ze volledig met het opzet hiervan.

c) artikel 45bis.

Niettegenstaande deze bepaling niet haar plaats heeft in het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, is het wenselijk om de eenheid van de wettelijke bepalingen terzake te vrijwaren, ze in het bestek van dit Wetboek te behouden.

Een scheepsretentierecht wordt uitdrukkelijk voorzien ten gerieve van de waterschout tot hem borg wordt gesteld om de kosten van repatriëring of terugzending te dekken.

De onder 3 vermelde vertegenwoordiger beduidt zowel een scheepsagent als scheepsmakelaar die om het even welke titel voor rekening van de exploitant van het schip optreedt.

III. — Het nieuw artikel 46 geeft in wezen de inhoud van het huidige artikel 46 weer, met dien verstande dat de verplichting tot borgstelling uitgebreid wordt tot de gevallen waarin bemanningsleden, al dan niet afgemonsterd, aan wal achtergelaten worden, die niet over voldoende geldmiddelen beschikken om hun eventuele terugzending of repatriëring alsook hun onderhoud te bekostigen.

Bovendien is de bepaling omtrent de terbeschikkingstelling van de Belgische overheden, op verzoek van de kapitein en op kosten van het schip, als loutere administratieve maatregel, in het raam van het organiek Zeevaartpolitie-reglement geplaatst geworden.

Ook hier is een scheepsretentierecht voorzien geworden.

IV. — Artikelen 1 en 6 van het wetsontwerp houden alleen vormelijke aanpassingen in en vergen geen bijzonder commentaar.

* * *

De op- en aanmerkingen van de Raad van State werden in acht genomen.

Vermits het doel van de nieuwe wet beperkt is tot het aanpassen van de bepalingen van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij aan het verdrag van Brussel 1957 op de verstekelingen, werd niet ingegaan op de voorstellen van deze Hoge vergadering het Wetboek ook op andere punten, die geen of niet uitsluitend betrekking hebben met dat doel, te amenderen.

Les amendements proposés seront cependant incorporés dans la révision globale du Code qui est en cours sur le plan administratif.

Le Ministre des Communications,

E. ANSEELE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 6 novembre 1970, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant la loi du 5 juin 1928 relative au Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime », a donné le 7 décembre 1970 l'avis suivant :

Intitulé.

L'intitulé de la loi en projet doit reproduire exactement l'intitulé de la loi du 5 juin 1928 et être, en conséquence, rédigé comme suit :

« Projet de loi modifiant la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ».

Article 1^{er}

Dans le liminaire, la mention de la loi du 19 avril 1934 doit être omise, cette loi n'ayant pas modifié l'article 3, et l'intitulé de la loi du 5 juin 1928 doit être reproduit exactement.

La rédaction suivante est proposée :

« L'article 3, alinéa 6, de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime est remplacé par la disposition suivante :

Dans la disposition nouvelle, la mention de l'article 46, § 2, est inexacte. Cette disposition, en effet, ne prévoit aucune peine. Il y a lieu de mentionner, à la place de l'article 46, § 2, l'article 46, § 3.

Article 2.

L'article 2 remplace par trois articles nouveaux les articles 44, 45 et 46 de la loi du 5 juin 1928.

Il conviendrait que chaque article nouveau fasse l'objet d'un article distinct dans la loi en projet.

Par ailleurs, la loi du 19 avril 1934, qui a modifié les articles 44, 45 et 46 précités, doit être mentionnée.

L'article 2 devrait, en conséquence, être rédigé de la manière suivante :

« Article 2. — L'article 44 de la même loi, modifié par la loi du 19 avril 1934, est remplacé par la disposition suivante : ... ».

L'article 44, § 1^{er}, nouveau, punit « quiconque est trouvé sans le consentement préalable du capitaine ou de son remplaçant ou de l'autorité responsable du navire, à bord d'un navire belge ou, dans les eaux maritimes belges, à bord d'un navire étranger, pour autant que, dans ce dernier cas, l'embarquement ou le débarquement ait eu lieu dans les eaux territoriales ».

Les mots « autorité responsable du navire » doivent être remplacés, conformément d'ailleurs au texte néerlandais, par les mots « personne responsable du navire ».

Les expressions « dans les eaux maritimes belges » et « dans les eaux territoriales » correspondent en néerlandais respectivement à « in de Belgische wateren » et « in die wateren ».

Le défaut de concordance entre les versions française et néerlandaise est évident.

Par ailleurs, les notions d'eaux maritimes belges et d'eaux territoriales manquent de précision. Ces notions, en effet, sont utilisées, en

De voorgestelde wijzigingen zullen niettemin ingeschakeld worden in de globale herziening van het Wetboek welke op administratief plan aan de gang is.

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 6^e november 1970 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van de wet van 5 juni 1928, betreffende het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij », heeft de 7^e december 1970 het volgende advies gegeven :

Opschrift.

In het opschrift van de ontwerp-wet moet het opschrift van de wet van 5 juni 1928 juist worden overgenomen. Men leze het als volgt :

« Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij ».

Artikel 1.

In de inleidende volzin hoeft de wet van 19 april 1934 niet te worden vermeld want zij heeft geen wijziging aangebracht in artikel 3. Ook hier moet de wet van 5 juni 1928 met haar juiste opschrift worden aangehaald.

Voorgesteld wordt :

« Artikel 3, zesde lid, van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij wordt door de volgende bepaling vervangen :

In de nieuwe bepaling wordt verkeerdelijk verwezen naar artikel 46, § 2, waar geen straffen gesteld worden. De juiste verwijzing is : artikel 46, § 3.

Artikel 2.

Artikel 2 vervangt de artikelen 44, 45 en 46 van de wet van 5 juni 1928 door drie nieuwe artikelen.

Aan elk nieuw artikel zou in de ontwerp-wet een afzonderlijk artikel moeten worden gewijd.

Ook moet melding worden gemaakt van de wet van 19 april 1934, die de genoemde artikelen 44, 45 en 46 gewijzigd heeft.

Artikel 2 zou dan als volgt moeten worden geredigeerd :

« Artikel 2. — Artikel 44 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 april 1934, wordt door de volgende bepaling vervangen : ... ».

Het nieuwe artikel 44, § 1, straft « diegene die zonder de voorafgaande toestemming van de kapitein of zijn plaatsvervanger of van de persoon die de verantwoordelijkheid voor het schip draagt, zich aan boord van een Belgisch schip heeft bevonden of, in de Belgische wateren, aan boord van een vreemd schip in zoverre dat, in dit laatste geval, de inscheeping of ontscheeping in die wateren plaats heeft gehad ».

In de Franse tekst moeten de woorden « autorité responsable du navire » overeenkomstig de Nederlandse tekst worden vervangen door « personne responsable du navire ».

De woorden « dans les eaux maritimes belges » en « dans les eaux territoriales » staan onderscheidenlijk voor « in de Belgische wateren » en « in die wateren ».

Hier is kennelijk geen overeenkomst tussen de Franse en de Nederlandse tekst.

De begrippen « eaux maritimes belges » en « eaux territoriales » zijn overigens te vaag. Ze worden in het positief recht immers in verschil-

droit positif, dans des sens différents (voir les conclusions de M. Ganshof van der Meersch précédant l'arrêt de la Cour de cassation du 23 novembre 1962, Pas. 1963, p. 374).

Selon les explications du fonctionnaire délégué, pour l'application de l'article 44, § 1^{er}, en projet, il faut entendre par eaux maritimes belges et par eaux territoriales, la mer territoriale, les ports du littoral, l'Escaut maritime inférieur, le canal Gand-Terneuzen, le port de Gand et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges, telles que les limites en sont fixées par le Roi. Cette définition est celle qui est donnée pour les eaux maritimes belges dans le projet de loi sur la sécurité des navires, qui a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat.

Afin d'éviter toute difficulté d'application, il est proposé de rédiger comme suit le paragraphe 1^{er} de l'article 44 en projet :

« § 1^{er}. — 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, quiconque se trouve sans le consentement préalable du capitaine ou de son remplaçant ou de la personne responsable du navire, à bord d'un navire belge ou, dans les eaux maritimes belges, à bord d'un navire étranger pour autant que, dans ce dernier cas, l'embarquement ou le débarquement ait eu lieu dans ces eaux.

Par eaux maritimes belges, on entend la mer territoriale, les ports du littoral, l'Escaut maritime inférieur, le canal Gand-Terneuzen, le port de Gand et les canaux de Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges, telles que les limites en sont fixées par le Roi ».

A cet égard, le Conseil d'Etat attire l'attention du Gouvernement sur l'article 56 de la loi du 5 juin 1928, qui dispose :

« Le capitaine d'un navire étranger qui, dans les eaux du Royaume, se rendra coupable des infractions visées aux articles 52 et 55 ci-dessus, sera passible des peines y prévues ».

Les infractions visées aux articles 52 et 55 sont des infractions aux lois et règlements de police maritime ou aux lois et règlements relatifs à la sécurité de la navigation. Il apparaît, dès lors, que les mots « les eaux du Royaume » doivent recevoir la même signification que les eaux maritimes belges définies à l'article 44, § 1^{er}.

Il serait souhaitable de remplacer, dans l'article 56, les mots « dans les eaux du Royaume » par « dans les eaux maritimes belges définies dans l'article 44, § 1^{er} ».

L'article 45 nouveau concerne les obligations du capitaine qui constate la présence, à son bord, d'un passager clandestin.

Selon l'exposé des motifs, « les dispositions des articles 45 et 46 s'appliquent aux navires belges où qu'ils se trouvent, ainsi qu'aux navires étrangers présents dans les eaux territoriales belges ».

Le texte de l'article 45 nouveau ne précise pas qu'il est applicable aux navires étrangers se trouvant dans les eaux territoriales belges. Les obligations qu'il édicte ne semblent pas, dès lors, s'imposer au capitaine d'un navire étranger. Il conviendrait, en conséquence, si le Gouvernement entendait maintenir l'intention annoncée dans l'exposé des motifs, que le projet soit modifié en ce sens.

A cet égard, la rédaction du projet pourrait s'inspirer de la rédaction des articles 45 et 46 actuels de la loi du 5 juin 1928 qui distinguent clairement les obligations du capitaine d'un navire belge et celles du capitaine d'un navire étranger.

Par ailleurs, l'article 45 nouveau gagnerait en clarté s'il était scindé en quatre articles distincts correspondant aux quatre paragraphes. Les subdivisions des §§ 2 et 3 formeraient ainsi des paragraphes des articles nouveaux qui s'inséreraient dans la loi du 5 juin 1928 sous les numéros 45, 45bis, 45ter et 45quater.

Au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'article 45 nouveau, les mots « le consul ou le fonctionnaire consulaire belge auquel ressortit le port en question » devraient être remplacés par « le consul ou le fonctionnaire compétent du poste consulaire belge dans le ressort duquel se trouve ce port ».

Au § 2, 1 et 2, alinéa 1^{er}, les mots « visée au § 1^{er} » sont inutiles et doivent être omis.

L'alinéa 2 pourrait être rédigé comme suit :

« Quand le commissaire maritime décide de rapatrier ou de renvoyer cette personne, il peut obliger le capitaine à la rembarquer ».

Au § 2, 2, le projet fait référence expresse à la Convention internationale sur les passagers clandestins. Cette disposition ne sera applicable qu'au moment où ladite Convention sera entrée en vigueur.

La fin de l'alinéa 1^{er} devrait être rédigée comme suit : « ... d'un Etat qui est partie à la Convention internationale sur les passagers clandestins ».

lende betekenissen gebruikt (zie de conclusies van Ganshof van der Meersch voor het arrest van het Hof van Cassatie van 23 november 1962, Pas. 1963, blz. 374).

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, moet voor de toepassing van het ontwerp-artikel 44, § 1, onder « Belgische zeewateren » en onder « territoriale wateren » worden verstaan : de territoriale zee, de havens van de kust, de Beneden-Zeeschelde, het kanaal Gent-Terneuzen, de haven van Gent en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge, zoals de grenzen ervan door de Koning zijn bepaald. Zo luidt de definitie die aan de term « Belgische zeewateren » gegeven is in het ontwerp van wet op de veiligheid der schepen, dat voor advies aan de Raad van State is voorgelegd.

Om moeilijkheden bij de toepassing te voorkomen, wordt voorgesteld paragraaf 1 van het ontwerp-artikel 44 als volgt te redigeren :

« § 1. — Met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van honderd frank tot duizend frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die zich, zonder voorafgaande toestemming van de kapitein, diens plaatsvervanger of de persoon die de verantwoordelijkheid voor het schip draagt, bevindt aan boord van een Belgisch schip of, in de Belgische zeewateren, aan boord van een vreemd schip voor zover, in dit laatste geval, de inscheping of ontscheping in die wateren heeft plaatsgehad.

Onder Belgische zeewateren worden verstaan de territoriale zee, de havens van de kust, de Beneden-Zeeschelde, het kanaal Gent-Terneuzen, de haven van Gent en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge, zoals de grenzen ervan door de Koning zijn bepaald ».

In dit verband moge de Raad van State de aandacht van de Regering vestigen op artikel 56 van de wet van 5 juni 1928, hetwelk bepaalt :

« De kapitein van een vreemd schip, die zich in de wateren van het Rijk schuldig maakt aan de bij de artikelen 52 en 55 bedoelde misdrijven, wordt gestraft met de aldaar voorziene straffen ».

Die artikelen 52 en 55 hebben betrekking op overtreding van wetten en verordeningen betreffende de zeepolitie of betreffende de veiligheid van de scheepvaart. Aan de woorden « de wateren van het Rijk » moet dus blijkbaar dezelfde betekenis worden gegeven als aan « Belgische zeewateren » zoals die omschreven zijn in artikel 44, § 1.

Het ware wenselijk dat in artikel 56 de woorden « in de wateren van het Rijk » werden vervangen door de woorden « in de Belgische zeewateren zoals die omschreven zijn in artikel 44, § 1 ».

Het nieuwe artikel 45 handelt over de verplichtingen van de kapitein die vaststelt dat zich aan boord van zijn schip een verstekeling bevindt.

De memorie van toelichting zegt dat de « bepalingen van artikelen 45 en 46 voor Belgische zeeschepen gelden om het even waar ze zich bevinden alsook voor vreemde schepen die zich in de Belgische wateren bevinden ».

In de tekst van het nieuwe artikel 45 staat niet dat dit ook geldt voor vreemde schepen die zich in de Belgische territoriale wateren bevinden. De verplichtingen welke het artikel oplegt, gelden dus blijkbaar niet voor kapiteins van vreemde schepen. Mocht de Regering het toch zo bedoelen als zij in de memorie van toelichting te kennen geeft, dan behoort het ontwerp in die zin te worden gewijzigd.

Op dat punt kan voor de redactie worden uitgegaan van de huidige tekst van de artikelen 45 en 46 van de wet van 5 juni 1928, die een duidelijk onderscheid maakt tussen de verplichtingen van de kapiteins van Belgische en van vreemde schepen.

Het nieuwe artikel 45 zou aan duidelijkheid winnen indien van de vier paragrafen vier artikelen werden gemaakt. De onderverdelingen van de paragrafen 2 en 3 worden dan op hun beurt paragrafen. De nieuwe artikelen kunnen in de wet van 5 juni 1928 worden opgenomen als artikelen 45, 45bis, 45ter en 45quater.

In § 1, eerste lid, van het nieuwe artikel 45 dienen de woorden « de Belgische consulaire ambtenaar tot wiens ressort de haven behoort » te worden vervangen door : « de consul of de bevoegde ambtenaar van de Belgische consulaire post in het ressort waarvan die haven gelegen is ».

In § 2, 1 en 2, moeten, telkens in het eerste lid, de woorden « in § 1 bedoelde » als overbodig vervallen.

Het tweede lid van § 2, 1, kan als volgt worden gelezen :

« Wanneer de waterschout beslist die persoon te repatriëren of terug te zenden, kan hij de kapitein verplichten hem opnieuw in te schepen ».

De tekst van § 2, 2, verwijst uitdrukkelijk naar het Internationaal Verdrag op de verstekelingen. Die bepaling zal slechts toepassing vinden als dat Verdrag eenmaal in werking is getreden.

Het slot van het eerste lid zou als volgt moeten worden geredigeerd : « ... van een Staat die partij is bij het Internationaal Verdrag ».

tins signée à Bruxelles le 10 octobre 1957 et approuvée par la loi du ... ».

A l'alinéa 2, les mots « celle-ci » doivent être remplacés par « cette personne ».

A l'alinéa 4, la rédaction suivante est proposée pour la deuxième phrase :

« En vue d'assurer la remise de cette personne aux autorités compétentes, il est fait appel à la collaboration du fonctionnaire consulaire belge si celui-ci est disponible ».

Au § 3, la disposition sub 2 pourrait être rédigée de la manière suivante :

« Les frais d'entretien, de rapatriement ou de renvoi doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où le commissaire maritime... ».

Article 46 nouveau. — Au § 2, il faut lire... « licencié ou non... ».

Article 3 du projet.

Dans le liminaire, les mots « les dispositions suivantes » doivent être remplacés par « la disposition suivante ».

Il est suggéré qu'à l'occasion des modifications que la loi en projet apporte à la loi du 5 juin 1928, certaines dispositions de cette loi soient mises à jour.

C'est ainsi qu'à l'article 51, la référence à la loi du 4 août 1890 devrait être remplacée par une référence à la loi du 20 juin 1964 sur le contrôle des denrées ou substances alimentaires et autres produits.

Par ailleurs, il serait souhaitable de supprimer dans la loi toute mention de la Colonie.

Le texte proposé ci-après tient compte des observations qui précèdent :

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1er.

L'article 3, alinéa 6, de la loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime est remplacé par la disposition suivante :

« Par dérogation ... (comme au projet, sauf à remplacer « 46, § 2 » par « 46, § 3 ») ... ».

Article 2.

Dans l'article 4, dernier alinéa, de la même loi, la seconde phrase est supprimée.

Article 3.

Dans l'article 30 de la même loi, les mots « un commissaire maritime de la métropole ou de la colonie » sont remplacés par « un commissaire maritime ».

op de verstekelingen, ondertekend te Brussel op 10 oktober 1957 en goedgekeurd bij de wet van ... ».

In de Franse tekst van het tweede lid vervange men de woorden « celle-ci » door « cette personne ».

Voorgesteld wordt, de tweede volzin van het vierde lid als volgt te lezen :

« Voor de overgifte van die persoon aan de bevoegde overheden wordt een beroep gedaan op de medewerking van de Belgische consulaire ambtenaar, als deze beschikbaar is ».

In § 3 kan de bepaling onder 2 als volgt worden geredigeerd :

« De kosten van onderhoud, repatriëring of terugzending moeten betaald worden binnen vijftien dagen te rekenen van de dag dat de waterschout ... ».

Nieuw artikel 46. — In de Franse tekst van § 2 moet worden gelezen : « ... licencié ou non ... ».

Artikel 3 van het ontwerp.

In de Franse tekst van de inleidende volzin moeten de woorden « les dispositions suivantes » worden vervangen door « la disposition suivante ».

Nu de ontwerp-wet de wet van 5 juni 1928 toch al in menig opzicht wijzigt, ware het geraden ook een aantal andere bepalingen van die wet bij te werken.

Zo zou in artikel 51 de verwijzing naar de wet van 4 augustus 1890 moeten worden vervangen door een verwijzing naar de wet van 20 juni 1964 betreffende het toezicht op voedingswaren of -stoffen en andere produkten.

Ook ware het wenselijk in de wet alles te schrappen wat op de kolonie betrekking heeft.

In de hierna voorgestelde tekst is met deze opmerkingen rekening gehouden :

ONTWERP VAN WET

tot wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

Artikel 3, zesde lid, van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij wordt door de volgende bepaling vervangen :

« In afwijking van het bepaalde in ... (zoals in het ontwerp, maar de vermelding « 46, § 2 » vervange men door « 46, § 3 » en « voorzien misdrijven » door « bedoelde misdrijven »).

Artikel 2.

In artikel 4, laatste lid, van dezelfde wet wordt de tweede volzin geschrapt.

Artikel 3.

In artikel 30 van dezelfde wet worden de woorden « en waterschout van het moederland of van de kolonie » vervangen door « een waterschout ».

Article 4.

L'article 44 de la même loi, modifié par la loi du 19 avril 1934, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 44. — § 1^{er}. — Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une demande de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque se trouve sans le consentement préalable du capitaine ou de son remplaçant ou de la personne responsable du navire, à bord d'un navire belge ou, dans les eaux maritimes belges, à bord d'un navire étranger pour autant que, dans ce dernier cas, l'embarquement ou le débarquement ait eu lieu dans ces eaux.

Par eaux maritimes belges, on entend la mer territoriale, les ports du littoral, l'Escaut maritime inférieur, le canal Gand-Terneuzen, le port de Gand et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges, telles que les limites en sont fixées par le Roi.

§ 2. — ... (comme au projet) ...;

§ 3. — ... (comme au projet) ...;

§ 4. — ... (comme au projet) ... ».

Article 5.

L'article 45 de la même loi, modifié par la loi du 19 avril 1934, est remplacé par la disposition suivante : ... (voir l'observation relative à l'article 45) ...

Article ...

L'article 46 de la même loi, modifié par la loi du 19 avril 1934, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 46. — § 1^{er}. — ... (comme au projet) ...;

§ 2. — ... (comme au projet) ...;

§ 3. — ... (comme au projet) ... ».

Article ...

Dans l'article 48 de la même loi, les mots « dans la colonie sans en aviser le commissaire maritime ou » sont supprimés.

Article ...

Dans l'article 51 de la même loi, les mots « par l'article 7 de la loi du 4 août 1890 » sont remplacés par les mots « par l'article 11 de la loi du 20 juin 1964 sur le contrôle des denrées ou substances alimentaires et autres produits ».

Article ...

Dans l'article 56 de la même loi, les mots « dans les eaux du Royaume » sont remplacés par « dans les eaux maritimes belges définies à l'article 44, § 1^{er} ».

Article ...

Dans l'article 71, 2^o, de la même loi, les mots « aux commissaires maritimes des ports du Congo et » sont supprimés.

Article ...

Dans l'article 72 de la même loi, le 2^o est remplacé par la disposition suivante :

« 2^o quand le navire est dans un port étranger, le droit de discipline appartient au consul à qui la plainte doit être adressée par le capitaine ».

Au 3^o, les mots « ou, éventuellement, au commissaire maritime colonial » sont supprimés.

Au dernier alinéa, les mots « et sur lesquelles les commissaires maritimes des ports de la colonie ou les consuls » sont remplacés par « sur lesquelles les consuls ».

Artikel 4.

Artikel 44 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 april 1934, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 44. — § 1. — Met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van honderd frank tot duizend frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die zich, zonder voorafgaande toestemming van de kapitein, diens plaatsvervanger of de persoon die de verantwoordelijkheid voor het schip draagt, bevindt aan boord van een Belgisch schip of, in de Belgische zeewateren, aan boord van een vreemd schip voor zover, in dit laatste geval, de inscheeping of ontscheeping in die wateren heeft plaatsgehad.

Onder Belgische zeewateren worden verstaan de territoriale zee, de havens van de kust, de Beneden-Zeeschelde, het kanaal Gent-Terneuzen, de haven van Gent en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge, zoals de grenzen ervan door de Koning zijn bepaald.

§ 2. — ... (zoals in het ontwerp) ...;

§ 3. — ... (zoals in het ontwerp) ...;

§ 4. — ... (zoals in het ontwerp) ... ».

Artikel 5.

Artikel 45 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 april 1934, wordt door de volgende bepaling vervangen : ... (zie de opmerking betreffende artikel 45).

Artikel ...

Artikel 46 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 april 1934, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 46. — § 1. — ... (zoals in het ontwerp) ...;

§ 2. — ... (zoals in het ontwerp) ...;

§ 3. — ... (zoals in het ontwerp) ... ».

Artikel ...

In artikel 48 van dezelfde wet worden de woorden « in de kolonie zonder de waterschout of » geschrapt.

Artikel ...

In artikel 51 van dezelfde wet worden de woorden « bij artikel 7 van de wet van 4 augustus 1890 voorzien » vervangen door de woorden « gesteld in artikel 11 van de wet van 20 juni 1964 betreffende het toezicht op voedingswaren of -stoffen en andere produkten ».

Artikel ...

In artikel 56 van dezelfde wet worden de woorden « in de wateren van het Rijk » vervangen door « in de Belgische zeewateren zoals die omschreven zijn in artikel 44, § 1 ».

Artikel ...

In artikel 71, 2^o, van dezelfde wet worden de woorden « aan de waterschouten van de havens van Congo en » geschrapt.

Artikel ...

In artikel 72 van dezelfde wet wordt het 2^o door de volgende bepaling vervangen :

« 2^o wanneer het schip in een vreemde haven ligt, behoort het recht van tucht aan de consul bij wie de kapitein de klacht moet indienen ».

Onder 3^o worden de woorden « of, in voorkomend geval, aan de waterschout van de kolonie » geschrapt.

In het laatste lid worden de woorden « de waterschouten van de havens der kolonie of » geschrapt.

Article ...

L'article 73, alinéa 3, de la même loi est remplacé par la disposition suivante : « Pourra de même ... (comme à l'article 3 du projet) ... ».

Article ...

Dans l'article 74 de la même loi, l'alinéa 4 est supprimé.

Article ...

Dans l'article 75, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots « ou aux tribunaux de la colonie » sont supprimés.

Article ...

L'article 78 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Article 78. — Au premier port étranger où le capitaine abordera, il remettra les procès-verbaux qu'il aura dressés au consul qui en informera immédiatement le procureur du Roi du ressort.

Le consul complétera au besoin l'instruction et fera, s'il le juge nécessaire, débarquer le prévenu pour l'envoyer, avec les pièces du procès, dans un port du Royaume ».

Article ...

Dans l'article 80 de la même loi, les mots « dans un port de la colonie ou » et « du commissaire maritime colonial ou » sont supprimés.

Article ...

Dans l'article 81, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots « du royaume et de la colonie » sont supprimés.

L'alinéa 3 est supprimé.

A l'alinéa 4, les mots « par le commissaire maritime de la colonie ou » sont supprimés.

Article ...

Dans l'article 82 de la même loi, les mots « et de la colonie » sont supprimés.

Dans la dernière phrase de cet article, les mots « Les commissaires maritimes de la colonie et » sont supprimés.

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Van Bunnem, conseiller d'Etat, président.

J. Masquelin et Madame G. Ciselet, conseillers d'Etat,

G. Aronstein et F. Rigaux, assesseurs de la section de législation,

M. Jacquemijn, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnem.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, substitut de l'auditeur général.

Le Greffier,

(s.) M. JACQUEMIJN.

Le Président,

(s.) G. VAN BUNNEN.

Artikel ...

Artikel 73, derde lid, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« In België kan eveneens worden vervolgd ... (zoals in het ontwerp) ... aan een misdrijf als bedoeld in de artikelen 23, 32, 33, 43, 44, 45 en 47, eerste lid, van deze wet ».

Artikel ...

In artikel 74 van dezelfde wet wordt het vierde lid geschrapt.

Artikel ...

In artikel 75, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden « of voor de rechtbanken van de kolonie » geschrapt.

Artikel ...

Artikel 78 van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 78. — In de eerste buitenlandse haven welke de kapitein aandoet, overhandigt hij de door hem opgemaakte processen-verbaal aan de consul; deze geeft daarvan onmiddellijk kennis aan de procureur des Konings van het gebied.

De consul zet desnoods het onderzoek voort en doet de beklaagde, zo hij het nodig oordeelt, ontschepen om hem met de processtukken naar een haven van het Rijk te zenden ».

Artikel ...

In artikel 80 van dezelfde wet worden de woorden « in een haven van de kolonie of » en de woorden « bij de waterschout van de kolonie » geschrapt.

Artikel ...

In artikel 81, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden « van het Rijk en de kolonie » geschrapt.

Het derde lid wordt geschrapt.

In het vierde lid worden de woorden « door de waterschout van de kolonie of » geschrapt.

Artikel ...

In artikel 82 van dezelfde wet worden de woorden « en van de kolonie » geschrapt.

In de laatste volzin van dat artikel worden de woorden « De waterschouten van de kolonie en » geschrapt.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : G. Van Bunnem, staatsraad, voorzitter.

J. Masquelin en Mevrouw G. Ciselet, staatsraden.

G. Aronstein en F. Rigaux, bijzitters van de afdeling wetgeving,

M. Jacquemijn, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer G. Van Bunnem.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. Coolen, substituut-auditeur-generaal.

De Griffier,

(get.) M. JACQUEMIJN.

De Voorzitter,

(get.) G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de pré-revision en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1.

L'article 3, alinéa 6, de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime est remplacé par la disposition suivante :

« Par dérogation aux dispositions du premier alinéa de cet article, les peines prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 45bis, § 4, 46, § 3, 47, 57, 60 et 61, s'appliquent à toute personne coupable d'avoir commis les infractions qui y sont visées ».

Art. 2.

L'article 44 de la même loi, modifié par la loi du 19 avril 1934, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 44. — § 1. — 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, quiconque se trouve sans le consentement préalable du capitaine ou de son remplaçant ou de la personne responsable du navire, à bord d'un navire belge ou, dans les eaux belges, à bord d'un navire étranger, pour autant que dans ce dernier cas l'embarquement ou le débarquement ait eu lieu dans ces eaux.

§ 2. — Sera puni des mêmes peines quiconque a, par quelque moyen que ce soit, favorisé l'embarquement ou le débarquement d'une personne visée au § 1^{er} ou son séjour à bord d'un navire.

§ 3. — Si le coupable visé aux §§ 1 et 2 fait partie de l'équipage d'un navire belge, la peine d'emprisonnement est d'un mois au moins et l'amende de cinq cents francs au moins.

§ 4. — La personne visée au § 1^{er} qui est trouvée à bord d'un navire belge est, pour la durée de sa présence à bord pendant le voyage, considérée comme marin pour l'application du présent code. L'intéressé pourra en outre, sans avoir droit à une rémunération, être astreint à un travail en rapport avec ses aptitudes. »

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

Artikel 3, zesde lid, van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij wordt door de volgende bepaling vervangen :

« In afwijking van het bepaalde bij het eerste lid van dit artikel, zijn de straffen, gesteld bij de verder staande artikelen 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 45bis, § 4, 46, § 3, 47, 57, 60 en 61, toepasselijk op al de personen schuldig aan de aldaar voorziene misdrijven ».

Art. 2.

Artikel 44 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 april 1934, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 44. — § 1. — Wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van honderd frank tot duizend frank of met een van die straffen alleen, diegene die zich, zonder de voorafgaande toestemming van de kapitein of zijn plaatsvervanger of van de persoon die de verantwoordelijkheid voor het schip draagt, bevindt aan boord van een Belgisch schip of, in de Belgische wateren, aan boord van een vreemd schip voor zover dat, in dit laatste geval, de inscheeping of ontscheeping in die wateren heeft plaats gehad.

§ 2. — Met dezelfde straffen wordt gestraft diegene die op gelijk welke wijze de inscheeping of de ontscheeping van een persoon op wie het bepaalde bij § 1 toepasselijk is of het verblijf van die persoon aan boord van een schip, in de hand heeft gewerkt.

§ 3. — Maakt de schuldige bepaald bij §§ 1 en 2 deel uit van de bemanning van een Belgisch schip dan bedraagt de gevangenisstraf ten minste één maand en de geldboete ten minste vijfhonderd frank.

§ 4. — De in § 1 bedoelde persoon die zich aan boord van een Belgisch schip bevindt, wordt tijdens de reis voor de duur van zijn tegenwoordigheid aan boord als zeeman beschouwd voor de toepassing van dit Wetboek. Bovendien kan hij, zonder recht op vergoeding, gedwongen worden tot het verrichten van werk volgens zijn bekwaamheid. »

Art. 3.

L'article 45 de la même loi, modifié par la loi du 19 avril 1934, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 45. — § 1. — Le capitaine doit, s'il constate la présence d'une personne se trouvant à bord de son navire sans son consentement préalable, en informer sans délai, dans le premier port où il fait escale après cette constatation, le commissaire maritime s'il s'agit d'un port belge, ou lorsqu'il s'agit d'un navire belge à l'étranger, le fonctionnaire compétent du poste consulaire belge dans le ressort duquel se trouve ledit premier port.

A cet effet, le capitaine établit une déclaration en double exemplaire, signée par lui et contenant notamment les informations suivantes :

1° les nom, prénoms, lieu et date de naissance, adresse et nationalité (ou nationalités) de la personne découverte à bord;

2° toute particularité concernant cette personne;

3° le lieu d'embarquement, ou à défaut de renseignements précis, le lieu présumé d'embarquement;

4° la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque la personne a été découverte;

5° en résumé, les circonstances de la découverte de cette personne;

6° si le voyage au cours duquel la personne en question a été découverte comporte des escales dans plusieurs ports, le port de départ et les différents ports d'escale subséquents avec les dates d'arrivées et de départs et, dans tout autre cas, les ports où le navire a fait escale après avoir quitté le lieu présumé d'embarquement.

Un exemplaire de cette déclaration sera remis soit au commissaire maritime, soit au fonctionnaire consulaire belge, suivant le cas.

§ 2. — 1. Si le premier port d'escale est un port belge, le capitaine peut mettre la personne découverte à bord à la disposition du commissaire maritime de la place.

Quand le commissaire maritime décide de rapatrier ou de renvoyer cette personne, il peut néanmoins obliger le capitaine à la rembarquer.

2. A l'étranger, le capitaine d'un navire belge met la personne découverte à bord de préférence à la disposition des autorités compétentes locales du premier port d'escale d'un Etat qui est partie à la Convention Internationale sur les passagers clandestins, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957 et approuvée par la loi du ...

Si le capitaine estime que la personne découverte n'y sera pas traitée conformément aux dispositions de cette Convention, ou si cette personne émet des objections à son débarquement dans ce port, elle sera débarquée dans tout autre port où ce débarquement est possible, sans préjudice des dispositions de l'article 44 § 4.

Les objections en question devront être présentées dès que le capitaine aura informé la personne découverte de sa décision de la débarquer conformément au 1^{er} alinéa du § 2.2.

Si la personne découverte est mise à la disposition des autorités compétentes locales, le second exemplaire de la déclaration du capitaine visée au § 1 de cet article, sera remise auxdites autorités. En vue d'assurer la remise de cette personne aux autorités compétentes, il est fait appel à

Art. 3.

Artikel 45 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 april 1934, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 45. — § 1. — De kapitein moet, indien hij de aanwezigheid vaststelt van een persoon die zonder zijn voorafgaande toestemming zich aan boord van zijn schip bevindt, in de eerste aanleghaven nadat deze vaststelling is geschied, hiervan onverwijld kennis geven aan de waterschout, indien deze haven een Belgische haven is, of wanneer het een Belgisch schip in het buitenland betreft, aan de bevoegde ambtenaar van de Belgische consulaire post in het ressort waarvan de bedoelde eerste aanleghaven behoort.

Te dien einde stelt de kapitein een in tweevoud gestelde en door hem ondertekende verklaring op met opgave van :

1° de naam, voornamen, plaats en datum van geboorte, adres en nationaliteit (of nationaliteiten) van de aan boord gevonden persoon;

2° elke bijzondere inlichting over deze persoon;

3° de plaats van inschepping of, bij gebreke van preciese gegevens, de vermoedelijke plaats van inschepping;

4° de datum, het uur en de geografische positie van het schip wanneer deze persoon is gevonden geworden;

5° kort samengevat, de omstandigheden waarin deze persoon is gevonden geworden;

6° indien een reis, tijdens welke de betrokken persoon is gevonden geworden, meerdere aanleghavens omvat, de haven van vertrek en de verscheidene daaropvolgende aanleghavens met data van aankomst en vertrek, en, in elk ander geval, de aanleghavens welke op de plaats of de vermoedelijke plaats van inschepping volgen.

Een exemplaar van deze verklaring wordt, naar gelang van het geval, aan de waterschout of aan de Belgische consulaire ambtenaar overgemaakt.

§ 2. — 1. De kapitein mag, indien de eerste aanleghaven een Belgische haven is, de aan boord gevonden persoon aldaar ter beschikking van de waterschout stellen.

Wanneer de waterschout beslist die persoon te repatriëren of terug te zenden, kan hij de kapitein verplichten hem opnieuw in te schepen.

2. In het buitenland stelt de kapitein van een Belgisch schip de aan boord gevonden persoon, ter beschikking, bij voorkeur, van de bevoegde plaatselijke overheid in de eerste aanleghaven van een Staat, die partij is bij het Internationaal Verdrag op de verstekelingen, ondertekend te Brussel op 10 oktober 1957 en goedgekeurd bij de wet van...

Indien de kapitein meent dat de gevonden persoon er niet zal behandeld worden overeenkomstig de bepalingen van dat Verdrag of indien de gevonden persoon bezwaren inbrengt tegen zijn ontschepping in die haven, wordt de gevonden persoon ontscheept in een andere haven waar die ontschepping mogelijk is, onverminderd het bepaalde van artikel 44, § 4.

Voormelde bezwaren worden ingebracht onmiddellijk nadat de kapitein aan de gevonden persoon zijn beslissing heeft ter kennis gebracht hem te ontschepen overeenkomstig het eerste lid van § 2.2.

Indien de gevonden persoon ter beschikking gesteld wordt van de bevoegde plaatselijke overheid, wordt het tweede exemplaar van de verklaring van de kapitein, bepaald bij § 1 van dit artikel, aan deze overheid overhandigd. Voor de overgifte van die persoon aan de bevoegde overheden

la collaboration du fonctionnaire consulaire belge, si celui-ci est disponible.

§ 3. — Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie d'une amende de cinq cents à dix mille francs.

Art. 4.

Un article 45bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Article 45bis. — § 1. — Lorsqu'une personne est découverte à bord dans les conditions visées à l'article 45 et remise à l'autorité compétente conformément à ce même article, les frais d'entretien dans le port de débarquement ainsi que les frais éventuels de rapatriement sont à charge du propriétaire du navire.

Si l'intéressé est entretenu dans un autre lieu que le port de débarquement, ou encore s'il est renvoyé à un autre État que celui dont il est le national, les frais d'entretien sont limités aux frais exposés durant une période de 3 mois à dater de la mise à la disposition des autorités compétentes.

Les frais de renvoi sont également à charge du propriétaire du navire.

§ 2. — Les frais d'entretien, de rapatriement ou de renvoi doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où le commissaire maritime ou le fonctionnaire consulaire belge a mis le propriétaire du navire ou son représentant en demeure de payer.

§ 3. — Dans un port belge, le capitaine ou un autre représentant du propriétaire du navire, peut être astreint à fournir une caution à l'égard du commissaire maritime pour payer les frais de rapatriement ou de renvoi et d'entretien.

Le commissaire maritime peut ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même propriétaire, jusqu'au moment où la caution sera fournie.

§ 4. — Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie d'une amende de cinq cents francs à dix mille francs. »

Art. 5.

L'article 46 de la même loi, modifié par la loi du 19 avril 1934, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 46. — § 1. — Tout capitaine d'un navire qui accoste dans un port du Royaume ou y séjourne, ne peut, sans l'autorisation du commissaire maritime, débarquer aucune personne qui s'est trouvée à bord de son navire sans son consentement préalable ou qui n'est pas munie des documents requis pour être admise en territoire belge.

Si la personne est de nationalité étrangère et si elle a été débarquée sans l'autorisation du commissaire maritime, elle sera embarquée à bord du même navire ou rapatriée ou renvoyée aux frais du navire.

Les frais d'entretien sont également à charge du navire.

wordt een beroep gedaan op de medewerkers van de Belgische consulaire ambtenaar als deze beschikbaar is.

§ 3. — Elke overtreding van de bepalingen van dit artikel wordt gestraft met een boete van vijfhonderd frank tot tienduizend frank.

Art. 4.

Een artikel 45bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Artikel 45bis. — § 1. — Wanneer een persoon aan boord wordt gevonden in de bij artikel 45 bepaalde voorwaarden, en overeenkomstig datzelfde artikel aan de bevoegde overheid is overgegeven geworden komen de kosten van onderhoud in de haven van ontscheeping alsmede gebeurlijk de kosten van repatriëring ten laste van de eigenaar van het schip.

Indien de betrokken persoon onderhouden wordt in een andere plaats dan de haven van ontscheeping of nog indien hij wordt teruggezonden naar een andere Staat dan deze waarvan hij een onderhorige is, zijn de kosten van onderhoud beperkt tot deze gedaan gedurende drie maanden te rekenen vanaf de datum van overgifte aan de bevoegde overheid.

De kosten van terugzending komen eveneens ten laste van de eigenaar van het schip.

§ 2. — De kosten van onderhoud, van repatriëring of van terugzending moeten betaald worden binnen vijftien dagen te rekenen van de dag dat de waterschout of de Belgische consulaire ambtenaar de eigenaar van het schip of zijn vertegenwoordiger heeft aangemaand om te betalen.

§ 3. — In een Belgische haven kan de kapitein of een andere vertegenwoordiger van de eigenaar van het schip verplicht worden een borg te stellen ten overstaan van de waterschout voor alle kosten van repatriëring of terugzending en van onderhoud.

De afvaart van het schip of van gelijk welk ander schip toebehorende aan dezelfde eigenaar kan door de waterschout verdaagd worden tot het tijdstip waarop de borg is gesteld.

§ 4. — Elke overtreding van de bepalingen van dit artikel wordt gestraft met een geldboete van vijfhonderd frank tot tienduizend frank. »

Art. 5.

Artikel 46 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 april 1934, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 46. — § 1. — Iedere kapitein van een schip dat in een haven van het Rijk aanlegt of verblijft, mag, tenzij met de toelating van de waterschout, geen persoon ontscheppen die zonder zijn voorafgaande toestemming zich aan boord van zijn schip heeft bevonden of die niet voorzien is van de bescheiden vereist om tot het Belgisch territorium toegelaten te worden.

Is de persoon van vreemde nationaliteit en werd deze zonder de toelating van de waterschout ontscheept, wordt hij op hetzelfde schip terug ingescheept of op kosten van het schip gerepatriëerd of teruggezonden.

De kosten van onderhoud komen eveneens ten laste van het schip.

§ 2. — Les dispositions de l'article 45bis s'appliquent aux cas prévus au présent article ainsi qu'à ceux dans lesquels un membre d'équipage, licencié ou non, est resté en territoire belge sans moyens financiers suffisants pour son renvoi ou rapatriement éventuel et son entretien.

§ 3. — Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie d'une amende de cinq cents francs à dix mille francs. »

Art. 6.

L'article 73, alinéa 3, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Pourra de même être poursuivi en Belgique, tout Belge ou tout étranger qui, hors du territoire du Royaume, se sera rendu coupable des infractions prévues par les articles 23, 32, 33, 43, 44, 45, 45bis et 46 de la présente loi. »

Donné à Motril (Espagne), le 24 juillet 1973.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

E. ANSEELE.

§ 2. — De bepalingen van artikel 45bis zijn van toepassing op de gevallen voorzien in dit artikel alsook op deze waarin een bemanningslid, al dan niet afgemonsterd, zonder voldoende geldmiddelen met het oog op zijn eventuele terugzending of repatriëring en onderhoud op Belgisch gebied is achtergebleven.

§ 3. — Inbreuken op dit artikel worden gestraft met een geldboete van vijfhonderd frank tot tienduizend frank. »

Art. 6.

Artikel 73, derde lid, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Kan eveneens in België vervolgd worden, elke Belg of elke vreemdeling die zich, buiten het grondgebied van het Rijk, schuldig maakt aan de misdrijven, bij artikelen 23, 32, 33, 43, 44, 45, 45bis en 46 van deze wet voorzien. »

Gegeven te Motril (Spanje), 24 juli 1973.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.