

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 16 JUIN 1875.

## TRANSPORT DES ÉMIGRANTS <sup>(1)</sup>.

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. COREMANS.

MESSIEURS,

Aucune loi ne régit en Belgique le transport des émigrants.

Cette branche importante du service maritime est réglée par des arrêtés royaux et des instructions ministérielles, publiés à diverses époques, laissant à désirer sous le rapport de la coordination, et présentant de nombreuses lacunes.

L'Angleterre, la Hollande, la France, et d'autres pays, ont, depuis longtemps, réglé par des lois spéciales, tout ce qui concerne le service des émigrants. La loi anglaise (14 août 1855 et 25 juillet 1863) plus encore que la loi hollandaise (1<sup>er</sup> juin 1861 et 15 juillet 1869) présente, avec ses annexes, un code complet sur la matière.

Les lacunes à remplir dans les dispositions qui, chez nous, régissent le service des émigrants pouvant dépasser les attributions royales et ministérielles, le Gouvernement a cru convenable de saisir la Législature d'une proposition de loi.

Le projet du Gouvernement ne comprend que quelques dispositions essentielles.

Un règlement d'administration publique détermine les mesures de détail et d'application, plus ou moins variables d'après les nécessités de la concurrence, les exigences de la pratique, les progrès de la navigation.

---

(1) Projet de loi n° 34 (session de 1875-1874).

(2) La section centrale, présidée par M. THIBAUT, était composée de MM. MEEUS, SMOULDERS, COREMANS, DE DECKER, MULLE DE TERSCHUEREN, et LÉON VISART.

Le projet conçu dans un but d'ordre, d'humanité, de protection à donner aux émigrants, a reçu un accueil favorable dans les sections.

Toutes l'ont adopté dans son ensemble; seule la deuxième section a rejeté l'article 1<sup>er</sup> comme octroyant au Gouvernement un pouvoir arbitraire.

Les discussions qui ont eu lieu dans les sections et en section centrale ont amené plusieurs questions posées au Gouvernement et reproduites ici avec les réponses y données :

Questions de la section centrale.

1° On demande communication :

a. Des lois étrangères sur la matière et notamment des lois anglaise, hollandaise, suisse, française, allemande, et de celle des États-Unis;

b. Des procès-verbaux et des rapports de la commission qui a siégé à Anvers pour étudier la question ;

c. Du règlement général visé à l'article 4 du projet de loi ;

d. Des conventions intervenues entre le Gouvernement et les concessionnaires de lignes transatlantiques, pour autant qu'elles contiendraient des stipulations qui les dispenseraient de l'exécution totale ou partielle des prescriptions de la loi.

2° La loi sera-t-elle applicable et, dans l'affirmative, comment le Gouvernement entend-il l'appliquer aux transports d'émigrants opérés par des agences établies à l'étranger lorsque ces agences font transiter des émigrants par notre pays ou les embarquent dans un port belge?

La loi sera-t-elle applicable aux transports d'émigrants qui s'embarquent dans un port belge pour un autre port étranger d'Europe (Liverpool, par exemple), avec l'intention de partir de là pour les pays transatlantiques?

Réponses du Gouvernement.

1° a. Ci-joint les lois et règlements concernant l'émigration tels qu'ils se trouvent en vigueur en Angleterre, dans les Pays-Bas, en Suisse, en France, en Allemagne et aux États-Unis.

b. La section centrale est priée de considérer comme absolument confidentielle la communication qui lui est faite des procès-verbaux et des rapports de la commission.

c. Ci-joint le projet de règlement. Ce projet n'est pas définitivement adopté. Il sera soumis à une dernière révision. Le Gouvernement avait cru d'abord pouvoir réglementer le service du transport des émigrants par voie purement administrative. Pendant le cours des débats de la commission, on en est venu à reconnaître la nécessité de présenter un projet de loi. Il y aura, par suite de cette circonstance, à mettre le règlement en parfaite harmonie avec la loi telle qu'elle sera adoptée par les Chambres.

d. Les clauses des conventions de ce genre ne sont pas considérées comme pouvant dispenser les lignes transatlantiques de l'exécution totale ou partielle des prescriptions du projet de loi.

2° Le cas est prévu dans le projet de règlement au chapitre :

Formalités à observer pour les transports d'émigrants.

Autorisation préalable.

Cautionnement.

Art. 11.

Cet article porte que les dispositions concernant l'autorisation et le cautionnement « sont également applicables aux compagnies » et aux personnes qui ouvrent des agences » d'émigration ou qui entreprennent le transport, même pour une maison étrangère ou

## Questions de la section centrale.

3° Quel sens le Gouvernement attache-t-il aux mots : *et tous dommages éventuels* de l'article 3?

4° Le Gouvernement s'opposerait-il à l'insertion, dans la loi, des dispositions du règlement qui n'ont pas un caractère essentiellement variable?

5° Les agents dans l'intérieur du pays, agissant pour compte des agences d'émigration établies dans nos ports d'embarquement seront-ils tenus de fournir un cautionnement?

6° Plusieurs sections ont demandé que l'expéditeur soit tenu de remettre à chaque émi-

## Réponses du Gouvernement.

» pour un port européen étranger, d'émi-  
» grants en destination de pays transatlanti-  
» ques. »

Le projet de règlement contient des dispositions spéciales concernant les expéditions par voie indirecte. Elles figurent à l'article 39 (1).

3° La non-exécution du contrat de transport peut donner lieu à certains dommages indirects résultant d'événements imprévus, accidents produits par fortune de mer ou autres, relâche, avaries, etc.

Il faut que l'émigrant soit couvert des frais extraordinaires qu'il aurait à subir de ce chef et qui constitueraient pour lui des pertes ou des dommages.

4° A part les grands principes consacrant toutes les garanties auxquelles les émigrants ont droit, rien ne semble plus variable que les dispositions à prendre en matière de transport d'émigrants. Tout en tenant compte de ce que réclame l'humanité, on ne peut perdre de vue l'intérêt du commerce et de la navigation ainsi que les moyens de soutenir la concurrence des autres ports. On comprend tout ce que l'expérience et des circonstances souvent imprévues peuvent commander à cet égard. C'est pourquoi, comme le dit l'Exposé des motifs, il a paru que la loi devait se borner à tracer les grandes lignes et à proclamer les principes essentiels.

5° On ne doit considérer comme entreprenant les opérations d'engagement ou de transport des émigrants que l'agence principale établie dans nos ports d'embarquement. Les agents en sous-ordre ne doivent donc pas être tenus de fournir un cautionnement.

6° L'article 4 du projet de loi énumère les garanties qui doivent être assurées à l'émigrant

(1) ART. 39. Les entreprises de transport d'émigrants partant des ports belges en destination des pays d'Europe, sont soumises, comme celles partant pour les ports transatlantiques, aux dispositions du présent règlement, en ce qui concerne l'autorisation préalable, le cautionnement et le dépôt des listes des passagers, ainsi qu'au deuxième paragraphe de l'article 15 ci-dessus.

L'espace alloué par émigrant adulte qui s'embarquerait en Belgique pour Londres ou les côtes orientales de la Grande-Bretagne sera fixé à un mètre de superficie.

Deux enfants de moins de 16 ans comptent pour un passager adulte.

Il est strictement interdit aux expéditeurs qui font ces transports indirects, de loger leurs passagers ailleurs que

dans l'entre-pont ou dans des dunettes fixes. La commission d'expertise visite, au moins deux fois l'an, les bâtiments affectés à ces transports, conformément à l'article 19.

Elle vérifie à chaque voyage le nombre et la dimension des couchettes; examine si les vivres embarqués sont de bonne qualité et en quantité suffisante pour l'alimentation des passagers et de l'équipage jusqu'à destination.

Le capitaine est tenu de remettre au commissariat maritime, avant son départ, une déclaration par laquelle il s'engage à nourrir les passagers émigrants pendant la traversée.

Le certificat de sortie du navire ne sera délivré qu'après l'accomplissement de ces formalités.

## Questions de la section centrale.

grant un exemplaire d'un contrat-type indiquant : a. le minimum des obligations de l'expéditeur et du capitaine envers l'émigrant pendant le voyage jusqu'au port de débarquement, quelles que soient d'ailleurs les conventions intervenues ; b. le port d'embarquement et celui de débarquement (transport direct).

Le Gouvernement se rallierait-il à une proposition faite dans ce sens ?

7° Les mêmes sections demandent que les annonces fausses de départ de navires soient punies d'une amende. Le Gouvernement y consentirait-il ?

8° (Art. 7). Dans la pensée du Gouvernement, la responsabilité de l'expéditeur s'étend-elle aux fautes du capitaine ?

9° (Art. 7, § 4). Ne serait-il pas convenable d'indiquer ici les articles du code de commerce auxquels cette disposition déroge ? Le droit d'abandon du navire est-il maintenu avec les conséquences qu'y attache le Code de commerce ?

10° Par qui est exercé le recours dont parle cet article ? par l'émigrant ? par l'agence ? et contre qui ? Peut-il être exercé contre le Gouvernement ?

Le recours exercé contre l'agence arrête-t-il toute liquidation administrative en faveur de l'émigré ?

11° Une section demande que le minimum de l'amende prévue à l'article 9 soit porté à 500 francs au lieu de 50. — Quel est l'avis du Gouvernement sur cette proposition ?

## Réponses du Gouvernement.

par rapport à l'emplacement, aux vivres, etc. L'article 7, d'autre part, ordonne que le transport soit direct, à moins de stipulations contraires. En présence de l'ensemble des dispositions qui doivent être prises en faveur de l'émigrant, il ne parait pas nécessaire de prescrire une rédaction uniforme pour les contrats, puisque, quoi qu'on fasse, on ne pourra se soustraire aux obligations imposées par la loi et par les règlements d'exécution.

Au surplus, le Gouvernement croit être allé au-devant des vœux de la section centrale en formulant au projet de règlement les dispositions contenues aux articles 41 et 42 et qui ont pour but de donner la plus grande publicité possible aux mesures principales pouvant intéresser les émigrants.

7° Le Gouvernement examinera si le règlement d'exécution ne pourrait pas contenir une clause pénale ayant pour objet de prévenir la mauvaise foi et la fraude dans les cas énoncés,

8° Le projet de loi, article 4, porte :

« Un règlement d'administration publique » détermine les obligations du capitaine au » cours du voyage. »

Le Gouvernement aura soin, en conséquence, de veiller à ce que la responsabilité de l'expéditeur soit étendue aux fautes du capitaine dans la mesure de ce qu'il paraîtra convenable de faire à cet égard.

9° Dans la pensée du Gouvernement le § 4 de l'article 7 ne déroge à aucune disposition du Code de commerce. Rien ne s'oppose donc à ce que le droit d'abandon du navire soit maintenu avec les conséquences qu'y attache le Code de commerce.

10° Le recours dont parle l'article 8 est exercé par l'agence ou par les compagnies d'assurance contre le Gouvernement. Le recours exercé contre les compagnies d'assurance n'arrête pas la liquidation administrative en faveur de l'émigrant.

11° Le Gouvernement croit cette proposition acceptable.

Ceci dit, analysons brièvement, en les justifiant, le cas échéant, les diverses dispositions du projet.

ART. 1<sup>er</sup>. — Cet article soumet à une autorisation ministérielle les entreprises de transports d'émigrants.

Le § 2 de l'article 4 du projet, stipulant que les conditions de cette autorisation préalable seront déterminées dans le règlement organique, enlève, semble-t-il, à l'article 1<sup>er</sup> le caractère d'arbitraire ministériel signalé par la 2<sup>e</sup> section.

La loi française du 18 juillet 1860, article 1<sup>er</sup>, stipule une autorisation analogue du Ministre du commerce.

L'article 67 de la loi anglaise prescrit également une autorisation spéciale (*licence*) à octroyer par le juge de l'endroit où l'agent d'émigration exerce sa profession.

La loi hollandaise (art. 7) stipule un cautionnement sans exiger une autorisation préalable.

ART. 2. — Cet article exige un cautionnement des agents d'émigration.

L'expérience a prouvé combien ce cautionnement est indispensable.

L'Angleterre, Hambourg, la Hollande, la France, le prescrivent.

L'Angleterre exige un cautionnement (1,000 £) non-seulement des agents d'émigration (*Passage Broker*), mais aussi des capitaines et propriétaires ou affréteurs de tout navire transportant des émigrants. Ce dernier cautionnement est de 2,000 £. Il est porté à 5,000 £ si le propriétaire du navire ni l'affréteur ne résident dans le Royaume-Uni (art. 65 et 66).

L'article 5 oblige les agents à faire assurer, à leurs frais, dans l'intérêt des émigrants, le prix du transport et les vivres, toutes pertes et tous dommages éventuels à résulter de l'inexécution totale ou partielle du contrat de transport; ou bien à verser, à la caisse des dépôts et consignations, une somme équivalente au montant de l'assurance.

Le cautionnement peut être appliqué par le Gouvernement au paiement de la prime d'assurance.

L'article 4 stipule qu'il sera publié un règlement organique, déterminant toutes les mesures d'application et de détail que comporte la matière et que la loi ne saurait régler.

L'article fait une énumération de la plupart de ces mesures.

La section centrale propose de comprendre dans cette énumération le modèle du *contrat-coupon* (*contract-ticket*) à remettre, les blancs dûment remplis, par l'entrepreneur à chaque émigrant au moment de l'engagement.

L'article 8 du projet de la section centrale prescrit comme obligatoire la remise de ce *contrat-coupon*.

La section centrale est également d'avis que le règlement organique stipule, indépendamment de tous dommages-intérêts, une amende frappant les annonces fausses de départ de navires.

Il arrive trop souvent qu'une agence d'émigration annonçant un départ vrai pour une date déterminée, des agences concurrentes annoncent, immédiatement après, pour la même date, des départs qu'elles savent ne pas pouvoir se faire, avec indication de navires dont elles ne sauraient avoir la disposition, qui souvent n'existent pas ou sont seulement en construction.

Cette concurrence frauduleuse, à part le tort qu'elle cause à la première agence, trompe les émigrants et leur cause des embarras nombreux et des retards préjudiciables.

La commination d'une amende diminuerait ou préviendrait ces abus.

L'article 5 stipule la restitution à l'émigrant du prix payé pour son passage et pour celui de sa famille, si l'émigrant est empêché de partir pour cause de maladie grave ou contagieuse. D'après la section centrale, il s'agit ici du prix payé à l'agence pour le *passage de mer*, à partir du port d'embarquement, non du prix payé au chemin de fer pour le transport, par exemple, de l'Allemagne à Anvers, le port d'embarquement.

L'article 6 prévoit et règle le cas où le navire ne quitte pas le port au jour fixé par le contrat.

La section centrale pense que, parmi les cas de force majeure, on ne saurait ranger celui où l'agence n'aurait pas disponible, à la date convenue, le navire annoncé. L'agence peut et doit prévoir cette éventualité, en temps utile, et affréter, le cas échéant, un autre navire qui partira au jour stipulé.

L'article 7 dispose que le transport doit être direct à moins de stipulation contraire.

Cette stipulation contraire devra être *écrite à la main* dans le *contrat-coupon* pour empêcher qu'elle ne devienne une clause de style.

Les paragraphes 3 et 4 de cet article prévoient et règlent le cas de relâche, volontaire ou forcée, du navire, et le cas de naufrage ou de tout autre accident de mer qui empêcherait le navire de poursuivre sa route. La section centrale propose que les dispositions du projet soient applicables *nonobstant toute convention contraire*.

C'est après l'article 7 du projet du Gouvernement que la section centrale place un article nouveau prescrivant l'obligation pour les agents d'émigration de remettre aux émigrants qu'ils engagent un *contrat-coupon* (*contract-ticket*) contenant les dispositions essentielles du *Règlement général* et de la convention de transport.

La loi anglaise et la loi hollandaise exigent ce *contract-ticket*.

L'usage s'en est déjà introduit en Belgique. L'article ne fait donc que consacrer et régulariser un état de choses existant généralement et dont n'auraient à se plaindre que les agences traitant peu loyalement les affaires.

Chaque émigrant est nanti de sa charte d'émigration.

Les deux parties contractantes connaissent ainsi leurs droits et leurs obligations respectives.

Cette mesure si simple contribue plus qu'on ne pense au respect de la loi et de la convention.

L'affichage, prescrit à l'article 41 du projet du règlement organique, constitue une mesure insuffisante aux yeux de la section centrale.

Les annexes de la loi anglaise contiennent des modèles de ces *contracts-tickets*, que le règlement organique pourra mettre utilement à contribution.

Les articles 8, 9 et 10 prévoient et règlent les cas où les agences n'auraient pas rempli leurs obligations provenant du contrat de transport, ou de la présente loi et du *Règlement général*.

La section centrale propose de porter à 500 francs au lieu de 50 le minimum de l'amende pour infraction aux articles 1<sup>er</sup> et 3 de la loi.

La section centrale pense que le mot « *consuls* » du § 3, article 10, doit s'entendre du consul belge et, à son défaut, du consul d'une puissance amie au choix du plaignant.

## Projet du Gouvernement.

**LÉOPOLD II,**

ROI DES BELGES,

*A tous présents et à venir, SALUT.*

Sur la proposition de notre Ministre des  
Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est  
chargé de présenter aux Chambres le projet  
de loi dont la teneur suit :

## ARTICLE PREMIER.

Nul ne peut entreprendre les opérations  
d'engagement ou de transport des émigrants  
sans l'autorisation du Ministre des Affaires  
Étrangères.

## ART. 2.

L'autorisation n'est accordée qu'à la condi-  
tion de fournir un cautionnement préalable  
qui servira de gage pour l'exécution des obli-  
gations résultant du contrat de transport, et  
pour le paiement avec délégation de la prime  
d'assurance.

## ART. 3.

Les agences d'émigration sont tenues de  
faire assurer à leurs frais, dans l'intérêt des  
émigrants, le prix du transport et les vivres,  
toutes pertes et tous dommages éventuels à  
résulter de l'exécution totale ou partielle du  
contrat de transport, ou bien de verser à la  
caisse des dépôts et consignations une somme  
équivalente au montant de l'assurance.

## ART. 4.

Un règlement d'administration publique  
détermine :

Les conditions de l'autorisation préalable ;  
Les cas de retrait de l'autorisation accor-  
dée ;

Le taux et le mode du cautionnement à  
fournir ;

Le mode d'inspection et d'expertise de tout  
ce qui concerne l'émigration ;

Les conditions d'aménagement et d'appro-  
visionnement des navires ;

L'emplacement réservé aux passagers, leur  
réception à bord et leur départ ;

## Projet de la section centrale.

## ARTICLE PREMIER.

Comme au projet du Gouvernement.

## ART. 2.

Comme au projet du Gouvernement.

## ART. 3.

Comme au projet du Gouvernement.

## ART. 4.

Un règlement d'administration publique  
détermine :

Les conditions de l'autorisation préalable ;  
Les cas de retrait de l'autorisation accor-  
dée ;

Le taux et le mode du cautionnement à  
fournir ;

Le mode d'inspection et d'expertise de tout  
ce qui concerne l'émigration ;

Les conditions d'aménagement et d'appro-  
visionnement des navires ;

L'emplacement réservé aux passagers, leur  
réception à bord et leur départ ;

**Projet du Gouvernement.**

Les obligations des agences dûment autorisées, ainsi que celles du capitaine au cours du voyage ;

Les conditions de la garantie de l'assurance ou le taux du versement qui la remplace ;

Le mode de la visite des navires avant le départ, laquelle tiendra lieu, pour les navires belges, de celle qui est prescrite par le Code de commerce ;

Le mode de délivrance du certificat constatant l'accomplissement des prescriptions prévues par les lois et les règlements ;

Et généralement tout ce qui concerne la police de l'émigration.

**ART. 5.**

Tout émigrant empêché de partir, pour cause de maladie grave ou contagieuse, régulièrement constatée, a droit à la restitution du prix payé pour son passage.

Le prix du passage est également restitué aux membres de sa famille en ligne directe indéfiniment et en ligne collatérale jusqu'au troisième degré inclusivement qui restent à terre avec lui.

**ART. 6.**

Si le navire ne quitte pas le port au jour fixé par le contrat, l'agence responsable est tenue de payer à chaque émigrant, par chaque jour de retard, pour les dépenses à terre, une indemnité dont le taux est fixé par le règlement d'administration publique.

Si le délai dépasse dix jours et si, dans l'intervalle, l'agence n'a pas pourvu au départ de l'émigrant sur un autre navire et aux conditions fixées par le contrat, l'émigrant a le droit de renoncer au contrat par une simple déclaration faite devant le commissaire maritime et d'obtenir la restitution du prix payé pour le passage, sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient lui être alloués.

Toutefois, si les retards sont produits par des causes de force majeure constatées par le commissaire maritime, l'émigrant ne peut réclamer l'indemnité de séjour à terre, la restitution du prix de passage ou des dommages et intérêts, pourvu qu'il soit logé et nourri aux frais de l'agence.

**Projet de la section centrale.**

Les obligations des agences dûment autorisées, ainsi que celles du capitaine au cours du voyage ;

*Le modèle du contrat-coupon à remettre, les blancs dûment remplis, par l'entrepreneur à l'émigrant ;*

Les conditions de la garantie de l'assurance ou le taux du versement qui la remplace ;

Le mode de la visite des navires avant le départ, laquelle tiendra lieu, pour les navires belges, de celle qui est prescrite par le Code de commerce ;

Le mode de délivrance du certificat constatant l'accomplissement des prescriptions prévues par les lois et les règlements ;

Et généralement tout ce qui concerne la police de l'émigration.

**ART. 5.**

Comme au projet du Gouvernement.

**ART. 6.**

Comme au projet du Gouvernement.

## Projet du Gouvernement.

Toute stipulation contraire aux dispositions de l'article précédent et du présent article est nulle de plein droit.

## ART. 7.

L'expéditeur est responsable du transport de l'émigrant au lieu de destination fixé par le contrat.

Le transport doit être direct, à moins de stipulations contraires.

En cas de relâche volontaire ou forcée du navire, les émigrants sont logés et nourris à bord, au compte du navire, pendant toute la durée de la relâche, ou indemnisés de leurs dépenses à terre.

En cas de naufrage ou de tout autre accident de mer qui empêcherait le navire de poursuivre sa route, l'expéditeur est tenu de pourvoir, à ses frais, au transport de l'émigrant jusqu'au lieu de destination fixé par le contrat.

## Projet de la section centrale.

## ART. 7.

L'expéditeur est responsable du transport de l'émigrant au lieu de destination fixé par le contrat.

Le transport doit être direct, à moins de stipulations contraires.

En cas de relâche volontaire ou forcée du navire, les émigrants, *nonobstant toute convention contraire*, sont logés et nourris à bord, au compte du navire, pendant toute la durée de la relâche, ou indemnisés de leurs dépenses à terre.

En cas de naufrage ou de tout autre accident de mer qui empêcherait le navire de poursuivre sa route, l'expéditeur, *nonobstant toute convention contraire*, est tenu de pourvoir, à ses frais, au transport de l'émigrant jusqu'au lieu de destination fixé par le contrat.

## ART. 8.

*L'agence délivre à tout émigrant, du transport duquel elle se charge, un contrat-coupon, dûment signé, constatant :*

*Le nom, les prénoms, l'âge, la profession et le dernier domicile de l'émigrant ;*

*Le lieu où il doit être transporté ;*

*Si le transport s'effectue avec changement de moyen de transport : le nom et le domicile des entrepreneurs ou agents chargés de procurer à l'émigrant les moyens ultérieurs de parvenir au lieu de sa destination ;*

*Le montant du prix de passage dû par l'émigrant, y compris les frais d'entretien ;*

*Les sommes payées à valoir sur ce prix ;*

*Le nom du navire et l'endroit où il est mouillé ;*

*Le nom du capitaine ;*

*La date du départ et le jour où l'émigrant devra s'embarquer ;*

*Le nombre de mètres cubes alloués gratuitement à l'émigrant pour le placement de ses bagages à bord ;*

*Les tableaux de l'alimentation du jour et de la semaine :*

*Le tout suivant un modèle à dresser par le Gouvernement dans le Règlement général.*

*Ces contrats-coupons seront en allemand,*

## Projet du Gouvernement.

—

## ART. 8.

Dans le cas où les agences d'émigration n'auraient pas rempli leurs engagements vis-à-vis des émigrants, le Ministre des Affaires Étrangères, ou l'autorité par lui déléguée, procédera au règlement et à la liquidation des indemnités, sauf recours, en cas de contestation, aux tribunaux.

## ART. 9.

Toute infraction aux dispositions des articles 1 et 3 de la présente loi est punie d'une amende de 50 francs à 5,000 francs.

Toute infraction aux dispositions du règlement d'administration publique, porté en exécution de la présente loi, est punie d'une amende de 26 francs à 500 francs.

En cas de récidive, l'amende peut être portée jusqu'au double du *maximum*.

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite au-dessous de 26 francs, sans qu'elle puisse être inférieure à l'amende de police.

## ART. 10.

Les infractions sont constatées :

En Belgique, par les commissaires maritimes et, à leur défaut, par tous officiers de la police judiciaire ;

Dans les ports étrangers, à bord des navires belges, par les consuls assistés d'hommes de l'art, s'il y a lieu.

Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

Donné à Bruxelles, le 20 juin 1873.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires  
Étrangères,*

C<sup>o</sup> D'ASPREMONT-LYNDEN.

*Le Rapporteur,*

E. COREMANS.

## Projet de la section centrale.

—

*en anglais, en français, ou en néerlandais au  
choix de l'émigrant.*

*Ils sont exempts du droit de timbre et d'enregistrement.*

## ART. 9.

Comme au projet.

## ART. 10.

Toute infraction aux dispositions des articles 1 et 3 de la présente loi est punie d'une amende de 500 francs à 5,000 francs.

§ 2, 3 et 4, comme au projet du Gouvernement.

## ART. 11.

Comme au projet du Gouvernement

*Le Président,*

THIBAUT.