

(1)
(N° 215)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 MARS 1923.

PROJET DE LOI PORTANT RÉPRESSION DES EMBARQUEMENTS EN FRAUDES DE PERSONNES (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi portant répression des embarquements en fraude de personnes, soumis par le Gouvernement aux délibérations de la Chambre, a été adopté à l'unanimité dans toutes les Sections appelées à l'examiner.

Il importe absolument de mettre fin à des abus évidents : les embarquements clandestins dans les ports belges se multiplient et sont de nature à susciter de graves inconvénients pour notre organisation maritime et à compromettre notre bonne réputation à l'étranger.

Il devient donc indispensable de prendre des mesures légales pour s'opposer à ces pratiques abusives. C'est le but que poursuit le présent projet de loi.

* * *

Il résulte en effet des renseignements que nous avons obtenus de l'Administration de la Marine, qu'elle se trouve dépourvue de textes législatifs pour assurer la répression de ces embarquements frauduleux, lorsque la nécessité s'en présente.

Voyons ce qui est de règle dans d'autres pays ; puis nous établirons la situation désavantageuse dans laquelle se meuvent ceux qui ont la responsabilité de la bonne marche des Services de la Marine en Belgique.

(1) Projet de loi, n° 98 (session de 1921-1922).

(2) La Section centrale, présidée par M. TIBBAUT, était composée de MM. GOLENVAUX, DE BRUYNE (A.), SANYN, FISCHER, HEYMAN et PIERCO.

En Angleterre, le *Merchant Shipping Act* de 1894 frappe (art. 313) l'embarquement clandestin d'amende et de prison. Mais, en Belgique, ni notre Code pénal ordinaire, ni notre Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (loi du 21 juin 1849), ni nos lois de police générale ou de la police maritime n'ont armé nos services publics contre de pareils faits. Le seul recours possible aujourd'hui est donc l'action civile intentée par l'armateur en réparation des dommages par lui subis.

En France, où ce problème s'est posé dans les mêmes conditions qu'en Belgique, on a essayé, à défaut de textes plus adéquates, d'assimiler cet abus à l'escroquerie ou au détournement d'aliments. Mais les tribunaux et la Cour de cassation n'ont pu, cela se conçoit, se rallier à cette jurisprudence.

Là comme ici, il fut donc jugé nécessaire de recourir à l'élaboration d'une loi répressive nouvelle, érigeant en délit les faits en question.

Ils étaient suffisamment graves pour justifier cette initiative ; en effet, d'une part, l'embarquement clandestin doit être considéré comme un véritable danger pour l'ordre public et, d'autre part, il convient de préserver les armements du préjudice important qu'ils subissent de ce chef.

Les mobiles qui guident les individus se livrant à cette pratique frauduleuse ne peuvent paraître que suspects ; c'est le désir, soit de se procurer le logement et la nourriture pendant quelques semaines, soit d'échapper à des poursuites judiciaires, soit de s'expatrier en se soustrayant au contrôle des services compétents ou aux restrictions nouvelles sur l'émigration édictées notamment par les États-Unis.

Arrivés au port de destination du navire, les autorités locales s'opposent au débarquement de ces gens dont la présence à bord est immédiatement reconnue irrégulière et l'armateur se trouve alors forcé, après les avoir une première fois transportés et entretenus à ses dépens au voyage d'aller, de les rapatrier à ses frais. En outre, l'armateur est le plus souvent frappé d'une amende pour contravention aux lois sur l'émigration, surtout aux États-Unis, où les règlements sur la matière sont devenus extrêmement sévères.

* * *

Non seulement nos lois ne nous donnent pas le moyen de mettre un terme à cet abus particulier, mais elles comportent encore une autre lacune dont l'Administration, à différentes reprises, a constaté les inconvénients : aucun texte légal n'interdit, de façon plus ou moins explicite, l'accès des navires se trouvant à quai ou en rade dans nos ports.

On ne saurait cependant admettre que les navires soient des lieux publics où il est loisible à quiconque de se rendre. Il s'y trouve des marchandises nombreuses et précieuses, des instruments de prix. Les vols y sont fréquents, mais aussi bien difficiles à prévenir dans l'ordre actuel des choses.

L'embarquement clandestin sera toujours très malaisé à constater. Pour s'en rendre compte il suffit de se mettre sous les yeux le tableau mouvementé que présentent généralement les derniers préparatifs d'un navire s'apprêtant à l'appa-

reiller. Il y règne une agitation intense; tout l'équipage est sur les dents; on procède aux opérations finales de l'arrimage; les soutes reçoivent leurs dernières réserves; les employés et ouvriers des quais vont et viennent; les passagers montent et descendent, dans la nervosité du départ, parmi l'encombrement des bagages; les officiers sont absorbés, chacun dans la sphère propre de ses attributions. Chaque homme a sa mission à remplir. Toutes les activités, toutes les attentions sont tendues vers le même but, la fièvre du départ.

Le moment est propice pour celui qui médite un coup; c'est un jeu de se glisser à bord, de s'y cacher dans un recoin pour y attendre le moment d'accomplir l'acte délictueux. Les officiers n'ont pas encore fixé dans leur mémoire la physionomie des hommes qu'ils viennent d'embaucher, des passagers qui vont pour quelques jours partager avec eux la vie du bord; comment pourraient-ils les distinguer parmi le nombre de ceux qui resteront à terre mais participent au chargement et au ravitaillement du bâtiment avant son départ?

*
* *

C'est pour tenir écartés du navire tous ceux qui pourraient tramer, contre lui ou contre les biens qu'il porte, quelque méfait ou qui voudraient profiter du séjour à bord dans un but frauduleux, que le présent projet de loi élargit le texte de l'article 1^{er} au delà des limites strictement nécessaires à la répression de l'embarquement clandestin. Par cette extension il a voulu créer dans le chef de quiconque « se sera trouvé à bord sans pouvoir y justifier sa présence », une présomption de faute. Cela permettra d'exercer un contrôle sur tous ceux qui ne seraient pas en état ou en situation de fournir cette justification. La mission préventive de la loi pénale se trouvera dans une heureuse mesure assurée, au profit de tous les intéressés du navire, par la menace des peines sévères qu'édicte le projet.

Une autre constatation a été faite : les individus qui tentent de s'assurer ou s'assurent un passage gratuit et frauduleux à bord des navires, ne chercheront généralement pas à accomplir leur méfait sans s'être assuré au préalable la connivence d'un ou de plusieurs hommes d'équipage. Cette collusion est fréquente et, dans l'espèce, particulièrement répréhensible, c'est pour cette raison que l'on n'a pas jugé suffisant de la punir des sanctions prévues par le Code pénal ordinaire pour la complicité. Le projet en fait un délit propre subissant les mêmes peines que celles édictées à l'article 1^{er} pour le délit principal.

*
* *

Le principe général que consacre cet article 1^{er} répond bien au but poursuivi : établir la plus large sécurité possible sur les navires en partance et en marche.

Pour atteindre ce résultat, il confère *a priori* au fait de l'embarquement injustifié un caractère frauduleux.

L'exposé des motifs a souligné cette règle absolue mais a jugé bon d'entrer dans quelques précisions relativement aux justifications qui seraient de nature à écarter toute idée de fraude.

Il cite donc dans son alinéa 3, mais *non limitativement* des personnes présentes sur le navire qui échapperont à la présomption d'être mal intentionnées. Ce sont « *notamment* les agents de l'autorité dans l'exercice de leurs fonctions, les personnes inscrites au rôle d'équipage ou sur la liste des passagers du navire, celles chargées d'effectuer un travail à bord, les agents et fournisseurs de l'armement, dont celui-ci ou le capitaine répondront éventuellement, les parents et amis des passagers, les visiteurs qui se feront autoriser préalablement par le capitaine, l'armement, le commissaire maritime ou, à l'étranger, par un agent consulaire belge. »

On peut donc résumer en deux catégories, ceux dont la justification de présence sera aisément reconnue :

D'une part, les personnes dont les qualités, emplois, fonctions doivent faire écarter *a priori* la présomption de fraude dans leur chef, à savoir : les agents de l'autorité, les membres de l'équipage, les employés, ouvriers, fournisseurs du navire. Cette première énumération pourrait être complétée en lui ajoutant par exemple : Un officier de l'armement, qui ne ferait pas partie de l'état-major du navire, mais d'un autre bâtiment; le porteur d'une dépêche ou d'une missive à l'adresse d'un membre de l'équipage ou d'un passager; un médecin venu à bord pour y soigner un malade ou un blessé, même sans qu'il y soit appelé par une personne ayant pouvoir d'autoriser l'accès du bord, etc.

D'autre part, les personnes qui auront reçu cette autorisation des autorités ayant pouvoir de la donner. Parmi celles-ci, l'exposé des motifs mentionne : le commissaire maritime, le propriétaire du navire, le capitaine investi par la loi du 21 juin 1849 du pouvoir disciplinaire à bord sur les hommes d'équipage et les passagers. Notons, à ce propos, que l'article 3 du projet étend ce pouvoir disciplinaire du capitaine aux personnes présentées abusivement à bord dans les conditions prévues par l'article 1^{er}.

Il est évident que dans chaque cas concret il y aura à trancher une question de fait dont l'appréciation doit être laissée aux soins des autorités appelées à constater les infractions, telles qu'elles sont mentionnées à l'article 5. Le procureur du roi d'ailleurs pourra éventuellement abandonner les poursuites dans lesquelles il estimerait ne pas devoir persévérer.

*
* *

Des membres de la Section centrale ont posé la question suivante : Les délégués des unions professionnelles ou syndicats des gens de mer ont-ils le droit de pénétrer sur le navire sans autorisation du capitaine ou de l'armement, notamment lorsqu'ils y sont appelés en vue d'apaiser des conflits?

Nous avons pris à ce sujet l'avis de l'Administration de la Marine. Il n'y a aucun doute au sujet des intentions des rédacteurs du projet de loi : l'autorisation préalable des autorités ayant qualité pour l'octroi de ces permissions est absolument nécessaire.

Ce cas concret d'application des textes avait, du reste, été envisagé au moment de l'élaboration du système légal soumis à nos délibérations.

Il va sans dire que lorsque l'intervention réclamée a pour but l'apaisement de difficultés ou de conflits survenus, nous ne concevons pas que les maîtres du navire, les premiers intéressés à voir régner paix et tranquillité à bord, puissent refuser cette autorisation sollicitée régulièrement.

Votre Section centrale s'est ralliée unanimement à cette interprétation. Elle est parfaitement logique.

On ne peut, au reste, objecter que le texte du projet de loi porte atteinte aux intérêts des syndicats ou qu'il anéantit le droit qu'ont ceux-ci de veiller aux intérêts de leurs affiliés.

Pour le démontrer il nous suffira d'exposer brièvement comment s'opère normalement l'enrôlement des marins. Lorsqu'un navire doit constituer son équipage, l'annonce en est faite au bureau de recrutement (ce bureau est organisé à Anvers par l'Union des Armateurs; il fonctionne depuis 1912). Les hommes qui veulent s'embarquer y présentent leurs services; le capitaine, à qui incombe le soin de former son équipage, fait parmi eux librement son choix. C'est évidemment à ce moment que doivent se débattre les conditions de l'engagement maritime. Son choix fait, le capitaine conduit ou envoie ses hommes au commissariat maritime où il est procédé en sa présence et devant le commissaire maritime à la formation du rôle d'équipage. Le rôle d'équipage est la liste officielle des hommes embarqués, il porte le nom du navire, du capitaine, la durée et les conditions de l'engagement; il est signé par chacun des contractants, par le capitaine et le commissaire. Il fait foi de l'engagement maritime et constitue la pièce d'état civil du bord. L'enrôlement est un acte officiel et il ne peut plus être question à ce moment de discuter encore les termes du contrat de louage de services avenant entre les parties au moment du recrutement.

Pour l'embarquement à la pêche, les opérations se passent dans des conditions analogues.

Suivant les circonstances il se passe parfois quelques heures, quelques jours même entre l'enrôlement et la prise du service à bord; parfois cependant l'embarquement se fait immédiatement, le voyage devant commencer d'urgence.

Il en résulte que les délégués ont eu tout le temps au moment du recrutement d'intervenir en faveur de leurs affiliés.

A bord, lorsque le contrat a déjà reçu un commencement d'exécution, cette intervention peut être dangereuse pour la discipline. De là la nécessité absolue d'une autorisation préalable. Si la présence de ces délégués s'impose, par exemple lorsqu'un conflit surgit entre les hommes d'équipage, et que leur intervention est de nature dans la pensée soit du capitaine, soit du commissaire maritime de l'apaiser, ceux-ci ne s'y opposeront pas et accorderont l'autorisation demandée, puisqu'il y va de l'intérêt de tous.

Le commissaire maritime qui exerce la police sur les gens de mer et le capitaine qui est le chef à bord doivent être laissés maîtres de la situation.

A plus forte raison en est-il ainsi lorsque l'intervention des délégués n'est pas réclamée par un conflit et qu'il y a lieu de craindre qu'elle ait pour résultat de troubler l'ordre qui règne et doit régner sur le navire.

La nécessité exposée d'étendre les textes pour empêcher quiconque de monter

à bord sans autorisation est impérieuse; si la formule adoptée était restreinte, tout le projet manquerait son but.

Au surplus, il va de soi que l'action publique ne sera exercée que si elle est bien fondée, et cette garantie doit être considérée comme un adoucissement suffisant à la rigueur apparente des termes de l'article 1^{er}.

* *

L'article 3 du projet stipule que le délinquant découvert en cours du voyage sera, pour toute la durée de sa présence à bord, considéré comme homme d'équipage. On conçoit aisément les motifs de cette prescription : il était nécessaire pour les besoins de la discipline du bord de soumettre le fraudeur au régime le plus directement sous la dépendance du capitaine et des autorités du navire.

Il sera en outre astreint sans rémunération à un travail en rapport avec ses aptitudes jusqu'au moment du débarquement. Puisque forcément sa subsistance et son entretien tombent à la charge du transporteur, ne serait-il pas injuste que le délinquant restât inactif?

* *

En ce qui concerne la procédure prévue à l'article 4, elle est fort simple et d'application pour tous les crimes et délits commis à bord des navires. La loi du 21 juin 1849 établit les règles que voici résumées :

En cas de crime ou délit commis pendant le voyage, rapport est fait au capitaine qui procède à une instruction sommaire. Au premier port étranger où le navire aborde, le capitaine rend compte du fait au consul belge qui complète au besoin l'instruction et ordonne, s'il le juge nécessaire, le débarquement du prévenu pour le renvoyer au port d'armement. Au premier port belge abordé, le capitaine avertit le commissaire maritime qui informe le Procureur du Roi.

Si les faits se sont passés en Belgique, le capitaine dépose plainte entre les mains du commissaire maritime qui la transmet à l'autorité judiciaire.

S'ils se sont passés à l'étranger, cette plainte sera remise chez le consul belge de l'endroit; s'il n'y en a pas, chez celui du premier port abordé. Les procès-verbaux, dans ce cas, sont transmis au Procureur du Roi par l'intermédiaire du Ministre de Belgique.

* *

L'article 5 du projet détermine les personnes qui, en dehors des autorités régulières visées, ont le droit de rechercher et de constater les infractions; leurs procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire.

* *

Votre Section centrale, après avoir examiné en détail les principes du projet et les règles proposées qui en assurent l'application, vous propose à l'unanimité de l'admettre sans modification.

Le Rapporteur,
FERNAND GOLENVAUX.

Le Président,
ÉMILE TIBBAUT.

(N^o 215)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 14 MAART 1923.

Wetsontwerp tot beteugeling van het tersluiks inschepen van personen ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER
GOLENVAUX.

MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp tot beteugeling van het ter sluiks inschepen van personen, door de Regeering aan de Kamer onderworpen, werd bij het onderzoek in al de Afdelingen met eenparige stemmen aangenomen.

Men dient volstrekt een eind te maken aan klaarblijkende misbruiken : de tersluiks inschepingen in de Belgische havens worden hoe langs zoo talrijker en zijn van aard om aanleiding te geven tot erge bezwaren voor onze zeevaart-inrichting en voor onzen goeden naam in het buitenland.

Het is dus volstrekt noodig wettelijke middelen te treffen om deze misbruiken te bestrijden. Dat wordt beoogd door dit wetsontwerp.

* . *

Uit inlichtingen bij het Bestuur van Zeewezen blijkt inderdaad, dat het zich niet beroepen kan op wetsbepalingen om, bij voorkomend geval, deze bedrieglijke inschepingen te beteugelen.

Laten wij nagaan welke regeling in andere landen geldt; daarna zullen wij vaststellen in welken onvoordeeligen toestand moeten werken de aansprakelijke personen voor den goeden gang van België's zeewezen.

In Engeland wordt door den *Merchant Shipping Act* van 1894 (art. 313) het tersluiks inschepen met boete en gevangenisstraf gestraft. In België echter zijn

(1) Wetsontwerp, n^o 98 (zittingsjaar 1921-1922).

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer TIBBAUT, bestond uit de heeren GOLENVAUX, DE BRUYNE (A.), SANTY, FISCHER, HEYMAN en PIERCO.

onze openbare diensten tegen dergelijke feiten gewapend noch door ons gewoon Strafwetboek, noch door onze Strafwet in zake koophandelsvloot en zeevisserij (wet van 21 Juni 1849), noch door ons algemeen politierecht of zeepolitie. Het eenige wat mogelijk is op dat gebied, is het burgerlijk rechtsgeding tot schade-loosstelling door den reeder.

In Frankrijk, waar het vraagstuk onder dezelfde omstandigheden werd gesteld als in België, heeft men getracht, bij gebrek aan meer adequate teksten, dit misbruik gelijk te stellen met oplichterij of verduistering van eetwaren. Doch, zooals men begrijpt, hebben de rechtbanken en het Hof van Cassatie zich niet kunnen aansluiten bij deze rechtspraak.

Daar, evenals hier, heeft men het dus noodig geacht, eene nieuwe wet tot beteugeling op te maken, waardoor de gewraakte feiten wetsovertredingen worden.

De feiten waren erg genoeg om dit initiatief te billijken; eensdeels moet het tersluiks inschepen als een werkelijk gevaar voor de openbare orde aangezien worden en, anderdeels, moet men de reederijen beschermen tegen het aanzienlijk nadeel dat zij uit dien hoofde ondergaan.

De beweegredenen, welke aanleiding geven tot deze bedrieglijke feiten, kunnen niet dan verdacht voorkomen; die beweegredenen zijn het verlangen, hetzij gedurende enkele weken kosteloos geherbergd te worden, hetzij aan rechterlijke vervolgingen te ontsnappen, hetzij uit het land te wijken zonder zich te onderwerpen aan de contrôle der bevoegde diensten of aan de nieuwe beperkingen op de uitwijking, inzonderheid door de Vereenigde Staten gesteld.

Wanneer de boot ter bestemming is gekomen, verzet de plaatselijke overheid zich tegen de ontscheping dezer lieden, wier aanwezigheid aan boord onmiddellijk als onregelmatig wordt erkend, en de reeder, die ze reeds eenmaal op zijne kosten heeft vervoerd, is dan nog verplicht ze op zijne kosten te repatriëren. Bovendien krijgt de reeder dan nog dikwijls eene boete wegens overtreding der wetten op de uitwijking, vooral in de Vereenigde Staten waar de reglementen op dit gebied uiterst streng zijn geworden.

* . *

Onze wetten stellen ons het middel niet ter hand om dit misbruik te weren, doch daarin komt bovendien nog eene leemte voor, waarop het Bestuur herhaaldelijk heeft gewezen : geen enkele wetstekst, namelijk, verbiedt op min of meer nadrukkelijke wijze den toegang tot de schepen die in onze havens ter kade of ter reede geankerd liggen.

Het is toch niet aanneembaar, dat de booten worden beschouwd als openbare plaatsen waar iedereen vrijelijk zich begeven kan. Daar zijn aanzienlijke hoeneelheden koopwaren, zelfs van hoogen prijs. Diefstal is er geene zeldzaamheid, maar, zooals de zakenhans staan, moeilijk te weren.

Het tersluiks inschepen zal steeds moeilijk vast te stellen zijn. Om daarvan overtuigd te zijn, volstaat het de beweging na te gaan van de laatste voorbereidselen van eene boot die zeilklaar wordt gemaakt.

Daar heerscht eene geweldige drukte; het scheepsvolk heeft de handen vol; de

laatste ladingen worden aan boord gebracht; in het ruim worden de laatste reserves opgeborgen; de kaaibedienden en werklieden komen en keeren; de passagiers stijgen in en stijgen uit, in de koortsigheid van het vertrek, tusschen den rommel van de reisgoederen; de officieren zijn in beslag genomen, ieder in de eigen sfeer van zijn aangewezen werk. Iedereen heeft zijn taak te vervullen. Ieders aandacht, ieders werkkraacht is gespannen naar hetzelfde doel, de vertrekkoofts.

Het is het gunstige oogenblik voor iemand die zijn slag beraamt; 't is een kinderspel om aan boord te sluipen, zich in een hoekje te verbergen om er het oogenblik af te wachten ten einde de overtreding te begaan. De officieren hebben de gezichten van de mannen die zij hebben aangeworven, van de passagiers die gedurende eenige dagen het leven aan boord met hen gaan deelen, nog niet vast in het geheugen; hoe zouden zij ze kunnen onderscheiden onder het getal dergenen die aan wal blijven, maar deelnemen aan het laden en bevoorraden van het schip vóór zijn vertrek?

* * *

Het is om van het vaartuig al degenen weg te houden die, tegen het schip of tegen de goederen die het draagt, eenige wandaad beramen, of die hun verblijf aan boord zouden willen benuttigen met een misdadig doel, dat het wetsontwerp den tekst van artikel 1 verruimt buiten de grenzen die strikt genomen noodig zijn voor de beteugeling van het ter sluiks inschepen. Door deze uitbreiding, legt het ten laste van alwie zich aan boord zal bevinden, zonder zijne aanwezigheid aldaar te kunnen verklaren, een vermoeden van schuld. Daardoor zal er controle kunnen uitgeoefend worden over al degenen die niet in staat zouden zijn deze verklaring te verschaffen. De preventieve taak van de strafwet zal op gelukkige wijze verzekerd zijn, ten voordeele van al de belanghebbenden op het schip, door de bedreiging van de strenge straffen in het ontwerp bepaald.

Nog eene vaststelling : de personen die zich een kosteloozen of bedrieglijken overtocht aan boord van de schepen verzekeren of trachten te verzekeren, zullen over het algemeen hun slag maar durven slaan, wanneer zij vooraf verzekerd zijn van de medehulp van een of meer leden van de bemanning. Dit samentreffen komt dikwijls voor en is uiteraard zeer laakbaar; daarom heeft men het onvoldoende geoordeeld dit te straffen met de straffen voorzien in het gewone Strafwetboek tegen de medeplichtigheid. Het ontwerp maakt er een wanbedrijf van op zich zelf, onderhevig aan dezelfde straffen als deze bepaald in artikel 1 tegen het hoofddelict.

* * *

Het algemeen beginsel, dat door dit artikel 1 bekrachtigd wordt, beantwoordt wel aan het nagestreefde doel : op de schepen, vertrekkens gereed of op weg, eene zoo groot mogelijke veiligheid te verzekeren.

Om dien uitslag te bereiken, heeft het *a priori* aan het feit van het ongewettigd inschepen een bedrieglijk karakter.

De Memorie van toelichting heeft op dezen absoluten regel den nadruk gelegd, maar oordeelde het noodig in eenige nadere bijzonderheden te treden betreffende de verklaringen, die van zulken aard zijn, dat elke gedachte van bedrog moet uitgesloten worden.

In lid 3 noemt het dus op, echter *zonder beperking*, de personen op het schip aanwezig die ontsnappen aan het vermoeden met slechte inzichten te zijn bezield. Het zijn « *onder andere* de bedienden der overheid in de uitoefening van hun ambt, de personen voorkomende op de monsterrol of op de passagierslijst van het schip, die, er mee belast eenig werk aan boord te verrichten, de bedienden en leveraars van de reederij, voor welke deze laatste of de kapitein desvoorkomend moeten instaan, de bloedverwanten en vrienden der passagiers, de bezoekers die zich vooraf moeten laten machtigen door den kapitein, de reederij, den waterschout of, in het buitenland, door een Belgischen consulairen ambtenaar ».

Men kan dus in twee reeksen samenvatten degenen wier verklaring van aanwezigheid gemakkelijk zal erkend worden :

Eenerzijds, de personen wier hoedanigheid, bediening, ambt, het vermoeden van bedrog hunnerzijds moet uitsluiten, namelijk : de bedienden der overheid, de leden van de bemanning, de bedienden, werklieden en leveraars van het schip. Deze eerste opsomming zou kunnen aangevuld worden met er bij voorbeeld bij te voegen : Een officier van de reederij, die geen deel uitmaakt van den staf van het schip, maar van een ander vaartuig ; de drager van een telegram of zendbrief gericht aan een lid van de bemanning of aan een passagier ; een geneesheer aan boord gekomen om er een zieke of een gewonde te verzorgen, zelfs zonder dat hij geroepen is door een persoon die het recht heeft den toegang aan boord toe te staan, enz.

Anderzijds, de personen die deze machtiging hebben ontvangen van de overheden bevoegd om dezelve te verleen. Onder dezen vermeldt de memorie van toelichting : den waterschout, den eigenaar van het schip, den kapitein krachtens de wet van 24 Juni 1849 bekleed met de tuchtmacht aan boord over de leden van de bemanning en de passagiers. Merken wij daarbij op, dat artikel 3 van het ontwerp deze tuchtmacht van den kapitein uitbreidt tot de personen die bedrieglijk aan boord aanwezig zijn op de wijzen voorzien in artikel 4.

Het is duidelijk, dat voor elk concreet geval eene quæstie van feite op te lossen is waarvan de beoordeeling moet overgelaten worden aan de zorg van de overheden geroepen om de overtredingen vast te stellen, zooals deze staan vermeld in artikel 5. De Procureur des Konings zal, overigens, eventueel kunnen afzien van de vervolgingen die hij niet denkt te moeten doordrijven.

*
* *

Eenige leden van de Middenafdeeling hebben de volgende vraag gesteld : Hebben de afgevaardigden van de vakverenigingen of van de syndicaten der zee-
lieden het recht op het schip te komen zonder machtiging van den kapitein of de reederij, namelijk wanneer zij geroepen worden om een geschil te beslechten?

Te dien aanzien, hebben wij de meening ingewonnen van het Beheer van Zee-

wezen. Over de inzichten van de stellers van het wetsontwerp bestaat er niet de minste twijfel : de voorafgaande machtiging der overheden aangewezen voor het verleenen van deze toelatingen is volstrekt noodig.

Dit concreet geval van toepassing der teksten was, overigens, onderzocht geworden op het oogenblik van het opmaken van het wettelijk stelsel aan onze beraadslaging onderworpen.

Het is klaar, dat wanneer de gevraagde tusschenkomst er naar streeft, de moeilijkheden of de opgerezen geschillen te vereffenen, wij er niet in toestemmen dat de scheepspatroon, die er het meest belang bij heeft dat vrede en rust aan boord heerschen, deze regelmatig aangevraagde toelating kunnen weigeren.

Uwe Middenafdeeling sloot zich eenparig bij deze verklaring aan. Zij is volkomen logisch.

Overigens, men kan niet tegenwerpen dat de tekst van het wetsontwerp inbreuk maakt op de belangen der syndicaten of dat hij het recht vernietigt van deze om over de belangen hunner aangeslotenen te waken.

Ten bewijze daarvan, zij het ons voldoende in 't kort uiteen te zetten hoe de aanwerving der zeelieden gewoonlijk geschiedt. — Wanneer een schip zijne bemanning moet samenstellen, wordt dit bekendgemaakt ten wervingskantore (dit kantoor bestaat te Antwerpen door de zorgen van de Reedersvereniging; het werkt sedert 1912). De mannen, die willen dienst nemen op het schip, komen er zich aanbieden; de kapitein, die zijne bemanning moet samenstellen, doet onder hen vrij zijne keus. Het is klaarblijkend, dat op dit oogenblik de voorwaarden over de dienstneming ter zee moeten bedongen worden.

Eens zijne keus gedaan, leidt of zendt de kapitein zijne manschappen naar het zeecommissariaat waar, in zijne tegenwoordigheid en ten overstaan van den waterschout, de bemanningsrol wordt gevormd.

De passagiersrol is de officieele lijst der ingescheepten, zij vermeldt den naam van het schip, van den kapitein, den duur en de voorwaarden van de verbintenis; zij is geteekend door elk der contractanten, door den kapitein en den waterschout. Zij geldt als bewijsstuk van de scheepsverbintenis en, aan boord, geldt zij als stuk van den burgerlijken stand. De aanmonstering is eene officieele akte, en op dit oogenblik kan er geen sprake meer van zijn, de termen nog te bespreken van de overeenkomst, tusschen de partijen op het oogenblik der aanwerving gesloten, voor het verhuren der diensten.

Bij de inscheping voor de vischvangst, geschieden de verrichtingen op dezelfde wijze.

Naar gelang de omstandigheden, verloop er soms eenige uren, eenige dagen zelfs tusschen de aanmonstering en de dienstneming aan boord; soms echter geschiedt de inscheping onmiddellijk, als de reis dadelijk moet aanvangen.

De afgevaardigden hebben dus al den tijd gehad, op het oogenblik van de aanwerving, om op te treden ten gunste van hunne aangeslotenen.

Wanneer, aan boord, het contract reeds een begin van uitvoering gekregen heeft, kan deze tusschenkomst gevaarlijk worden voor de tucht. Van daar de volstreekte noodzakelijkheid eener voorafgaande machtiging. Dringt de aanwezigheid van die afgevaardigden zich op, bij voorbeeld wanneer er een conflict

oprijst onder de bemanning en hun optreden, naar de meening van den kapitein of den waterschout, dit zou kunnen beslechten, zullen dezen er zich niet tegen verzetten en de gevraagde machtiging verleenē, vermits het geldt het belang van allen.

De waterschout, die de politie uitoefent over de zeelieden, en de kapitein, die het hoofd is aan boord, moeten meester over den toestand gelaten worden.

Dit is nog zooveel te meer het geval, wanneer het optreden van de afgevaardigden niet geëischt wordt door eenig conflict, en dat de vrees bestaat, dat het als gevolg hebbe de orde, die heerscht en moet heerschen op het schip, te storen.

De noodzakelijkheid, hooger uiteengezet, de teksten ruimer te maken om te beletten dat wie ook aan boord kome zonder toelating, is dringend; ware de aangenomen formule beperkt, dan zou heel 't ontwerp zijn doel missen.

Bovendien, spreekt het van zelf, dat de openbare rechtsvordering niet zal ingesteld worden tenzij wanneer zij gegrond is, en deze waarborg moet beschouwd worden als eene voldoende verzachting van de schijnbare gestrengheid der termen van het eerste artikel.

*
* *

Artikel 3 van het ontwerp bepaalt, dat de overtreder, betrapt gedurende de reis, voor heel den duur van de reis zal aangezien worden als lid van de bemanning. De redenen daarvan zijn gemakkelijk te begrijpen: het was noodig, voor de tucht aan boord, den overtreder te onderwerpen aan de regeling die het meest rechtstreeks van de bevoegdheid van den kapitein en de scheepsoverheden afhangt.

Hij zal bovendien verplicht zijn, zonder loon, arbeid te verrichten in verband met zijn bekwaamheden, tot op het oogenblik van de ontscheping. Vermits zijn voeding en zijn onderhoud ten laste vallen van het schip, zou het onbillijk zijn den overtreder werkeloos te laten loopen.

*
* *

Wat betreft de rechtspleging voorzien bij artikel 4, zij is zeer eenvoudig en wordt toegepast op al de misdaden en wanbedrijven aan boord van schepen begaan. De wet van 24 Juni 1849 bepaalde volgende regelen:

In geval van misdaad of wanbedrijf, begaan gedurende de reis, wordt daarvan verslag gedaan aan den kapitein, die een kort onderzoek instelt. In de eerste vreemde haven die het schip aandoet, geeft de kapitein kennis van het feit aan den Belgischen Consul die, desnoods, het onderzoek aanvult en, zoo hij het noodig acht, de ontscheping van den beklaagde beveelt om hem naar de reederijhaven terug te sturen. In de eerste Belgische haven die het schip aandoet, verwittigt de kapitein den waterschout die den Procureur des Konings op de hoogte stelt.

Hebben de feiten zich in België voorgedaan, dan dient de kapitein een klacht in bij den waterschout, die haar aan de gerechtelijke overheid overmaakt.

Deden zij zich in het buitenland voor, dan zal deze klacht worden ingediend bij den Belgischen Consul ter plaatse; zoo er geen aanwezig is, bij dien van de eerste haven die wordt aangedaan. In dit geval, worden de processen-verbaal door bemiddeling van den Belgischen gezant aan den Procureur des Konings overgemaakt.

Artikel 5 van het ontwerp bepaalt de personen die, behalve de hoogerbedoelde regelmatige overheden, het recht hebben de overtredingen op te sporen en vast te stellen; hunne processen-verbaal gelden zoolang het tegenbewijs niet ingeleverd.

*
* *

Uwe Middenafdeeling, na omstandig de beginselen van het ontwerp en de voor zijne toepassing voorgestelde regelen te hebben onderzocht, is eenparig om u te verzoeken het zonder wijziging goed te keuren.

De Verslaggever,
FERNAND GOLENVAUX.

De Voorzitter,
ÉMILE TIBBAUT.
