

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 MARS 1914.

Proposition de loi relative aux mesures à prendre en vue d'éviter les accidents sur mer aux bateaux de la marine marchande, aux bateaux de pêche et aux bateaux de plaisance de toute nature.

DÉVELOPPEMENTS.

MESSIEURS,

La marine marchande belge est, depuis de nombreuses années, l'objet de critiques et de suspicions injustes, qui se rattachent aux défauts de notre législation.

A la différence des autres pays maritimes nous ne possédons pas de règles juridiques précises et modernes sur une série de points essentiels : surveillance des navires à leur départ du port, limite de charge, mesures préventives d'accident, équipement, arrimage, défaut d'un tribunal disciplinaire maritime, réforme et mise à jour du Code de la marine marchande.

Tout cela dénote l'insouciance où l'on est des choses de la mer dans les sphères gouvernementales et parlementaires. C'est par suite de ces lacunes que les navires belges sont parfois exposés à devoir payer de plus fortes primes d'assurances que ceux d'autres nations. Il importe de combler ces lacunes. Notre collègue, M. Franck, a fait le premier pas dans cet ordre d'idées en déposant, le 28 juillet 1909, un projet de loi instituant un tribunal d'amirauté, projet réclamé et approuvé par le monde maritime.

Lors du premier Congrès de la Ligue maritime belge, tenu à Bruxelles en 1910, ce projet fut longuement examiné et les critiques, qui furent présentées, étaient insignifiantes. Elles se bornèrent essentiellement à quelques observations sur l'intervention des tiers, comme partie civile. M. Franck eut l'occasion de déclarer que ce n'était point là une disposition essentielle.

Pour le surplus, M. Lecointe, l'ancien ingénieur en chef du génie maritime, résumait l'opinion générale en disant :

« Pourquoi, comme M. Goetbloet le dit dans son rapport, juger les marins, officiers et autres, sans créer des lois qui obligeront tout d'abord les armements, sans exception, à se conformer aux lois de franc-bord ou limites de charge; des lois qui détermineront les instruments indispensables aux grands problèmes de la navigation; des lois qui sauvegarderont et le capital et les vies humaines que les navires transporteront; des lois qui détermineront précisément les moyens de sauvetage dont devront être pourvus tous navires avant de quitter le port. Que l'on vote également des lois relatives à la sécurité du capital et de l'armement et que l'on édicte en même temps des lois disciplinaires pour pouvoir alors punir les armateurs et les officiers pour des accidents dont ils ne peuvent être rendus responsables sans une loi sur la sécurité de la navigation. »

Ces arguments, approuvés par M. Franck, président du Congrès, correspondent au désir du monde maritime.

Nous rendant à cette opinion, nous avons formulé une proposition de loi qui prescrit des règles de sécurité et permettra d'élaborer un règlement en vue d'éviter les accidents sur mer de la marine marchande, des bateaux de pêche et des bateaux de plaisance de toute nature.

Nous avons d'abord consulté les lois maritimes de nos voisins et les travaux de nos spécialistes belges; notre proposition se trouvait prête au début de 1912, mais quand nous voulûmes la présenter, nous fûmes priés d'attendre la fin des travaux du Congrès que le Comité maritime international avait convoqué à Copenhague et qui eut lieu les 13-17 mai 1913; puis on nous conseilla d'attendre les délibérations de la Conférence internationale de Londres sur la sécurité de la navigation sur mer, laquelle débuta en novembre 1913.

Tous ces travaux préliminaires sont terminés. La Conférence de Londres a abouti à une convention internationale signée par la Belgique. D'après cette convention la question des cloisonnements, du nombre de canots de sauvetage, des appareils d'extinction et de la télégraphie sans fil est, sauf quelques règles générales dans sa réalisation pratique, régie par les lois nationales. Cette matière est comprise dans la nomenclature des appareils de secours et de sauvetage détaillée dans le règlement d'application qui doit suivre notre projet. C'est ainsi qu'on a agi dans les autres pays maritimes, qui possèdent depuis des années des lois sur la sécurité de la navigation.

Nous nous empressons donc de vous présenter notre projet pour qu'il soit mis, dans le plus bref délai, en discussion, en même temps que celui de M. Franck.

Chercher à assurer et à augmenter la sécurité sur mer, c'est non seulement faire œuvre humanitaire, mais c'est aussi au point de vue économique, faire œuvre utile; c'est en effet le meilleur moyen de développer la réputation d'une marine marchande et d'encourager la vocation maritime, car de la bonne organisation et de la sécurité naissent la confiance et la prospérité.

Une loi sur la sécurité de la navigation doit être simple et précise, tout en donnant des garanties nécessaires; en outre elle ne doit pas créer des charges excessives à nos armements existants.

Notre projet reconnaît les sociétés de classification de navires et leurs marques de franc-bord, dont tous nos navires sont déjà munis; la visite annuelle à laquelle procèdent maintenant les experts désignés par le tribunal de commerce, les experts de la commission d'expertise d'émigration, etc., sera confiée à l'avenir à une seule commission d'experts de l'administration, procédant à titre gratuit. Nos armateurs auront donc dorénavant moins de soucis et de frais pour obtenir le certificat de navigabilité qu'ils n'en ont actuellement. En outre un recours d'appel est prévu; ces différends seront réglés par une commission d'inspection que les armateurs et les autres intéressés contribueront à former.

Le texte de notre proposition satisfait pleinement aux obligations que la Convention de Londres nous impose.

Il importe que sans retard la Chambre s'occupe de cet objet : à diverses reprises le Gouvernement a annoncé que des projets seraient déposés.

En usant de notre initiative parlementaire nous nous sommes préoccupés de hâter l'heure où l'on passera enfin de la délibération préparatoire aux actes législatifs devenus indispensables dans l'intérêt de notre marine marchande.

L. AUGUSTEYNS.

Proposition de loi relative aux mesures à prendre en vue d'éviter les accidents sur mer aux bateaux de la marine marchande, aux bateaux de pêche et aux bateaux de plaisance de toute nature.

CHAPITRE PREMIER.

De la Commission d'inspection et de la Commission d'expertise et de surveillance de partance.

ARTICLE PREMIER.

Il est institué à Anvers et à Ostende :

- 1° Une Commission d'inspection ;
- 2° Une Commission d'expertise et de surveillance de partance.

ART. 2.

La Commission d'inspection est composée comme suit :

1° à Anvers :

Du Gouverneur de la province, chargé de la présidence ;

D'un fonctionnaire supérieur du Ministère de la Marine appelé à présider en cas d'absence ou d'empêchement du Gouverneur ;

D'un fonctionnaire de l'administration provinciale, faisant fonction de secrétaire ;

Du Directeur de service des chemins de fer de l'État, à Anvers ;

Wetsvoorstel houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen aan koopvaardijbooten, visschersvaartuigen en pleziervaartuigen van allen aard.

EERSTE HOOFDSTUK.

Van de Commissie van inspectie en van de Commissie van keuring en toezicht bij het vertrek.

EERSTE ARTIKEL.

Te Antwerpen en te Oostende worden ingesteld :

- 1° Eene Commissie van inspectie ;
- 2° Eene Commissie van keuring en toezicht bij het vertrek.

ART. 2.

De Commissie van inspectie bestaat :

1° Te Antwerpen, uit :

Den Gouverneur der provincie, tevens voorzitter ;

Een hoogen ambtenaar van het Ministerie van Zeewezen, optredend als voorzitter telkens als de Gouverneur afwezig of verhinderd is ;

Een ambtenaar van het provinciaal bestuur, tevens secretaris ;

Den Dienstbestuurder der Staatsspoorwegen te Antwerpen ;

De deux membres du Conseil communal d'Anvers; de deux armateurs ou anciens armateurs; d'un négociant; ces trois derniers désignés par le Conseil communal d'Anvers;

De deux spécialistes en construction navale ayant servi au moins huit ans dans un chantier naval;

D'un ancien capitaine au long cours ayant navigué au moins six ans en cette qualité;

D'un ancien officier mécanicien breveté de première classe ayant au moins six ans de navigation en cette qualité;

D'un ancien marin, soit du pont ou de la machine, ayant au moins dix ans de navigation;

2° à Ostende :

Du Gouverneur de la province, chargé de la présidence;

D'un fonctionnaire supérieur du Ministère de la Marine appelé à présider en cas d'absence ou d'empêchement du Gouverneur;

D'un fonctionnaire de l'administration provinciale, faisant fonction de secrétaire;

De deux commerçants, dont un armateur ou un ancien armateur de pêche en mer;

D'un ancien patron pêcheur ayant au moins cinq ans de navigation en cette qualité;

D'un officier mécanicien breveté au moins de seconde classe ayant au moins cinq ans de navigation en cette qualité;

D'un constructeur de bateaux de pêche reconnu.

Cette Commission remplace la commission d'inspection du service de l'émi-

Twée leden van den Gemeenteraad van Antwerpen; twee reeders of oud-reeders; een handelaar; deze drie laatsten worden benoemd door den Gemeenteraad van Antwerpen;

Twée scheepsbouwkundigen, die gedurende ten minste acht jaar werkzaam waren op een scheepstimmerwerf;

Een gewezen scheepskapitein der lange omvaart, die gedurende ten minste zes jaar als zoodanig gevaren heeft;

Een gewezen officier-machinist, in het bezit van een diploma van 1^{ste} klasse, die gedurende ten minste zes jaar als zoodanig gevaren heeft;

Een gewezen zeeman, hetzij van het dek, hetzij van het machine-personeel, die gedurende ten minste tien jaar gevaren heeft;

2° Te Oostende, uit :

Den Gouverneur der provincie, tevens voorzitter;

Een hoogen ambtenaar van het Ministerie van Zeezezen, optredend als voorzitter telkens als de Gouverneur afwezig of verhinderd is;

Een ambtenaar van het provinciaal bestuur, tevens secretaris;

Twée handelaars, waarvan een reeder of een oud-reeder van visschersvaartuigen;

Een oud-schipper van een visschersvaartuig, die gedurende ten minste vijf jaar als zoodanig gevaren heeft;

Een gewezen officier-machinist, in het bezit van een diploma van minstens 2^{de} klasse, die gedurende ten minste vijf jaar als zoodanig gevaren heeft;

Een erkenden bouwer van visschersvaartuigen.

Deze Commissie vervangt de commissie van toezicht van den dienst der

gration instituée par l'article 2 de l'arrêté royal du 2 décembre 1905.

Les membres de cette Commission sont nommés par le Roi pour quatre ans.

La Commission d'inspection a pour mission :

1° De surveiller et de contrôler les opérations de la Commission d'expertise et de surveillance de partance et de l'émigration ;

2° D'aplanir les difficultés et de vider à l'amiable les contestations auxquelles les expertises, les partances de navire, l'engagement ou le transport d'émigrants pourraient donner lieu.

Un arrêté royal déterminera les détails relatifs au fonctionnement de la Commission d'inspection.

ART. 3.

La Commission d'expertise et de surveillance de partance de navires est composée comme suit :

1° A Anvers et district :

De l'ingénieur du Génie maritime qui en sera le directeur ; il est également chargé, dans le ressort de sa circonscription, de la surveillance des appareils à vapeur des navires tombant sous l'application de la présente loi, conformément à l'arrêté royal du 28 mai 1884 ;

De deux capitaines au long cours ayant navigué au moins cinq années en cette qualité ;

D'un officier mécanicien breveté de 1^{re} classe ayant navigué au moins cinq ans en cette qualité.

landverhuizing, ingesteld bij artikel 2 van het koninklijk besluit van 2 December 1905.

De leden van die Commissie worden door den Koning benoemd voor den tijd van vier jaren.

De Commissie van inspectie is gelast :

1° Toezicht te houden en contrôle uit te oefenen op de handelingen der Commissie van keuring en toezicht bij het vertrek en voor de landverhuizing ;

2° De zwarigheden uit den weg te ruimen en de geschillen in der minne op te lossen, wanneer die mochten oprijzen naar aanleiding van de keuringen, van het vertrek van schepen, van de aanmonstering of van het vervoer van landverhuizers.

De wijze van werking der Commissie van inspectie wordt bij koninklijk besluit nader bepaald.

ART. 3.

De Commissie van keuring en van toezicht bij het vertrek van schepen is samengesteld :

1° Voor Antwerpen en district, uit :

Den ingenieur van het Zeewezen ; deze is tevens bestuurder van den dienst en, binnen zijne omschrijving, belast met het houden van toezicht, overeenkomstig het koninklijk besluit van 28 Mei 1884, op de stoomtoestellen der schepen, waarop deze wet van toepassing is ;

Twee scheepskapiteins der lange omvaart, die gedurende minstens vijf jaar als zoodanig gevaren hebben ;

Een officier-machinist, in het bezit van een diploma van 1^{ste} klasse, die gedurende minstens vijf jaar als zoodanig gevaren heeft.

Il est adjoint à la Commission un service médical composé d'un médecin principal et d'un ou plusieurs médecins-adjoints.

Le Ministre pourra compléter la Commission par des experts spécialistes de la construction navale ayant au moins huit années de pratique dans un chantier naval.

2° A Ostende et district :

De l'ingénieur du Génie maritime qui en sera le directeur; il est également chargé, dans le ressort de sa circonscription, de la surveillance des appareils à vapeur des navires tombant sous l'application de la présente loi, conformément à l'arrêté royal du 28 mai 1884;

D'au moins un ancien constructeur de bateaux de pêche de compétence reconnue;

D'au moins un ancien mécanicien breveté de 2^e classe ayant au moins cinq ans de navigation comme tel;

D'un service médical composé d'un médecin et d'adjoints.

Cette Commission d'expertise et de surveillance de partance remplacera :

1° La Commission d'expertise d'émigration instituée par l'article 4 de l'arrêté du 2 décembre 1905;

2° La Commission nautique instituée en vertu du décret de 1791, de l'arrêté royal du 25 novembre 1851 et du 24 décembre 1884.

Un arrêté royal déterminera les détails relatifs au fonctionnement de la Commission d'expertise et de la surveillance de partance, ainsi que les mêmes données pour le directeur de ladite Commission et autres fonctionnaires en ce qui concerne leurs attributions envers la Commission d'inspection.

Aan de Commissie is toegevoegd een geneeskundige dienst; deze bestaat uit een hoofdgeneesheer en uit één of meer toegevoegde geneesheeren.

De Minister kan de Commissie aanvullen door het benoemen van scheepsbouwkundigen, die gedurende ten minste acht jaar werkzaam waren op een scheepstimmerwerf.

2° Voor Oostende en district, uit :

Den ingenieur van het Zeewezen; deze is tevens bestuurder van den dienst en, binnen zijne omschrijving, belast met het houden van toezicht, overeenkomstig het koninklijk besluit van 28 Mei 1884, op de stoomtoestellen der schepen, waarop deze wet van toepassing is;

Ten minste één bevoegd erkenden oud-bouwer van visschersvaartuigen;

Ten minste één gewezen machinist, in het bezit van een diploma van 2^{de} klasse, die gedurende ten minste vijf jaar als zoodanig gevaren heeft;

Een geneesheer en toegevoegde geneesheeren.

Deze Commissie van keuring en van toezicht bij het vertrek vervangt :

1° De Commissie van keuring voor de landverhuizing, ingesteld bij artikel 4 van het koninklijk besluit van 2 December 1905;

2° De Commissie voor de scheepvaart, ingesteld bij decreet van 1791 en bij koninklijk besluit van 25 November 1851 en 24 December 1884.

De wijze van werking der Commissie van keuring en van toezicht bij het vertrek, alsmede de voorschriften geldende voor den bestuurder dier Commissie en voor de overige ambtenaren, wat betreft hunne bevoegdheden tegenover de Commissie van inspectie, worden nader bepaald bij koninklijk besluit.

Ce règlement déterminera en outre la hiérarchie, le traitement et les vacations des membres de ces Commissions.

Dit reglement stelt bovendien de rangopvolging, de bezoldiging en de vacatiegelden van de leden dier Commissiën vast.

CHAPITRE II.

HOOFDSTUK II.

Conditions pour l'obtention du certificat de navigabilité.

Voorschriften tot het verkrijgen van het bewijs van zeewaardigheid.

ART. 4.

ART. 4.

Aucun navire belge à voiles, à vapeur ou à propulsion mécanique, de commerce, de pêche ou de plaisance, quel que soit son tonnage, ne peut entreprendre un voyage en mer, autrement qu'à l'essai, sans avoir obtenu un certificat de navigabilité délivré par le directeur de la Commission d'expertise après constatation par celle-ci.

Geen Belgisch zeil-, stoom- of mechanisch voortgedreven schip, hetzij handels-, visschers- of pleziervaartuig, van om 't even welke tonnemaat, mag geene zeereis ondernemen, anders dan tot het doen van een proeftocht, zonder te hebben verkregen een bewijs van zeewaardigheid afgegeven door den bestuurder der Commissie van keuring na keuring door deze.

Pour obtenir ce certificat de navigabilité, il faut :

Voor het verkrijgen van dit bewijs van zeewaardigheid wordt vereischt :

a) 1° Que la coque et toutes les parties du navire, ainsi que les agrès et apparaux soient dans de bonnes conditions de construction et de conservation, de navigabilité et de fonctionnement, ou que le navire soit coté à la première cote d'un des registres de classification reconnus par le Gouvernement et qu'il satisfasse en outre à la présente loi et aux arrangements internationaux ;

a) 1° Dat de romp en al de deelen van het schip, alsmede het zeil en treil in goeden staat van bouw en bewaring, van zeewaardigheid en werking zijn, ofwel dat het schip in de eerste klasse van een der door de Regeering erkende classificatieregisters is opgenomen en bovendien voldoet aan deze wet en aan de internationale overeenkomsten ;

2° Que les cloisons étanches aient les qualités et la hauteur voulues, atteignent à des ponts étanches et soient bien consolidées, conformément à la présente loi et aux arrangements internationaux ;

2° Dat de waterdichte schotten de voldoende deugdelijkheid en hoogte hebben, tegen waterdichte dekken aansluiten en voldoende verstijfd zijn, overeenkomstig deze wet en de internationale overeenkomsten ;

Que les portes et vannes étanches fonctionnent bien et soient conformes aux règlements nationaux et internationaux ;

Dat de waterdichte deuren en kleppen goed werken en voldoen aan de binnenslandsche en internationale reglementen ;

3° Que le gouvernail soit en bon état de fonctionnement et que les engins à gouverner fonctionnent bien et répondent aux réglemens et arrangements internationaux;

4° Que de chaque partie du navire l'eau puisse être totalement aspirée par une pompe se manœuvrant d'un pont situé au-dessus de la flottaison en charge et que l'épuisement en général soit conforme à la présente loi et aux arrangements internationaux;

5° Que sur les navires en bois à moteur, le moteur et les soutes à benzine ou à pétrole soient séparés par des cloisons en fer ou revêtues de tôles et que les parties en bois du navire comprises dans l'espace ainsi isolé soient également revêtues de tôles;

Que les canaux des anguillers et autres parties du navire en bois à moteur, où le pétrole ou la benzine pourrait s'accumuler, soient isolés des autres parties du navire et puissent être vidés séparément;

6° Qu'il ait été satisfait au règlement concernant l'aménagement, l'habitabilité et la salubrité des locaux de toute nature;

7° Que le navire soit pourvu des instruments et documents nautiques, ainsi que des objets d'armement et de rechange énumérés dans le règlement et soient conformes aux arrangements internationaux;

8° Que l'installation à bord et le fonctionnement des embarcations et des appareils ou engins de sauvetage et de secours, les mesures à prendre contre l'incendie et toutes autres conditions de sécurité du navire et des personnes embarquées soient garantis et conformes aux prescriptions réglementaires;

3° Dat het roer in goeden staat verkeert en behoorlijk beweegt en de stuurinrichtingen goed werken en voldoen aan de reglementen en internationale overeenkomsten;

4° Dat elk gedeelte van het schip gansch lensgepompt kan worden door middel van eene pomp, die bewogen wordt op een dek welk bij volle lading boven de waterlijn is gelegen, en dat het lenspompen over 't algemeen voldoet aan deze wet en aan de internationale overeenkomsten;

5° Dat, op houten motorschepen, de motor en de tanks voor benzine of petroleum geplaatst worden tussehen ijzeren of met plaatijzer bekleede schotten en dat, binnen de hierdoor gevormde ruimte, de houten deelen van het schip eveneens met plaatijzer bekleed zijn;

Dat de vullingen en andere deelen aan boord van houten motorschepen, waarin zich petroleum of benzine kan ophoopen, geene gemeenschap hebben met de overige deelen van het schip en afzonderlijk kunnen worden lensgepompt;

6° Dat er voldaan is aan het reglement op de inrichting, de bewoonbaarheid en de gezondheid der vertrekken van allen aard;

7° Dat aan boord van het schip aanwezig zijn de zeevaarttoestellen en de zeevaartstukken, alsmede de uitrusting- en voorraadstukken, vermeld in het reglement, en dat zij voldoen aan de internationale overeenkomsten;

8° Dat de plaatsing aan boord en de werking der reddingbooten en der reddings- en hulptoestellen of -tuigen, de maatregelen tegen brandgevaar en alle andere vereischten tot veiligheid van het schip en van de aan boord zijnde personen verzekerd zijn en aan de gestelde voorschriften voldoen; dat de

que le matériel médical et pharmaceutique et les règles d'après lesquelles la présence des médecins est obligatoire, soient conformes aux dispositions des règlements et arrangements internationaux;

9° Que les prescriptions du règlement relatif au calcul du tirant d'eau maximum et aux marques indiquant ce maximum sur les flancs du navire aient été observés.

Le certificat de franc-bord délivré par une société de classification reconnue pourra tenir lieu de cette mesure.

b) Lorsqu'il s'agit d'un bateau à vapeur ou ayant des appareils à vapeur, il faut pour l'obtention du certificat de navigabilité :

1° Que les chaudières et appareils à vapeur satisfassent aux prescriptions de la loi du 28 mai 1884 sur les appareils à vapeur, modifiées par celle du 15 décembre 1906;

2° Que la machine et ses accessoires, les tuyautages, pompes, etc., soient en bon état d'entretien et de conservation; que toutes leurs pièces aient au moins l'épaisseur ou la section exigées et que leurs dépendances, appareils, etc., soient en nombre suffisant pour satisfaire aux exigences des sociétés de classification reconnues et que les moteurs et engins de toute nature satisfassent aux conditions qui seront prescrites dans le règlement d'administration de la présente loi et par les arrangements internationaux.

c) Pour l'obtention d'un certificat officiel spécial de navires à passagers ou à émigrants, il faut, outre les prescriptions du chapitre II, que le nombre maximum des passagers de toute catégorie, pouvant être embarqués sur le navire, soit conforme aux prescriptions du règlement d'administration qui suit

heel- en verbandmiddelen en de regelen op de verplichte aanwezigheid der geneesheeren voldoen aan de vereischten van de reglementen en internationale overeenkomsten;

9° Dat de voorschriften van het reglement betreffende de berekening van den maximum-diepgang en de teekens tot aanwijzing van dit maximum op de zijden van het schip, in acht genomen zijn.

Het vrijboordbewijs, afgegeven door eene erkende classificatiemaatschappij, kan dezen maatregel vervangen.

b) Geldt het een stoomschip of een vaartuig met stoomtoestellen, dan wordt voor het verkrijgen van het bewijs van zeewaardigheid vereischt :

1° Dat de stoomketels en stoomtoestellen voldoen aan de vereischten der wet van 28 Mei 1884 op de stoomtoestellen, zooals zij zijn gewijzigd door de wet van 15 December 1906;

2° Dat de stoommachine en al wat daartoe behoort, de buizen, pompen, enz., goed onderhouden en goed bewaard zijn; dat al de stukken daarvan ten minste de vereischte dikte of doorsnede hebben en dat er genoeg aanhoorigheden, toestellen, enz., aanwezig zijn om te voldoen aan de eischen van de erkende classificatiemaatschappijen en dat de motoren en tuigen van allen aard voldoen aan de vereischten gesteld door het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen, en door de internationale overeenkomsten.

c) Voor het verkrijgen van een bijzonder officieel bewijs van zeewaardigheid der passagiers- of landverhuizersschepen, wordt, buiten de voorschriften van dit hoofdstuk II, vereischt dat het hoogste aantal passagiers van om 't even welke klasse, die zich mogen inschepen, overeenstemt met de voor-

la présente loi et aux arrangements internationaux.

CHAPITRE III.

Expertise de navigabilité et de portance.

ART. 5.

Toute demande de certificat de navigabilité pour tous les navires visés à l'article 4 est adressée par écrit par l'armateur au directeur de la Commission d'expertise en fonction au district du port d'attache du navire.

Dans sa demande, l'armateur fait connaître :

a) Pour les navires neufs ou nouvellement nationalisés belges :

Le nom du navire et son port d'attache ;

Les principales dimensions du navire et le tonnage en tonneaux de 2.83 m³ de jauge brute ;

Le tirant d'eau lège et au maximum de charge ;

Le service et le genre de navigation auxquels le navire est affecté ;

Le nombre maximum de passagers que le navire peut embarquer ;

Les certificats encore valables d'une société de classification reconnue ;

S'il s'agit d'un navire à vapeur ou comportant des appareils à vapeur, les descriptions des chaudières à vapeur, machines motrices, machines auxiliaires, etc., conformément aux prescriptions de l'arrêté royal du 28 mai 1884.

L'armateur est en outre tenu de fournir les renseignements spéciaux

schriften van het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen, en met de internationale overeenkomsten.

HOOFDSTUK III.

Keuring van de zeewaardigheid en keuring bij het vertrek.

ART. 5.

Elk verzoek om het bewijs van zeewaardigheid te verkrijgen voor al de schepen, in artikel 4 bedoeld, wordt door den reeder schriftelijk gericht tot den bestuurder der Commissie van keuring, in dienst in het district der thuishaven van het schip.

In zijn verzoek vermeldt de reeder :

a) Voor nieuwe of pas onder Belgische vlag gebrachte schepen :

Den naam van het schip en de haven waar het thuis behoort ;

De voornaamste afmetingen van het schip en de tonnemaat in bruto register-tonnen van 2.83 kubieke meter ;

Den diepgang, wanneer het schip ledig is en wanneer het de volste lading heeft ;

Den dienst en den aard van scheepvaart, waarvoor het schip wordt gebruikt ;

Het hoogste aantal passagiers, dat het schip kan inschepen ;

De nog geldige bewijzen van eene erkende classificatiemaatschappij ;

Geldt het een stoomschip of een schip waarvoor stoomtoestellen zijn vereischt, de beschrijving van de stoomketels, van de voortdrijfmachines, van de hulpmachines, enz., overeenkomstig de voorschriften van het koninklijk besluit van 28 Mei 1884.

Bovendien is de reeder verplicht, de bijzondere inlichtingen te leveren, die

détaillés dans le règlement d'administration de la présente loi.

b) Pour les navires en service, l'armateur joint à sa demande d'obtention d'un nouveau certificat de navigabilité le certificat encore valable d'une société de classification reconnue et le certificat de navigabilité périmé.

ART. 6.

Les visites relatives à l'obtention du certificat de navigabilité sont effectuées, sur l'ordre du directeur de la Commission d'expertise et sous son contrôle, par les membres de la dite Commission.

ART. 7.

Ces visites comportent les constatations suivantes :

1° Pour les navires neufs ou nouvellement nationalisés belges :

a) La solidité et l'étanchéité de la coque, les doubles fonds, le cloisonnement, les machines et leurs dépendances, le gouvernail et appareils à gouverner, mâture des navires à voiles, inventaire et pièces de rechange, instruments de navigation, matériel de sauvetage et médical, observation du franc-bord, etc., comme détaillé par le programme plus étendu que contiennent les règlements prescrits par l'arrêté royal.

b) Pour les constatations relatives à la coque, aux propulseurs et à l'arbre porte-hélice, la première visite aura toujours lieu quand le navire est à sec, mais les bâtiments cotés à la première cote de l'un des registres de classification reconnus peuvent être dispensés des vérifications et essais qui

nader zijn bepaald door het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen.

b) Voor schepen in dienst worden door den reeder bij zijn verzoek om een nieuw bewijs van zeewaardigheid te verkrijgen, gevoegd het nog geldig bewijs, afgegeven door eene erkende classificatiemaatschappij, en het vervallen bewijs van zeewaardigheid.

ART. 6.

Tot de schouwingen voor het verkrijgen van het bewijs van zeewaardigheid wordt, op bevel van den bestuurder der Commissie van keuring en onder dezes toezicht, overgegaan door de leden van deze Commissie.

ART. 7.

Bij die schouwingen dient te worden gelet :

1° Voor nieuwe of pas onder Belgische vlag gebrachte schepen :

a) Op de stevigheid en waterdichtheid van den romp, de dubbele bodems, de schotten, de machines en dezer toebehooren, het roer en de stuurinrichtingen, de masten bij zeilschepen, den inventaris en de voorraadstukken, de scheepvaarttoestellen, de reddings- en heelmiddelen, het behoud van het vrijboord, enz., zooals nader is aangegeven in het omstandiger programma vervat in de bij koninklijk besluit bepaalde reglementen.

b) Wat betreft den romp, de schroeven en de schroefas, wordt tot de eerste schouwing steeds overgegaan wanneer het schip droog ligt; echter kunnen de vaartuigen, die in de eerste klasse aangeschreven staan in een van de erkende classificatieregisters, worden vrijgesteld van het nazien en van de

portent sur la coque et l'arbre porte-hélice, et si la visite a eu lieu à l'étranger.

2° Pour les navires belges en service :

a) La visite aura lieu douze mois après la dernière visite qu'ils auront subie et dans l'intervalle par décision du directeur de la Commission d'expertise, toutes les fois que les navires ont éprouvé de graves avaries ou ont subi de notables changements dans leur construction ou dans leurs aménagements et chaque fois que l'armateur en fera la demande.

b) Les visites périodiques porteront sur la coque, l'armement et les appareils à propulsion mécanique. Les navires à visiter seront mis à sec à moins que la Commission chargée de la visite n'en décide autrement, mais les navires ne pourront rester plus de deux ans sans être visités à sec, s'ils sont en bois, et plus de dix-sept mois s'ils sont en fer ou en acier.

c) Les navires, qui auront conservé la première cote à l'un des registres de classification reconnus, pourront être dispensés de l'obligation des visites à sec, quand celles-ci ont eu lieu à l'étranger.

ART. 8.

La visite de mise en usage et la visite périodique auront lieu dans un port belge ou de colonie belge. La demande de ces visites, accompagnée des documents énumérés par l'article 5, sera adressée par l'armateur ou son délégué au directeur de la Commission d'expertise au moins trois jours avant la date

proeven betreffende den romp en de schroefas, zoo tevens de schouwing plaats had in het buitenland.

2° Voor de Belgische schepen in dienst :

a) Tot de schouwing wordt overgegaan twaalf maanden na de laatste schouwing, waaraan zij werden onderworpen, en intusschen, bij beslissing van den bestuurder der Commissie van keuring, telkens als de schepen erge schade hebben geleden of merkelijke veranderingen werden gebracht in hunnen bouw of in hunne inrichting en telkens als de reeder het aanvraagt.

b) Bij de schouwing op geregelde tijden dient te worden gelet op den romp, de uitrusting en de toestellen met mechanische voortdrijving. De te schouwen schepen worden in vlot-tenden toestand gelaten, tenzij de met het onderzoek belaste Commissie er anders over beslist; echter mag er, om de schepen op het droge te schouwen, niet langer worden gewacht dan twee jaar, indien zij van hout zijn, en zeventien maanden indien zij van ijzer of staal zijn.

c) De schepen, die de eerste klasse in een van de erkende classificatie-registers hebben behouden, kunnen van de verplichte schouwingen op het droge vrijgesteld worden, indien deze schouwingen plaats hadden in het buitenland.

ART. 8.

De schouwing wegens ingebruikstelling en deschouwing op geregelde tijden hebben plaats in eene haven van België of van eene Belgische kolonie. Het verzoek om tot dieschouwingen overtegaan, vergezeld van de stukken vermeld in artikel 5, wordt door den reeder of zijn afgevaardigde gericht tot den bestuurder

à laquelle l'armateur désire que la visite ait lieu.

ART. 9.

A la colonie, la visite se fera par une Commission dirigée par l'officier chargé de la police de navigation maritime. Cette Commission se composera, autant que possible, des mêmes éléments que ceux prévus par l'article 3 et qui seront nommés par le gouverneur local de la place.

ART. 10.

A l'étranger, les visites des navires neufs, nouvellement nationalisés belges ou qui ont subi d'importantes réparations par suite d'avarie ou des modifications dans la construction ou les aménagements, ainsi que les visites pour la délivrance d'un certificat provisoire pour un voyage déterminé et les visites annuelles des navires belges se trouvant à l'étranger et dont le délai mentionné dans le certificat de navigabilité est écoulé, seront effectuées sous l'autorité des consuls de Belgique, qui constitueront des commissions semblables à celles prévues à l'article 3 et composées d'au moins deux experts choisis autant que possible parmi les experts de la société de classification où le navire est classé.

Ces visites auront lieu dans les mêmes formes et il en est de même pour la délivrance du certificat de navigabilité prévu par la présente loi.

der Commissie van keuring uiterlijk drie dagen vóór den dag, waarop de reeder verlangt dat tot de schouwing wordt overgegaan.

ART. 9.

In de kolonie wordt tot de schouwing overgegaan door eene Commissie onder de leiding van den ambtenaar, belast met de politie op de zeevaart. Deze Commissie wordt zooveel mogelijk samengesteld zooals is voorzien in artikel 3; de leden daarvan worden benoemd door den plaatselijken Gouverneur.

ART. 10.

In het buitenland wordt onder het gezag van de Belgische consuls overgegaan tot de schouwingen van de nieuwe schepen, van de pas onder Belgische vlag gebrachte schepen of van die, waaraan belangrijke herstellingen werden gedaan wegens averij of in welker bouw of inrichting wijzigingen werden gebracht, alsmede tot de schouwingen met het oog op het afleveren van een voorloopig bewijs vóór eene bepaalde reis en tot de jaarlijksche schouwingen van de Belgische schepen, die zich in het buitenland bevinden en waarvan de termijn, vermeld in het bewijs van zeewaardigheid, is verstreken. Bedoelde Belgische consuls stellen commissiën aan, zooals die voorzien bij artikel 3; deze commissiën bestaan uit ten minste twee deskundigen, zooveel mogelijk aangewezen onder de deskundigen van de classificatiemaatschappij, waar het schip is geclassificeerd.

Die schouwingen hebben plaats op dezelfde wijze en dit geldt ook voor het afleveren van het bewijs van zeewaardigheid, bij deze wet voorzien.

La validité des certificats de navigabilité délivrés à l'étranger expiré à l'arrivée du navire dans un port belge.

ART. 11.

Les navires étrangers embarquant des passagers ou des émigrants dans un port belge seront soumis aux constatations prévues par l'article 4 et assurées par la Commission d'expertise instituée ci-avant.

Toutefois, ces navires seront dispensés de ces constatations sur présentations des certificats de leur gouvernement, reconnus équivalents au certificat de navigabilité belge et à condition que les mêmes avantages soient assurés aux navires belges dans les ports de leur nation.

ART. 12.

Toute visite fera l'objet d'un procès-verbal où seront enregistrées toutes les constatations qui auront été faites.

ART. 13.

Le directeur de la Commission d'expertise prendra connaissance des procès-verbaux de visite visés à l'article précité et si ces procès-verbaux ne contiennent aucune observation ou réserve de la part d'un des membres de la Commission d'expertise, il délivrera le plus rapidement possible et au plus tard dans les vingt-quatre heures le certificat de navigabilité qui sera valable pour le terme indiqué.

De bewijzen van zeewaardigheid, in het buitenland afgeleverd, zijn niet meer geldig, zoodra het schip in eene Belgische haven aankomt.

ART. 11.

Voor de vreemde schepen, die passagiers of landverhuizers inschepen in eene Belgische haven, wordt nagegaan of zij voldoen aan de vereischten bepaald bij artikel 4; daarvoor wordt gezorgd door de hierboven ingestelde Commissie van keuring.

Voor die schepen wordt echter daartoe niet overgegaan, indien zij bewijzen overleggen, die door hunne Regeering zijn afgeleverd en van gelijke waarde zijn als het Belgisch bewijs van zeewaardigheid, en mits de Belgische schepen op gelijke wijze worden behandeld in de havens van hun land.

ART. 12.

Van elke schouwing wordt een proces-verbaal opgemaakt, waarin al de gedane bevindingen worden aangetekend.

ART. 13.

De bestuurder van de Commissie van keuring neemt kennis van de in het vorig artikel vermelde processen-verbaal; is er in deze processen-verbaal geen aanmerking of voorbehoud gemaakt door een van de leden der Commissie van keuring, dan levert hij het bewijs van zeewaardigheid af zoo spoedig mogelijk en uiterlijk binnen vier en twintig uren; dit bewijs is geldig voor het bepaalde tijdsverloop.

ART. 14.

Si la Commission d'expertise estime que les conditions de navigabilité, de sécurité ou de salubrité prescrites par l'arrêté royal ne sont pas remplies ou ne le sont qu'insuffisamment, le directeur de la Commission d'expertise surseoiera à la remise du certificat de navigabilité jusqu'à ce qu'il ait été donné entière satisfaction à ces observations ou réserves.

Dès qu'il a été satisfait aux prescriptions de la Commission d'expertise, il est délivré aussitôt que possible et au plus tard dans les vingt-quatre heures, un certificat de navigabilité qui est valable pour le terme y mentionné.

ART. 15.

Si le directeur de la Commission d'expertise juge qu'il y a lieu de prononcer le retrait définitif du certificat de navigabilité, il en réfère immédiatement au président de la Commission d'inspection.

ART. 16.

L'armateur ou son fondé de pouvoirs a le droit d'interjeter appel, par devant le président de la Commission d'inspection, de la décision de la Commission d'expertise au sujet de l'état de navigabilité du navire ou de l'application du franc-bord.

Avant de prendre sa décision, le président consultera les membres de la Commission d'inspection et il fera connaître au plus tôt les raisons qui ont motivé la décision de la Commission d'inspection.

ART. 14.

Acht de Commissie van keuring dat aan de bij koninklijk besluit gestelde vereischten van zeewaardigheid, veiligheid of gezondheid niet of slechts onvoldoende is voldaan, dan wacht de bestuurder van de Commissie van keuring om het bewijs van zeewaardigheid af te geven, totdat er volkomen gevolg is gegeven aan die aanmerkingen of voorbehoudingen.

Zoodra aan de voorschriften van de Commissie van keuring is voldaan, wordt een bewijs van zeewaardigheid zoo spoedig mogelijk en uiterlijk binnen vier en twintig uren afgegeven; dit bewijs is geldig voor het daarin bepaalde tijdsverloop.

ART. 15.

Wordt het bepaald intrekken van het bewijs van zeewaardigheid noodig geacht door den bestuurder der Commissie van keuring, dan geeft hij daarvan dadelijk bericht aan den voorzitter der Commissie van inspectie.

ART. 16.

De reeder of zijn gevolmachtigde heeft het recht, bij den voorzitter der Commissie van inspectie in beroep te komen van de beslissing der Commissie van keuring omtrent de zeewaardigheid van het schip of het aanbrengen van de vrijboordmerken.

Alvorens te beslissen, raadpleegt de voorzitter de leden der Commissie van inspectie; vervolgens maakt hij zoo spoedig mogelijk de redenen bekend, waarop de beslissing der Commissie van inspectie steunt.

ART. 17.

La décision de la Commission d'inspection sera définitive. Dans le cas où cette décision annule le refus de certificat de navigabilité, le directeur de la Commission d'expertise délivrera ce certificat dans les vingt-quatre heures à partir du moment où cette décision aura été dûment portée à sa connaissance.

ART. 18.

Tout navire, soumis à l'application de l'article 4 de la présente loi et appareillant pour un voyage au long cours ou au cabotage, peut être visité à sa partance par les experts de la Commission d'expertise, conformément au règlement d'administration de la présente loi.

Toutefois les membres des Commissions d'inspection et d'expertise pourront visiter tout navire belge ou étranger présent dans le port, s'ils le jugent utile.

Les visites de partance se borneront à constater la validité du certificat de navigabilité au moment du départ et porteront sur les garanties de sécurité indispensables qui concernent la navigabilité du navire et les appareils de secours, de sauvetage, sur les cartes marines, sur le lestage, sur l'arrimage, sur la pontée, sur le franc-bord, sur les précautions de transport des marchandises dangereuses, sur les mesures prescrites pour le transport de passagers et d'émigrants, sur l'effectif et les aptitudes de l'équipage, sur les vivres, la salubrité, l'habitabilité, les aménagements de l'équipage, etc., le tout conformément aux détails du règle-

ART. 17.

De beslissing der Commissie van inspectie is afdoende. Ingeval de weigering om het bewijs van zeewaardigheid af te geven, door deze beslissing vervalt, levert de bestuurder der Commissie van keuring dit bewijs af binnen vier en twintig uren vanaf het oogenblik waarop die beslissing behoorlijk te zijner kennis werd gebracht.

ART. 18.

Een schip, dat onder de toepassing valt van artikel 4 dezer wet en toebereid wordt voor eene reis op de groote vaart of op de kustvaart, kan bij zijn vertrek door de deskundigen van de Commissie van keuring worden geschouwd overeenkomstig het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen.

Evenwel mogen de leden der Commissiën van inspectie en van keuring, indien zij het nuttig achten, overgaan tot de schouwing van elk in de haven aanwezig Belgisch of vreemd schip.

De schouwingen bij het vertrek hebben enkel ten doel, na te gaan of het bewijs van zeewaardigheid op het oogenblik van het vertrek geldig is; hierbij wordt gelet op de onontbeerlijke veiligheidswaarborgen betreffende de zeewaardigheid van het schip en de hulp- en reddingtoestellen, de zeekaarten, den ballast, het stouwen, den deklast, het vrijboord, de maatregelen voorgeschreven voor het vervoer van gevaarlijke goederen, alsmede van passagiers en landverhuizers, het aantal koppen en de geschiktheid der bemanning, de levensmiddelen, de gezondheid, de bewoonbaarheid, de inrichtingen voor de bemanning, enz., alles overeenkomstig

ment d'administration pris en exécution de la présente loi.

Dans les ports belges où la Commission d'expertise n'est pas instituée, la surveillance de partance est assumée par le commissaire maritime sous le contrôle du directeur de la Commission d'expertise de son district.

Dans les ports coloniaux, la visite sera faite par le commissaire maritime ou l'officier chargé de la police de la navigation.

A l'étranger, les consuls de Belgique peuvent interdire le départ du navire lorsqu'il leur semblera, d'après avis des experts nommés conformément à l'article 10 de la présente loi, que ce navire ne peut prendre la mer sans péril pour l'équipage et les passagers. Ces consuls peuvent faire visiter tout navire qu'une plainte précise et circonstanciée, envoyée en temps utile et signée par au moins trois hommes de l'équipage, leur aura signalé comme se trouvant dans de mauvaises conditions de navigabilité, d'hygiène ou d'approvisionnement.

ART. 19.

Si un expert de la Commission d'expertise constate qu'un navire n'est pas muni d'un certificat de navigabilité valable ou que, par son état de vétusté, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou pour toute autre cause, il ne peut prendre mer sans péril pour l'équipage ou les passagers ou s'il a des motifs sérieux pour croire que les prescriptions de l'article 4 n'ont pas été minutieusement observées ou qu'il n'a pas été satisfait à une stipulation quelconque des articles 5, 6, 7, 8, 11 et 18, il a le droit d'interdire ou d'ajourner le

de bepalingen van het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen.

In de Belgische havens, waar geen Commissie van keuring bestaat, wordt het toezicht bij het vertrek aan den waterschout toevertrouwd onder de contrôle van den bestuurder der Commissie van keuring van zijn district.

In de koloniale havens wordt tot de schouwing overgegaan door den waterschout of den officier belast met de zeevaartpolitie.

In het buitenland zijn de Belgische consuls bevoegd om het vertrek van het schip te verbieden, wanneer zij, overeenkomstig het advies van de deskundigen benoemd naar luid van artikel 10 dezer wet, meenen dat dit schip niet zonder gevaar voor de bemanning en de passagiers in zee steken kan. Die consuls kunnen elk schip doen schouwen, wanneer zij door eene bepaalde en omstandige aanklacht, vroeg genoeg ingezonden en ondertekend door ten minste drie leden van de bemanning, vernemen dat het ten aanzien van de zeewaardigheid, van de gezondheid en de voorraadverzameling te wenschen overlaat.

ART. 19.

Wanneer door een deskundige van de Commissie van keuring wordt vastgesteld dat een schip niet is voorzien van een geldig bewijs van zeewaardigheid of wanneer het niet zonder gevaar voor bemanning of passagiers in zee steken kan wegens zijn groot verval, zijn gebrek aan evenwicht, de voorwaarden van zijn lading of om elk andere reden, ofwel nog wanneer hij gegronde redenen heeft om te gelooven dat de voorschriften van artikel 4 niet nauwkeurig werden nagekomen of dat er niet is voldaan aan eenig voorschrift

départ de ce navire jusqu'à l'exécution desdites prescriptions.

L'expert de la Commission d'expertise notifiera immédiatement par écrit au capitaine du navire cette interdiction en y ajoutant les motifs, et il donnera immédiatement avis au directeur de la Commission d'expertise qui décide au plus tôt si une visite aura lieu.

ART. 20.

Le directeur de la Commission d'expertise avisera immédiatement du moment de l'arrestation ou de la levée de cette mesure l'armateur et le capitaine.

ART. 21.

L'armateur ou le capitaine du navire, à qui l'autorisation de départ aura été refusée ou qui jugera excessives les prescriptions de l'expert, pourra faire appel de cette décision auprès du président de la Commission d'inspection. Celui-ci dans le délai de vingt-quatre heures devra faire procéder à une contre-visite par une commission composée de trois membres de la Commission d'inspection. Le président et cette Commission statueront après avoir entendu l'expert et l'appelant, et hors de leur présence.

ART. 22.

L'intéressé, qui en appellera d'une décision ou de l'application d'une pres-

van de artikelen 5, 6, 7, 8, 11 en 18, dan heeft hij het recht, het vertrek van dit schip te verbieden of te verdagen totdat aan gezegde voorschriften is voldaan.

De deskundige van de Commissie van keuring geeft dadelijk en schriftelijk kennis van dit verbod aan den kapitein van het schip en voegt er de redenen bij; tevens geeft hij dadelijk bericht daarvan aan den bestuurder der Commissie van keuring; deze beslist zoodra mogelijk of tot eene schouwing zal overgegaan worden.

ART. 20.

De bestuurder der Commissie van keuring zendt dadelijk aan den reeder en aan den kapitein een bericht van het oogenblik der aanhouding of van het opheffen van dien maatregel.

ART. 21.

De reeder of de kapitein van het schip, aan wien de machtiging om te vertrekken geweigerd werd of die de voorschriften van den deskundige overdreven acht, kan bij den voorzitter der Commissie van inspectie in beroep komen van die beslissing. Deze doet, binnen vier en twintig uren, overgaan tot eene tweede schouwing door eene commissie bestaande uit drie leden van de Commissie van inspectie. De voorzitter en die Commissie doen uitspraak na den deskundige en den beroeper te hebben gehoord, doch niet in bijzijn van dezen.

ART. 22.

De belanghebbende, die in beroep komt van eene beslissing of van de toe-

cription, formulera dans sa demande d'appel les griefs contre ces décisions ou prescriptions et en fera parvenir en même temps une copie au directeur de la Commission d'expertise. De toute décision rendue en appel une copie sera délivrée sur sa demande à l'appelant.

ART. 23.

L'organisation de cette procédure d'appel fera l'objet d'un arrêté royal.

ART. 24.

S'il appert de la visite faite après la mise en arrêt du navire ou après la contre-visite exécutée par suite d'un recours en appel, que contrairement à l'avis du fonctionnaire qui a interdit le départ, le navire était en état de parfaite navigabilité et que toutes les prescriptions avaient été observées, les frais éventuels résultant indirectement de ces visites seront payés par l'Etat en tout ou en partie. Ils seront calculés d'après un tarif général déterminé par arrêté royal.

ART. 25.

Le directeur de la Commission d'expertise et de surveillance de portance est tenu de s'assurer de l'état de navigabilité des navires étrangers et s'il est d'avis qu'on a commis une infraction aux règlements visant la sécurité, l'armement ou l'équipement du navire, il en référera immédiatement au Consul de la nation à laquelle appartient le navire, lequel prendra les dispositions

passing van een voorschrift, zet in het beroepsschrift de redenen uiteen, welke hij aanvoert tegen die beslissing of toepassing; tevens doet hij een afschrift daarvan geworden aan den bestuurder der Commissie van keuring. Van elke beslissing in hooger beroep wordt aan den beroeper, op zijne aanvraag, een afschrift afgeleverd.

ART. 23.

Bij koninklijk besluit wordt bepaald hoe tot de behandeling van het beroep wordt overgegaan.

ART. 24.

Blijkt uit de schouwing, gedaan na de aanhouding van het schip of na de tweede schouwing welke plaats had ten gevolge van hooger beroep, dat, in strijd met het advies van den ambtenaar die het vertrek verboden heeft, het schip volkomen zeewaardig is en dat aan alle vereischten voldaan werd, dan vallen de mogelijke kosten, door die schouwingen onrechtstreeks veroorzaakt, geheel of gedeeltelijk ten laste van den Staat. Die kosten worden berekend naar een bij koninklijk besluit bepaald algemeen tarief.

ART. 25.

De bestuurder der Commissie van keuring en van toezicht bij het vertrek is verplicht na te gaan of de vreemde schepen zeewaardig zijn; is hij van meening dat de reglementen op de veiligheid, de uitrusting of de inrichting van het schip werden overtreden, dan zendt hij dadelijk bericht daarvan aan den Consul van het land, waartoe het schip behoort. Deze Consul neemt de

nécessaires conformes à l'accord intervenu entre le Gouvernement belge et le Gouvernement du pays dont le navire porte le pavillon, ainsi qu'il sera prévu au règlement d'administration pris en exécution de la présente loi.

CHAPITRE IV.

Dispositions générales.

ART. 26.

Le certificat de navigabilité sera délivré gratuitement par la Commission d'expertise; il sera conforme au modèle prescrit par l'arrêté royal en exécution des arrangements internationaux.

La visite pour l'obtention de la mise en usage du navire et les visites périodiques n'entraînent aucune perception de droits, si les navires sont cotés par une société de classification reconnue et quand ces visites sont effectuées dans les ports du pays auxquels ils appartiennent ou dans les ports coloniaux.

Tarif des droits.

Les navires non cotés par une société de classification reconnue seront sujets à la perception d'un droit déterminé par arrêté royal. Il en est de même pour les navires classés qui sont visités à l'étranger.

Les bateaux de pêche ne sont assujettis à aucun droit, sauf quand la visite se fait à l'étranger. Les navires non munis d'une marque de franc-bord et qui ne désirent pas la faire appliquer par une société de classification reconnue se verront appliquer ces marques par la Commission d'expertise

noodige maatregelen in overeenstemming met de overeenkomst, gesloten tusschen de Belgische Regeering en de Regeering van het land waarvan het schip de vlag voert, en wel zooals nader is bepaald door het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen.

HOOFDSTUK IV.

Algemeene bepalingen.

ART. 26.

Het bewijs van zeewaardigheid wordt door de Commissie van keuring kosteloos afgeleverd volgens het model, bij koninklijk besluit bepaald ter uitvoering van de internationale overeenkomsten.

De schouwing om de ingebruikstelling van het schip te bekomen en de schouwingen op geregelde tijden geven geen aanleiding tot eenige heffing van rechten, indien de schepen geklasseerd zijn door eene erkende classificatiemaatschappij en indien tot die schouwingen wordt overgegaan in de havens van het land, waartoe zij behooren, of in de koloniale havens.

Tarief der rechten.

Voor de schepen, die niet zijn geklasseerd door eene erkende classificatiemaatschappij, evenals voor de geklasseerde schepen die in het buitenland geschouwd zijn, wordt een recht geheven; dit recht wordt bij koninklijk besluit bepaald.

De visschersvaartuigen zijn aan geen recht onderhevig, tenzij wanneer de schouwing plaats heeft in het buitenland. Op de niet van een vrijboordmerk voorziene schepen, die niet verlangen het te doen aanbrengen door eene erkende classificatiemaatschappij, zal dit merk worden aangebracht door de

et paieront à cet effet des droits déterminés par arrêté royal.

ART. 27.

Le capitaine, maître ou patron d'un bateau ou celui qui en remplit effectivement les fonctions est tenu, avant d'entreprendre un voyage, de veiller :

1° A ce qu'il ait à bord un certificat de navigabilité valable, délivré conformément aux prescriptions de la présente loi ;

2° A ce que son navire soit chargé de façon que la ligne de flottaison en charge ne dépasse pas les limites de franc-bord reconnues et à ce que le chargement, l'arrimage, le lestage et, en général, l'équipement du navire répondent aux exigences de la navigation et de la sécurité ;

3° A ce qu'il y ait à bord les appareils de sauvetage et de sécurité et le matériel médical et pharmaceutique, en rapport avec le service et la durée du voyage auquel le navire est affecté et en rapport avec le nombre de personnes embarquées, les instructions nécessaires relatives à l'emploi utile des appareils de sauvetage, les instruments nautiques, les cartes marines propres au voyage à effectuer, et à ce que ces objets aient été vérifiés à temps et satisfassent aux conditions voulues pour remplir leur destination ;

4° A ce que tous les engins d'assistance prévus par les règlements de prévention de sinistres maritimes, ainsi que les fanaux et autres objets d'armement et de rechange soient à bord et en bon état ;

Commissie van keuring; daartoe zijn de bij koninklijk besluit bepaalde rechten verschuldigd.

ART. 27.

Alvorens eene reis te ondernemen, is de kapitein, de meester of de schipper van een boot of hij, die als zoodanig werkelijk optreedt, verplicht te zorgen :

1° Dat er aan boord is een geldig en volgens de voorschriften van deze wet afgeleverd bewijs van zeewaardigheid ;

2° Dat zijn schip derwijze geladen is, dat de waterlijn bij volle lading de erkende vrijboordgrens niet overschrijdt en dat lading, stouwing, ballast en, in 't algemeen, de inrichting van het schip voldoen aan de eischen der zeevaart en der veiligheid ;

3° Dat aan boord aanwezig zijn de reddings- en veiligheidsmiddelen, alsmede de heel- en verbandmiddelen in verband met den dienst en den duur der reis, waarvoor het schip is bestemd, en in verband met het aantal ingescheepte personen, — de noodige onderrichtingen betreffende het doelmatig gebruik van de reddingsmiddelen, — de zeevaarttoestellen, — de voor de te ondernemen reis noodige zeekaarten, en dat bedoelde voorwerpen tijdig nagezien worden en voldoen aan de vereischten om als zoodanig te kunnen dienen ;

4° Dat al de hulpmiddelen, voorzien in de reglementen tot voorkoming van zeerampen, alsmede de seinlichten en de overige uitrusting- en voorraadstukken aan boord aanwezig en in deugdelijken staat zijn ;

5° A ce que l'installation d'épuisement de la coque, du télégraphe sans fil et du matériel d'incendie soit efficace et de rendement voulu;

6° A ce que, si c'est un navire à passagers, le nombre des passagers embarqués ne dépasse pas celui permis par le certificat de navigabilité, et, si c'est un navire affecté au transport d'émigrants, qu'il satisfasse aux règlements sur l'émigration et aux arrangements internationaux;

7° A ce qu'il y ait à bord la quantité de combustible requise pour le voyage;

8° A ce que le navire comporte un équipage en nombre voulu, et que ceux qui, par la nature de leur fonction à bord, sont chargés de la vigie, possèdent une déclaration de médecin compétent établissant qu'ils disposent d'une ouïe, d'une vue et d'une faculté de distinction de couleurs suffisantes;

9° A ce que pendant le voyage tout ce qui appartient à l'armement et à l'équipement du navire, soit tenu en bon état et prêt à l'emploi immédiat, et qu'en cas d'avarie se produisant pendant le voyage au navire ou à son armement, les réparations nécessaires soient exécutées afin de permettre au navire de continuer son voyage jusqu'à la première escale où tout manquant sera suppléé;

10° A ce que le livre de bord et les divers autres journaux soient du modèle prescrit par l'arrêté royal et soient tenus conformément aux prescriptions de cet arrêté et qu'il soit annoté au livre de bord le tirant d'eau du navire à chaque chargement de cargaison et de combustible;

11° A ce que toutes les mesures de

5° Dat de inrichtingen voor het lens-pompen van het ruim, voor de draadlooze telegraphie en voor de brandweertoestellen doelmatig zijn en de vereischte werkkraft hebben;

6° Dat, wanneer het een passagiers-schip geldt, het aantal ingescheepte passagiers niet overschrijdt het aantal, toegelaten door het bewijs van zeewaardigheid, en dat het schip, zoo het dient voor het vervoer van landverhuizers, voldoet aan de reglementen op de landverhuizing en aan de internationale overeenkomsten;

7° Dat de voor de reis benoodigde hoeveelheid brandstof aan boord is;

8° Dat het schip een voldoende aantal manschappen telt en dat de personen, aan wie aan boord het houden van uitkijk in zee wordt opgedragen, in het bezit zijn van eene verklaring van eenen bevoegden geneesheer, inhoudende dat zij de hiervoor noodige gehoor- en gezichtsscherpte en kleurenonderscheidingsvermogen bezitten;

9° Dat, in den loop van de reis, al wat behoort tot de uitrusting en de inrichting van het schip in goeden staat gehouden wordt en dadelijk gebruikt worden kan en dat, ingeval van averij aan het schip of aan zijne uitrusting gedurende de reis, de noodige herstellingen worden uitgevoerd, opdat het schip zijne reis kunne voortzetten tot de eerste aanleghaven, waar in al het ontbrekende zal worden voorzien;

10° Dat het scheepsjournaal en de verscheidene andere dagboeken ingericht zijn overeenkomstig het model, voorgeschreven bij koninklijk besluit, en worden bijgehouden naar luid van dit besluit; dat, bij elke inname van lading en brandstoffen, de diepgang van het schip in het scheepsjournaal wordt aangeteekend;

11° Dat al de hulp-, veiligheids- en

secours, de sécurité et de bonne hygiène, prescrites par la présente loi et par l'arrangement international, soient observées.

ART. 28.

Personnel.

a) Tout navire, dont le tonnage brut est supérieur à 200 tonneaux de mer, mais ne dépasse pas 700 tonneaux et naviguant au long cours, et tout navire d'un tonnage brut d'au moins 200 tonneaux, mais inférieur à 1,000 tonneaux et naviguant au cabotage doit avoir à bord, avec le capitaine, au moins un officier en second, diplômé conformément à la loi.

b) Les navires qui naviguent au long cours et qui ont une jauge brute d'au moins 700 tonneaux de mer et les navires qui naviguent au cabotage et qui ont une jauge brute supérieure à 1,000 tonneaux doivent avoir à bord, outre le capitaine, au moins un officier en second et un lieutenant diplômés.

c) Outre les officiers de service du pont, il faut, pour les navires mentionnés au paragraphe a) du présent article au moins un timonier et une vigie et, pour les navires mentionnés au paragraphe b), au moins un homme d'aide en plus.

d) A la mer et dans les rades étrangères, il y aura au moins deux quarts pour tout personnel du pont.

e) Tout homme, qui est de quart au moment où le navire quitte le port ou prend la mer, doit avoir eu au moins trois heures de repos consécutives pendant les quinze heures précédentes.

f) Le personnel des machines comprend trois quarts pour tous les navires longs-courriers et pour tous les navires pratiquant le cabotage, si la jauge

gezondheidsmaatregelen worden nageleefd, zooals ze bij deze wet en bij de internationale overeenkomst zijn voorgeschreven.

ART. 28.

Bemannig.

a) Aan boord van elk schip in de groote vaart met een bruto tonnemaat van meer van 200, doch niet meer dan 700 zeeton, alsmede aan boord van elk schip in de kustvaart, met een bruto tonnemaat van ten minste 200 en minder dan 1,000 ton, moet, benevens den kapitein, ten minste één overeenkomstig de wet gediplomeerde tweede officier zijn.

b) Aan boord van de schepen in de groote vaart, met een bruto tonnemaat van ten minste 700 zeeton, alsmede aan boord van de schepen in de kustvaart, met een bruto tonnemaat van meer dan 1,000 ton, moet, benevens den kapitein, ten minste één gediplomeerde tweede officier en één gediplomeerde luitenant zijn.

c) Buiten de officieren van den dekdienst moeten er ten minste één roerganger en één uitkijk zijn aan boord van de schepen, vermeld in littera a van dit artikel, en ten minste één hulpmann meer aan boord van de schepen vermeld in littera b.

d) In zee en in de onbeschutte reeden moeten er ten minste twee wachten zijn als dekpersoneel.

e) Elke man, die de wacht heeft wanneer het schip uit de haven vertrekt of in zee steekt, moet minstens drie achtereenvolgende uren rust genoten hebben gedurende de voorafgaande vijftien uren.

f) Het machinepersoneel bevat drie wachten voor al de schepen in de groote vaart en voor al de schepen in de kustvaart, indien deze laatste meer dan

brute de ces derniers est supérieure à 1,000 tonneaux et s'ils s'éloignent de la côte belge d'une distance déterminée par arrêté royal.

g) Le Ministre peut accorder, en certains cas, l'autorisation de régler le service du personnel des machines en deux quarts, notamment pour le personnel chargé de la conduite des machines, chefs de quart et graisseurs, et pour celui des soutiers.

h) Tout navire mentionné aux paragraphes *a* et *b* du présent article doit avoir à bord au moins deux mécaniciens brevetés, au besoin de 2^{me} classe, mais pour les navires mentionnés au paragraphe *b*, au moins un des mécaniciens sera diplômé de 1^{re} classe.

A titre transitoire, sont dispensés de cette obligation, tous les mécaniciens qui, au moment de la mise en vigueur de la présente loi, auront exercé au moins un an, sur un bateau belge, les fonctions de chef-mécanicien ou mécanicien en second, chef de quart, suivant le cas.

i) Le personnel de la chaufferie comprendra au moins un homme par trois foyers, mais tout navire ne comprenant que quatre foyers n'aura pas de chauffeur supplémentaire.

j) Le personnel des navires à voiles sera suffisant pour le maniement des voiles et de gréement d'après le service auquel le navire est affecté.

k) Un arrêté royal déterminera le personnel nécessaire à la conduite des divers types de navires de la marine marchande et de tout bâtiment de pêche (personnel du pont, de la machine et le personnel subalterne).

l) Tout navire au long cours comportant au moins cent hommes d'équipage et plus de cinquante passagers, aura à son bord un médecin. L'équi-

1,000 ton meten en zich van de Belgische kust verwijderen tot op een bij koninklijk besluit bepaalden afstand.

g) In sommige gevallen kan de Minister machtigen, den dienst van het machinepersoneel te regelen in twee wachten, met name voor het personeel belast met de leiding der machines (machinisten op wacht en smeedders) en voor de tremmers.

h) Aan boord van de schepen, vermeld in littera *a* en littera *b* van dit artikel, moeten ten minste twee gediplomeerde machinisten zijn, zoo noodig van 2^e klasse; voor de schepen, vermeld in littera *b*, moet echter ten minste één van beide machinisten gediplomeerde van 1^{ste} klasse zijn.

Bij overgangsmaatregel zijn van die verplichting vrijgesteld al de machinisten die, bij het inwerkingtreden van deze wet, het ambt van hoofdmachinist of van tweeden machinist, machinist op wacht, volgens het geval, gedurende ten minste één jaar hebben uitgeoefend aan boord van een Belgisch schip.

i) Het stokerspersoneel telt ten minste één man per drie vuren; echter is een schip met slechts vier vuren niet verplicht, een bijgevoegden stoker te nemen.

j) Het personeel der zeilschepen moet talrijk genoeg zijn voor de behandeling van zeilen en tuig, naar gelang van den dienst waarvoor het schip gebruikt wordt.

k) Bij koninklijk besluit wordt bepaald welk personeel noodig is voor het geleiden van de verschillende typen van koopvaardischepen, alsmede van elk visschersvaartuig (dekpersoneel, machinepersoneel en lager personeel).

l) Aan boord van elk schip in de groote vaart, met eene bemanning van ten minste honderd koppen en met meer dan vijftig passagiers, moet een

page avant d'être enrôlé peut être inspecté par le médecin de la Commission d'expertise.

ART. 29.

Franc-bord.

a) La Commission d'expertise déterminera pour tous les navires visés à l'article 4 de la présente loi, excepté pour les navires de pêche, une marque de franc-bord, qui indiquera la limite supérieure d'immersion qu'il est licite d'atteindre, à moins que ces navires ne soient munis de marque de franc-bord approuvées et déterminées par des sociétés de classification de navires reconnues.

b) Ces marques, dites de « franc-bord », seront calculées d'après les formules de la société de classification choisie par l'armateur et seront apposées d'après les prescriptions de l'arrêté royal.

ART. 30.

Les sociétés de classification de navires reconnues jusqu'à présent sont :

- a) British Corporation for the Survey and Registry of Shipping;
- b) Bureau Veritas;
- c) Germanischer Lloyd;
- d) Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.

ART. 31.

Pénalités.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 francs à 200 francs ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine de navire qui a commis personnellement ou d'accord avec l'armateur ou proprié-

genceesheer zijn. Vóór het aanmonstereen kan de bemanning dóór den geneesheer der Commissie van keuring onderzocht worden.

ART. 29.

Vrijboord.

a) Voor al de schepen bedoeld bij artikel 4 dezer wet, behalve voor de visschersvaartuigen, bepaalt de Commissie van keuring een vrijboordmerk tot aanwijzing van den geoorloofden hoogsten diepgang, tenzij bedoelde schepen voorzien zijn van vrijboordmerken, bij koninklijk besluit goedgekeurd en door erkende classificatiemaatschappijen bepaald.

b) Die merken, « vrijboordmerken » geheten, worden naar de formules van de door den reeder gekozen classificatiemaatschappij berekend en volgens de voorschriften van het koninklijk besluit aangebracht.

ART. 30.

De tot nu toe erkende scheepsclassificatiemaatschappijen zijn :

- a) British Corporation for the Survey and Registry of Shipping;
- b) Bureau Veritas;
- c) Germanischer Lloyd;
- d) Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.

ART. 31.

Straffen.

Met hechtenis van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van 26 frank tot 200 frank of met slechts ééne dezer straffen wordt gestraft elke scheepskapitein, die persoonlijk of in overeenkomst met den reeder of eige-

taire du navire, une infraction aux prescriptions des articles 4 et 27 de la présente loi.

Les peines précitées seront portées au double dans le cas où l'armateur ou l'agent du navire auront incité le capitaine à commettre une infraction aux articles 4 et 27 susvisés.

ART. 32.

Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 50 francs à 500 francs ou d'une de ces peines seulement, le capitaine de navire qui a continué à faire naviguer un navire dont le certificat de navigabilité a été suspendu en conformité de l'article 19 de la présente loi.

Sera puni du double des peines mentionnées au premier paragraphe du présent article, tout armateur ou propriétaire de navire qui a incité le capitaine à commettre des infractions aux prescriptions de l'article 19 ou à naviguer quand le certificat de navigabilité était suspendu.

ART. 33.

Tout membre de l'équipage, qui aura provoqué une visite à bord en s'appuyant sciemment sur des allégations inexactes, sera puni de six jours à trois mois de prison; s'il n'y a pas eu mauvaise foi de sa part, la peine de l'emprisonnement pourra descendre au-dessous de six jours.

ART. 34.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 à 200 francs ou d'une de ces

naar van het schip zich schuldig maakt aan eenige overtreding van het bepaalde in de artikelen 4 en 27 van deze wet.

Bovengemelde straffen worden op het dubbel gebracht, ingeval de reeder of de agent van het schip den kapitein beweegt, een van bedoelde artikelen 4 en 27 te overtreden.

ART. 32.

Met hechtenis van vijftien dagen tot één jaar en met geldboete van 50 frank tot 500 frank of met slechts ééne dezer straffen wordt gestraft de scheepskapitein die een schip in de vaart houdt, ofschoon het bewijs van zeewaardigheid daarvan werd geschorst overeenkomstig artikel 19 dezer wet.

Met het dubbel der straffen, vermeld in het eerste lid van dit artikel, wordt gestraft elke reeder of eigenaar van een schip, die den kapitein beweegt, het bepaalde in artikel 19 te overtreden of te varen, wanneer het bewijs van zeewaardigheid geschorst was.

ART. 33.

Elk lid van de bemanning, die eene schouwing aan boord uitlokt op grond van beweringen welke hij weet onjuist te zijn, wordt gestraft met eene gevangenisstraf van zes dagen tot drie maanden; handelde hij te goeder trouw, dan kan hij gestraft worden met eene gevangenisstraf van minder dan zes dagen.

ART. 34.

Met hechtenis van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van 26 tot 200 frank of met slechts ééne dezer

peines seulement, tout membre d'équipage ou qui que ce soit qui ne fournira pas aux agents des Commissions d'inspection et d'expertise, les moyens de faire les expertises nécessaires à bord ou entraveraient l'exécution de leur mission.

ART. 35.

Les infractions précitées relèveront du tribunal correctionnel.

ART. 36.

Un règlement d'application de la présente loi sera établi par arrêté royal et déterminera :

1° L'organisation et le fonctionnement des Commissions d'inspection, d'expertise et de surveillance de portance;

2° Les renseignements, dessins et plans qui sont à joindre à toute demande de certificat de navigabilité;

3° Le mode d'inspection et les procédés de visite à observer en Belgique, à la colonie et à l'étranger, pour la mise en usage, les visites périodiques et les visites extraordinaires de tout navire en métal ou en bois; les dispositions générales relatives aux visites comportant la vérification à sec et à flot, la solidité de la coque, les cloisonnements, doubles fonds, ouvertures dans le pont et dans la muraille, pavois, garde-corps, passerelles, appareils à gouverner, mâture, ventilation, ancras et chaînes, inventaire et pièces de rechange pour l'armement du navire et pour la machine en rapport avec le

straffen wordt gestraft elk lid van de bemanning of elk andere persoon, die aan de agenten der Commissiën van inspectie en van keuring niet de middelen verschaft om tot de vereischte keuringen aan boord over te gaan of het waarnemen van hunne taak verhindert.

ART. 35.

De overtredingen, vermeld in de vorige artikelen, worden voor de boetstraffelijke rechtbank berecht.

ART. 36.

Een reglement ter uitvoering van deze wet wordt bij koninklijk besluit vastgesteld; het bepaalt :

1° De inrichting en de werking van de Commissiën van inspectie, van keuring en van toezicht bij het vertrek;

2° De inlichtingen, teekeningen en plans, die bij elke aanvraag voor het verkrijgen van het bewijs van zeewaardigheid moeten gevoegd worden;

3° De wijze van inspectie en de wijze waarop in België, in de kolonie en in het buitenland tot de schouwing moet overgegaan worden voor het in gebruik stellen, voor elke schouwing op geregelde tijden en voor elke buitengewone schouwing van elk ijzeren, stalen of houten schip; de algemeene bepalingen betreffende de schouwingen op het droge of te water, de stevigheid van den romp, de schotten, dubbele bodems, openingen in het dek en de huid, verschansingen, reelings en lijnen met stutten, bruggen, stuurtoestellen, masten, verluchting, ankers en kettingen, inventaris en voorraadstukken voor de uitrusting van

type du navire et le service auquel il est affecté;

4° Les dispositions relatives à l'inspection des navires de service spécial autres que ceux affectés à la marine marchande ordinaire, tels que les navires à passagers, les navires transports d'émigrants, les bateaux de pêche, les remorqueurs, les dragues, les porteurs de déblais, les cales flottantes, les bateaux à citernes, à installation frigorifique et de plaisance de toute nature, les bateaux-moteurs, à pétrole, à gaz pauvre, à moteurs électriques et tout autre navire de caractère et de propulsion spéciaux;

5° Les prescriptions relatives à la visite de la mâture des navires à voiles;

6° Les prescriptions concernant l'aménagement, l'habitabilité et la salubrité des locaux de toute nature, ainsi que leur cube d'air et aération;

7° Les dispositions générales relatives aux visites de partance et au contrôle exercé par les experts;

8° Les prescriptions concernant l'inspection des appareils à vapeur, des machines motrices, des soutes et des installations électriques;

9° Les prescriptions relatives aux installations d'épuisement de la coque et au matériel d'incendie;

10° L'énumération et l'installation des appareils de sauvetage et de sécurité pour toutes les navigations auxquelles les navires sont affectés : a) navigation au long cours et de l'Atlantique avec plus de douze passagers, moins de douze passagers et sans passagers; b) navigation au grand cabotage avec plus de douze passagers, moins de douze passa-

het schip en voor de machine naar gelang van den aard van het schip en den dienst waarvoor het bestemd is;

4° De voorschriften betreffende de inspectie der schepen van een bijzonderen dienst buiten de gewone koopvaardischepen, zooals de passagiersschepen, de landverhuizersschepen, de visschersvaartuigen, de sleep-, bagger- en stortbooten, de vlottende dokken, de tankbooten, de booten voorzien van koelinrichtingen, de plezierbooten van allen aard, de booten gedreven door petroleum-, lichtgas- of electrische motoren en elk ander schip van bijzonderen aard en met een bijzonder voortdrijvend toestel;

5° De voorschriften betreffende het schouwen van masten en want der zeilschepen;

6° De voorschriften betreffende de inrichting, de bewoonbaarheid en de gezondheid der ruimten van allen aard, alsmede de grootte en de luchtverversching daarvan;

7° De algemeene voorschriften betreffende de schouwingen bij het vertrek en het door de deskundigen uitgeoefend toezicht;

8° De voorschriften betreffende het toezicht op de stoomtoestellen, de voortdrijfmaschinen, de brandstofruimten en de electrische inrichtingen;

9° De voorschriften betreffende het lenspompen van den romp en de brandweertoestellen;

10° De opsomming en de plaatsing van de reddings- en veiligheidsmiddelen voor elke vaart waartoe de schepen gebruikt worden : a) groote vaart en vaart op den Atlantischen Oceaan met meer dan twaalf passagiers, met minder dan twaalf passagiers en zonder passagiers; b) groote kustvaart met meer dan twaalf passagiers, met minder dan twaalf

gers et sans passagers; c) navigation au petit cabotage et sur fleuves; d) pêcheries, bateaux ouverts, pontées à moteur et chalutier; e) plaisance de toute nature;

11° Les mesures préventives contre les abordages et les signaux de détresse, les prescriptions concernant le télégraphe sans fil;

12° Les précautions de sécurité à observer sur le pont, hors du bord, dans la mâture et dans les compartiments et dépendances des machines;

13° Les dispositions relatives à la cargaison, l'arrimage et le lestage des divers types de navires et les mesures à observer pour les cargaisons de charbon, de céréales, matières explosives, acides, chargements de pont, etc.;

14° La nomenclature et la vérification des instruments et documents nautiques ainsi que des cartes marines que comporte chaque type de navire et le service auquel il est affecté;

15° Les règles de calcul du tirant d'eau maximum et les tables des marques de franc-bord;

16° Le modèle du certificat de navigabilité, des procès-verbaux de visite, du certificat de franc-bord, des livres de bord, de la machine, des accidents, des malades, de déviation, du chronomètre, etc.;

17° Les prescriptions relatives au matériel médical et pharmaceutique et à l'organisation du personnel médical;

18° Les règles à observer par le médecin de la Commission d'expertise lors de l'examen de la santé et des aptitudes physiques du personnel dirigeant et du personnel subalterne, ainsi que l'état d'honoraires de ces visites et la nomination des médecins suppléants;

passagiers en zonder passagiers; c) kleine kustvaart en stroomvaart; d) visscherij, open schepen, gedekte schepen, motorschepen en stoomvisscherschepen; e) pleziervaart van allen aard;

11° De maatregelen ter voorkoming van aanvaringen en de noodseinen, de voorschriften betreffende de draadlooze telegraphie;

12° De in acht te nemen veiligheidsmaatregelen op dek, buiten boord, in de masten en want, in de afdeelingen en aanhoorigheden der machines;

13° De voorschriften betreffende de lading, de stouwing en het ballasten van de verschillende typen van schepen en de in acht te nemen maatregelen betreffende het laden van kolen, granen, springstoffen, zuren, deklasten, enz.;

14° De opsomming en het nazien van de zeevaarttoestellen en zeevaartstukken, alsmede van de zeekaarten voor elk type van schip en voor den dienst waarvoor het gebruikt wordt;

15° De regelen voor het berekenen van den maximum-diepgang en de tabellen van de vrijboordmerken;

16° Het model van het bewijs van zeewaardigheid, van de processen-verbaal van schouwing, van het vrijboordbewijs, van de scheeps- en machinejournalen, van de ongevallen- en ziekteboeken, van de tabellen van afwijking, van den tijdmetr, enz.;

17° De voorschriften betreffende de heel- en verbandmiddelen en de inrichting van den geneeskundigen dienst;

18° De regelen, door den genceesheer der Commissie van keuring in acht te nemen bij het onderzoek van de gezondheid en van de lichamelijke geschiktheid van het hoofdpersoneel en van het lager personeel, alsmede den staat van eereloonen voor dit onderzoek en het benoemen van toegevoegde genceesheeren;

19° Les instructions médicales du capitaine ;

20° Les dispositions à observer par l'expert et relatives à la composition de l'équipage que comportent tout type de navire et tout genre de navigation auquel le navire est affecté ;

21° Les exemptions des visites périodiques, extraordinaires et de partance, délivrance d'un certificat de navigabilité provisoire ;

22° Les dispositions relatives à l'arrestation des navires, aux poursuites, répressions, pourvois, recours et appel, rejets, tarif d'indemnité des différents types de navires arrêtés arbitrairement ;

23° Les droits de visite des navires non cotés par une société de classification reconnue et des visites effectuées à l'étranger ;

24° Les dispositions générales et transitoires ; la publicité à donner à la présente loi et aux règlements prescrits par arrêté royal ;

25° Les prescriptions relatives aux arrangements internationaux reconnus en Belgique et auxquels les navires doivent satisfaire indépendamment des dispositions de la présente loi.

CHAPITRE V.

ART. 37.

La présente loi sera mise en vigueur six mois après la promulgation des règlements pris par arrêté royal, ainsi qu'il est prévu aux articles 36 et autres ci-dessus.

19° De geneeskundige onderrichtingen van den kapitein ;

20° De voorschriften, door den deskundige in acht te nemen en betreffende de samenstelling der bemanning, naar gelang van elk type van schip en van elke vaart waarvoor het schip is bestemd ;

21° De vrijstellingen van de schouwing op geregelde tijden, van elke buitengewone schouwing en van elke schouwing bij het vertrek ; de aflevering van een voorloopig bewijs van zeewaardigheid ;

22° De voorschriften betreffende het aanhouden van schepen, de vervolgingen, de straffen, het hooger beroep, de afwijzing, het tarief van de vergoedingen voor de verschillende typen van onrechtmatig aangehouden schepen ;

23° De rechten wegens schouwing van niet door eene erkende classificatiemaatschappij geklasseerde schepen en wegens schouwingen waartoe in het buitenland wordt overgegaan ;

24° De algemeene bepalingen en de overgangsbepalingen ; de ruchtbaarheid te geven aan deze wet en aan de bij koninklijk besluit bepaalde reglementen ;

25° De voorschriften betreffende de in België erkende internationale overeenkomsten, waaraan de schepen moeten voldoen buiten de bepalingen van deze wet.

HOOFDSTUK V.

ART. 37.

Deze wet treedt in werking zes maanden na de afkondiging van de reglementen, bij koninklijk besluit bepaald zooals bij artikel 36 en bij de overige bovenstaande artikelen is voorzien.

ART. 38.

Toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi seront prises ultérieurement par arrêté royal.

ART. 38.

Al de vereischte regelen ter uitvoering van deze wet worden later bepaald bij koninklijk besluit.

AUGUSTEYNS.

A. BUYL.

A. SERRUYS.

ED. PECHER.

ARTH. BUYSE.

VAN DAMME.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 25 MAART 1914.

Wetsvoorstel houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen aan koopvaardijbooten, visschersvaartuigen en pleziervaartuigen van allen aard.

TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

De Belgische handelsmarine stond, sedert lange jaren reeds, herhaaldelijk bloot aan onrechtvaardige beknibbelingen en verdenkingen, die vooral zijn toe te schrijven aan onze gebrekkige wetgeving.

In tegenstelling met de andere zeevarende volkeren bezitten wij geene vaste en moderne juridische regeling betreffende ettelijke hoofdzaken : het toezicht op de schepen bij het vertrek uit de haven, de volste lading, de maatregelen ter voorkoming van ongevallen, de inrichting, de stouwing, het gemis van eene rechtbank van tucht voor de zeevaart, de herziening en de bijwerking van het Wetboek der Handelsmarine.

Daaruit blijkt dat Regeering en Parlement onverschillig zijn gebleven voor al wat de zeevaart betreft. Die leemten hebben ten gevolge dat de Belgische schepen soms verplicht zijn, hogere verzekeringspremiën te moeten betalen dan in andere landen. Die leemten moeten aangevuld worden. Ons medelid, de heer Franck, deed den eersten stap op dien weg door het indienen, op 29 Juli 1909, van een wetsvoorstel tot instelling van eene admiraliteitsrechtbank, welk voorstel werd gevraagd en ten volle goedgekeurd door allen die in zeevaartzaken betrokken zijn.

Op het eerste Congres van den Belgischen Bond voor Zeevaart, in 1910 te Brussel gehouden, werd dit voorstel breedvoerig onderzocht; de bezwaren, die daartegen werden aangevoerd, waren van onbeduidenden aard. Hoofdzakelijk gold het enkele opmerkingen over het optreden van derden

als burgerlijke partij. De heer Franck verklaarde alsdan dat die bepaling geen hoofdzaak was. De heer Lecoq, gewezen hoofdingenieur van het zeewezen, vatte de algemeene meening samen als volgt :

« Waarom, zooals de heer Goetbloet zegt in zijn verslag, wil men een oordeel uitspreken over zeelieden, officieren en anderen, indien men geene wetten maakt die eerst en vooral de reederijen, zonder uitzondering, verplichten zich te gedragen naar de bepalingen betreffende het vrijhoofd of de volste lading; wetten, die de vereischten bepalen, welke onmisbaar zijn voor de groote vraagstukken van de zeevaart; wetten, die én het kapitaal én de menschen, die door de schepen worden vervoerd, vrijwaren; wetten, die duidelijk bepalen van welke reddingsmiddelen alle schepen moeten voorzien zijn, alvorens uit de haven te vertrekken. Men voere insgelijks wetten in voor de veiligheid van het kapitaal en van de uitrusting en tevens tuchtwetten om dan reeders en officieren te kunnen straffen wegens ongevallen, waarvoor zij niet aansprakelijk kunnen gesteld worden indien er geene wet op de veiligheid van de zeevaart tot stand komt. »

Die bewijsgronden, aangenomen door den heer Franck, voorzitter van het Congres, beantwoorden aan het verlangen van al wie in zeevaartzaken betrokken is.

Wij sluiten ons bij die meening aan en hebben derhalve een wetsvoorstel opgemaakt, waarbij veiligheidsmaatregelen worden voorgeschreven en eene regeling zal kunnen getroffen worden ter voorkoming van scheepsrampen aan koopvaardijbotten, visschersvaartuigen en pleziervaartuigen van allen aard.

Wij hebben vooreerst de zeevaartwetten der naburige natiën en de werken van onze Belgische vakmannen geraadpleegd; ons voorstel lag reeds gereed in het begin van 1912, maar, toen wij het wilden indienen, werden wij verzocht te wachten tot na de sluiting van het Congres dat het Internationaal Comité voor Zeevaart te Kopenhagen had bijeengeroepen, en dat plaats had van 13 tot 17 Mei 1913; daarna raadde men ons aan, te wachten naar de beslissingen van de Internationale Conferentie van Londen voor de veiligheid der zeevaart, die geopend werd in November 1913.

Al die voorbereidende werkzaamheden zijn geëindigd. De Conferentie van Londen gaf aanleiding tot eene internationale overeenkomst, door België medeondertekend. Volgens die overeenkomst wordt de quaestie van de schotten, van het getal reddingbotten, van de brandweertoestellen en van de draadlooze telegraphie geregeld door de wetten van elk land, behoudens enkele algemeene bepalingen voor de practische uitvoering. Dat alles is vervat in de lijst van de hulp- en reddingstoestellen, omstandig opgenomen in het uitvoeringsreglement, dat op ons wetsvoorstel moet volgen. Zóo ook handelden de andere zeevarende volkeren, waar wetten op de veiligheid van de zeevaart reeds sedert jaren bestaan.

Wij leggen u dus dit wetsvoorstel voor, opdat het zoodra mogelijk worde besproken, tegelijkertijd met dit van den heer Franck.

De veiligheid op zee verzekeren en bevorderen is niet enkel een zeer menschlievend werk, het is ook in economisch opzicht een nuttig werk; het is inderdaad het beste middel om het aanzien van onze handelsmarine te doen aangroeien en om het zeemansberoep aan te moedigen, want uit de goede inrichting en de veiligheid spruiten vertrouwen en voorspoed voort.

Eene wet op de veiligheid van de zeevaart moet eenvoudig en duidelijk zijn, doch tevens de noodige waarborgen opleveren; zij mag bovendien geen overdreven lasten aan onze bestaande reederijen opleggen.

Ons ontwerp erkent de classificatiemaatschappijen en hare vrijboordmerken, waarvan al onze schepen reeds voorzien zijn; de jaarlijksche schouwing, die thans wordt gedaan door de keurders aangewezen door de handelsrechtbank, de deskundigen der Commissie van keuring voor de landsverhuizing, enz., zal voortaan worden toevertrouwd slechts aan ééne commissie van keurders door het beheer aangesteld, die kosteloos dit werk zullen verrichten. Voortaan zullen onze reeders dus gemakkelijker en met minder kosten het bewijs van zeewaardigheid kunnen verkrijgen. Bovendien is het hooger beroep voorzien; die geschillen zullen geregeld worden door eene Commissie van inspectie, waarvan de reeders en de overige belanghebbers zullen deel uitmaken.

De tekst van ons voorstel komt volkomen overeen met de verplichtingen die de Overeenkomst van Londen ons oplegt.

De Kamer behoeft zich onverwijld met dit vraagstuk bezig te houden: herhaaldelijk heeft de Regeering aangekondigd dat wetsontwerpen zouden worden ingediend.

Gebruik makende van ons recht van initiatief als Kamerlid, hebben wij het oogenblik willen bespoedigen, waarop men eindelijk van het voorbereidend onderzoek zal overgaan tot daden, waardoor onze koopvaardij de voor haar onmisbaar geworden wetten bekomen zal.

L. AUGUSTEYNS.

Proposition de loi relative aux mesures à prendre en vue d'éviter les accidents sur mer aux bateaux de la marine marchande, aux bateaux de pêche et aux bateaux de plaisance de toute nature.

CHAPITRE PREMIER.

De la Commission d'inspection et de la Commission d'expertise et de surveillance de partance.

ARTICLE PREMIER.

Il est institué à Anvers et à Ostende :

- 1° Une Commission d'inspection ;
- 2° Une Commission d'expertise et de surveillance de partance.

ART. 2.

La Commission d'inspection est composée comme suit :

1° à Anvers :

Du Gouverneur de la province, chargé de la présidence ;

D'un fonctionnaire supérieur du Ministère de la Marine appelé à présider en cas d'absence ou d'empêchement du Gouverneur ;

D'un fonctionnaire de l'administration provinciale, faisant fonction de secrétaire ;

Du Directeur de service des chemins de fer de l'État, à Anvers ;

Wetsvoorstel houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen aan koopvaardijbooten, visschersvaartuigen en pleziervaartuigen van allen aard.

EERSTE HOOFDSTUK.

Van de Commissie van inspectie en van de Commissie van keuring en toezicht bij het vertrek.

EERSTE ARTIKEL.

Te Antwerpen en te Oostende worden ingesteld :

- 1° Eene Commissie van inspectie ;
- 2° Eene Commissie van keuring en toezicht bij het vertrek.

ART. 2.

De Commissie van inspectie bestaat :

1° Te Antwerpen, uit :

Den Gouverneur der provincie, tevens voorzitter ;

Een hoogen ambtenaar van het Ministerie van Zeewezen, optredend als voorzitter telkens als de Gouverneur afwezig of verhinderd is ;

Een ambtenaar van het provinciaal bestuur, tevens secretaris ;

Den Dienstbestuurder der Staatsspoorwegen te Antwerpen ;

De deux membres du Conseil communal d'Anvers; de deux armateurs ou anciens armateurs; d'un négociant; ces trois derniers désignés par le Conseil communal d'Anvers;

De deux spécialistes en construction navale ayant servi au moins huit ans dans un chantier naval;

D'un ancien capitaine au long cours ayant navigué au moins six ans en cette qualité;

D'un ancien officier mécanicien breveté de première classe ayant au moins six ans de navigation en cette qualité;

D'un ancien marin, soit du pont ou de la machine, ayant au moins dix ans de navigation;

2° à Ostende :

Du Gouverneur de la province, chargé de la présidence;

D'un fonctionnaire supérieur du Ministère de la Marine appelé à présider en cas d'absence ou d'empêchement du Gouverneur;

D'un fonctionnaire de l'administration provinciale, faisant fonction de secrétaire;

De deux commerçants, dont un armateur ou un ancien armateur de pêche en mer;

D'un ancien patron pêcheur ayant au moins cinq ans de navigation en cette qualité;

D'un officier mécanicien breveté au moins de seconde classe ayant au moins cinq ans de navigation en cette qualité;

D'un constructeur de bateaux de pêche reconnu.

Cette Commission remplace la commission d'inspection du service de l'émi-

Twoe leden van den Gemeenteraad van Antwerpen; twee reeders of oud-reeders; een handelaar; deze drie laatsten worden benoemd door den Gemeenteraad van Antwerpen;

Twoe scheepsbouwkundigen, die gedurende ten minste acht jaar werkzaam waren op een scheepstimmerwerf;

Een gewezen scheepskapitein der lange omvaart, die gedurende ten minste zes jaar als zoodanig gevaren heeft;

Een gewezen officier-machinist, in het bezit van een diploma van 1^{ste} klasse, die gedurende ten minste zes jaar als zoodanig gevaren heeft;

Een gewezen zeeman, hetzij van het dek, hetzij van het machine-personeel, die gedurende ten minste tien jaar gevaren heeft;

2° Te Oostende, uit :

Den Gouverneur der provincie, tevens voorzitter;

Een hoogen ambtenaar van het Ministerie van Zeewezen, optredend als voorzitter telkens als de Gouverneur afwezig of verhinderd is;

Een ambtenaar van het provinciaal bestuur, tevens secretaris;

Twoe handelaars, waarvan een reeder of een oud-reeder van visschersvaartuigen;

Een oud-schipper van een visschersvaartuig, die gedurende ten minste vijf jaar als zoodanig gevaren heeft;

Een gewezen officier-machinist, in het bezit van een diploma van minstens 2^{de} klasse, die gedurende ten minste vijf jaar als zoodanig gevaren heeft;

Een erkenden bouwer van visschersvaartuigen.

Deze Commissie vervangt de commissie van toezicht van den dienst der

gration instituée par l'article 2 de l'arrêté royal du 2 décembre 1905.

Les membres de cette Commission sont nommés par le Roi pour quatre ans.

La Commission d'inspection a pour mission :

1° De surveiller et de contrôler les opérations de la Commission d'expertise et de surveillance de partance et de l'émigration ;

2° D'aplanir les difficultés et de vider à l'amiable les contestations auxquelles les expertises, les partances de navire, l'engagement ou le transport d'émigrants pourraient donner lieu.

Un arrêté royal déterminera les détails relatifs au fonctionnement de la Commission d'inspection.

ART. 3.

La Commission d'expertise et de surveillance de partance de navires est composée comme suit :

1° A Anvers et district :

De l'ingénieur du Génie maritime qui en sera le directeur ; il est également chargé, dans le ressort de sa circonscription, de la surveillance des appareils à vapeur des navires tombant sous l'application de la présente loi, conformément à l'arrêté royal du 28 mai 1884 ;

De deux capitaines au long cours ayant navigué au moins cinq années en cette qualité ;

D'un officier mécanicien breveté de 1^{re} classe ayant navigué au moins cinq ans en cette qualité.

landverhuizing, ingesteld bij artikel 2 van het koninklijk besluit van 2 December 1905.

De leden van die Commissie worden door den Koning benoemd voor den tijd van vier jaren.

De Commissie van inspectie is gelast :

1° Toezicht te houden en contrôle uit te oefenen op de handelingen der Commissie van keuring en toezicht bij het vertrek en voor de landverhuizing ;

2° De zwarigheden uit den weg te ruimen en de geschillen in der minne op te lossen, wanneer die mochten oprijzen naar aanleiding van de keuringen, van het vertrek van schepen, van de aanmonstering of van het vervoer van landverhuizers.

De wijze van werking der Commissie van inspectie wordt bij koninklijk besluit nader bepaald.

ART. 3.

De Commissie van keuring en van toezicht bij het vertrek van schepen is samengesteld :

1° Voor Antwerpen en district, uit :

Den ingenieur van het Zeewezen ; deze is tevens bestuurder van den dienst en, binnen zijne omschrijving, belast met het houden van toezicht, overeenkomstig het koninklijk besluit van 28 Mei 1884, op de stoomtoestellen der schepen, waarop deze wet van toepassing is ;

Twée scheepskapiteins der lange omvaart, die gedurende minstens vijf jaar als zoodanig gevaren hebben ;

Een officier-machinist, in het bezit van een diploma van 1^{ste} klasse, die gedurende minstens vijf jaar als zoodanig gevaren heeft.

Il est adjoint à la Commission un service médical composé d'un médecin principal et d'un ou plusieurs médecins-adjoints.

Le Ministre pourra compléter la Commission par des experts spécialistes de la construction navale ayant au moins huit années de pratique dans un chantier naval.

2^o A Ostende et district :

De l'ingénieur du Génie maritime qui en sera le directeur ; il est également chargé, dans le ressort de sa circonscription, de la surveillance des appareils à vapeur des navires tombant sous l'application de la présente loi, conformément à l'arrêté royal du 28 mai 1884 ;

D'au moins un ancien constructeur de bateaux de pêche de compétence reconnue ;

D'au moins un ancien mécanicien breveté de 2^e classe ayant au moins cinq ans de navigation comme tel ;

D'un service médical composé d'un médecin et d'adjoints.

Cette Commission d'expertise et de surveillance de portance remplacera :

1^o La Commission d'expertise d'émigration instituée par l'article 4 de l'arrêté du 2 décembre 1905 ;

2^o La Commission nautique instituée en vertu du décret de 1791, de l'arrêté royal du 25 novembre 1851 et du 24 décembre 1884.

Un arrêté royal déterminera les détails relatifs au fonctionnement de la Commission d'expertise et de la surveillance de portance, ainsi que les mêmes données pour le directeur de ladite Commission et autres fonctionnaires en ce qui concerne leurs attributions envers la Commission d'inspection.

Aan de Commissie is toegevoegd een geneeskundige dienst; deze bestaat uit een hoofdgeneesheer en uit één of meer toegevoegde geneesheeren.

De Minister kan de Commissie aanvullen door het benoemen van scheepsbouwkundigen, die gedurende ten minste acht jaar werkzaam waren op een scheepstimmerwerf.

2^o Voor Oostende en district, uit :

Den ingenieur van het Zeewezen; deze is tevens bestuurder van den dienst en, binnen zijne omschrijving, belast met het houden van toezicht, overeenkomstig het koninklijk besluit van 28 Mei 1884, op de stoomtoestellen der schepen, waarop deze wet van toepassing is ;

Ten minste één bevoegd erkenden oud-bouwer van visschersvaartuigen ;

Ten minste één gewezen machinist, in het bezit vaneendiploma van 2^e klasse, die gedurende ten minste vijf jaar als zoodanig gevaren heeft ;

Een geneesheer en toegevoegde geneesheeren.

Deze Commissie van keuring en van toezicht bij het vertrek vervangt :

1^o De Commissie van keuring voor de landverhuizing, ingesteld bij artikel 4 van het koninklijk besluit van 2 December 1905 ;

2^o De Commissie voor de scheepvaart, ingesteld bij decreet van 1791 en bij koninklijk besluit van 25 November 1851 en 24 December 1884.

De wijze van werking der Commissie van keuring en van toezicht bij het vertrek, alsmede de voorschriften geldende voor den bestuurder dier Commissie en voor de overige ambtenaren, wat betreft hunne bevoegdheden tegenover de Commissie van inspectie, worden nader bepaald bij koninklijk besluit.

Ce règlement déterminera en outre la hiérarchie, le traitement et les vacations des membres de ces Commissions.

Dit reglement stelt bovendien de rangopvolging, de bezoldiging en de vacatiegelden van de leden dier Commissiën vast.

CHAPITRE II.

Conditions pour l'obtention du certificat de navigabilité.

ART. 4.

Aucun navire belge à voiles, à vapeur ou à propulsion mécanique, de commerce, de pêche ou de plaisance, quel que soit son tonnage, ne peut entreprendre un voyage en mer, autrement qu'à l'essai, sans avoir obtenu un certificat de navigabilité délivré par le directeur de la Commission d'expertise après constatation par celle-ci.

Pour obtenir ce certificat de navigabilité, il faut :

a) 1° Que la coque et toutes les parties du navire, ainsi que les agrès et appareils soient dans de bonnes conditions de construction et de conservation, de navigabilité et de fonctionnement, ou que le navire soit coté à la première cote d'un des registres de classification reconnus par le Gouvernement et qu'il satisfasse en outre à la présente loi et aux arrangements internationaux;

2° Que les cloisons étanches aient les qualités et la hauteur voulues, atteignent à des ponts étanches et soient bien consolidées, conformément à la présente loi et aux arrangements internationaux;

Que les portes et vannes étanches fonctionnent bien et soient conformes aux règlements nationaux et internationaux;

HOOFDSTUK II.

Voorschriften tot het verkrijgen van het bewijs van zeewaardigheid.

ART. 4.

Geen Belgisch zeil-, stoom- of mechanisch voortgedreven schip, hetzij handels-, visschers- of pleziervaartuig, van om 't even welke tonnemaat, mag geene zeereis ondernemen, anders dan tot het doen van een proeftocht, zonder te hebben verkregen een bewijs van zeewaardigheid afgegeven door den bestuurder der Commissie van keuring na keuring door deze.

Voor het verkrijgen van dit bewijs van zeewaardigheid wordt vereischt :

a) 1° Dat de romp en al de deelen van het schip, alsmede het zeil en treil in goeden staat van bouw en bewaring, van zeewaardigheid en werking zijn, ofwel dat het schip in de eerste klasse van een der door de Regeering erkende classificatieregisters is opgenomen en bovendien voldoet aan deze wet en aan de internationale overeenkomsten;

2° Dat de waterdichte schotten de voldoende deugdelijkheid en hoogte hebben, tegen waterdichte dekken aansluiten en voldoende verstijfd zijn, overeenkomstig deze wet en de internationale overeenkomsten;

Dat de waterdichte deuren en kleppen goed werken en voldoen aan de binnenlandsche en internationale reglementen;

3° Que le gouvernail soit en bon état de fonctionnement et que les engins à gouverner fonctionnent bien et répondent aux réglemens et arrangements internationaux;

4° Que de chaque partie du navire l'eau puisse être totalement aspirée par une pompe se manœuvrant d'un pont situé au-dessus de la flottaison en charge et que l'épuisement en général soit conforme à la présente loi et aux arrangements internationaux;

5° Que sur les navires en bois à moteur, le moteur et les soutes à benzine ou à pétrole soient séparés par des cloisons en fer ou revêtues de tôles et que les parties en bois du navire comprises dans l'espace ainsi isolé soient également revêtues de tôles;

Que les canaux des anguillers et autres parties du navire en bois à moteur, où le pétrole ou la benzine pourrait s'accumuler, soient isolés des autres parties du navire et puissent être vidés séparément;

6° Qu'il ait été satisfait au règlement concernant l'aménagement, l'habitabilité et la salubrité des locaux de toute nature;

7° Que le navire soit pourvu des instruments et documents nautiques, ainsi que des objets d'armement et de rechange énumérés dans le règlement et soient conformes aux arrangements internationaux;

8° Que l'installation à bord et le fonctionnement des embarcations et des appareils ou engins de sauvetage et de secours, les mesures à prendre contre l'incendie et toutes autres conditions de sécurité du navire et des personnes embarquées soient garantis et conformes aux prescriptions réglementaires;

3° Dat het roer in goeden staat verkeert en behoorlijk beweegt en de stuurinrichtingen goed werken en voldoen aan de reglementen en internationale overeenkomsten;

4° Dat elk gedeelte van het schip gansch lensgepompt kan worden door middel van eene pomp, die bewogen wordt op een dek welk bij volle lading boven de waterlijn is gelegen, en dat het lenspompen over 't algemeen voldoet aan deze wet en aan de internationale overeenkomsten;

5° Dat, op houten motorschepen, de motor en de tanks voor benzine of petroleum geplaatst worden tusschen ijzeren of met plaatijzer bekleede schotten en dat, binnen de hierdoor gevormde ruimte, de houten deelen van het schip eveneens met plaatijzer bekleed zijn;

Dat de vullingen en andere deelen aan boord van houten motorschepen, waarin zich petroleum of benzine kan ophoopen, geene gemeenschap hebben met de overige deelen van het schip en afzonderlijk kunnen worden lensgepompt;

6° Dat er voldaan is aan het reglement op de inrichting, de bewoonbaarheid en de gezondheid der vertrekken van allen aard;

7° Dat aan boord van het schip aanwezig zijn de zeevaarttoestellen en de zeevaartstukken, alsmede de uitrusting- en voorraadstukken, vermeld in het reglement, en dat zij voldoen aan de internationale overeenkomsten;

8° Dat de plaatsing aan boord en de werking der reddingbooten en der reddings- en hulptoestellen of -tuigen, de maatregelen tegen brandgevaar en alle andere vereischten tot veiligheid van het schip en van de aan boord zijnde personen verzekerd zijn en aan de gestelde voorschriften voldoen; dat de

que le matériel médical et pharmaceutique et les règles d'après lesquelles la présence des médecins est obligatoire, soient conformes aux dispositions des règlements et arrangements internationaux;

9° Que les prescriptions du règlement relatif au calcul du tirant d'eau maximum et aux marques indiquant ce maximum sur les flancs du navire aient été observés.

Le certificat de franc-bord délivré par une société de classification reconnue pourra tenir lieu de cette mesure.

b) Lorsqu'il s'agit d'un bateau à vapeur ou ayant des appareils à vapeur, il faut pour l'obtention du certificat de navigabilité :

1° Que les chaudières et appareils à vapeur satisfassent aux prescriptions de la loi du 28 mai 1884 sur les appareils à vapeur, modifiées par celle du 15 décembre 1906;

2° Que la machine et ses accessoires, les tuyautages, pompes, etc., soient en bon état d'entretien et de conservation; que toutes leurs pièces aient au moins l'épaisseur ou la section exigées et que leurs dépendances, appareils, etc., soient en nombre suffisant pour satisfaire aux exigences des sociétés de classification reconnues et que les moteurs et engins de toute nature satisfassent aux conditions qui seront prescrites dans le règlement d'administration de la présente loi et par les arrangements internationaux.

c) Pour l'obtention d'un certificat officiel spécial de navires à passagers ou à émigrants, il faut, outre les prescriptions du chapitre II, que le nombre maximum des passagers de toute catégorie, pouvant être embarqués sur le navire, soit conforme aux prescriptions du règlement d'administration qui suit

heel- en verbandmiddelen en de regelen op de verplichte aanwezigheid der geneesheeren voldoen aan de vereischten van de reglementen en internationale overeenkomsten;

9° Dat de voorschriften van het reglement betreffende de berekening van den maximum-diepgang en de teekens tot aanwijzing van dit maximum op de zijden van het schip, in acht genomen zijn.

Het vrijboordbewijs, afgegeven door eene erkende classificatiemaatschappij, kan dezen maatregel vervangen.

b) Geldt het een stoomschip of een vaartuig met stoomtoestellen, dan wordt voor het verkrijgen van het bewijs van zeewaardigheid vereischt :

1° Dat de stoomketels en stoomtoestellen voldoen aan de vereischten der wet van 28 Mei 1884 op de stoomtoestellen, zooals zij zijn gewijzigd door de wet van 15 December 1906;

2° Dat de stoommachine en al wat daartoe behoort, de buizen, pompen, enz., goed onderhouden en goed bewaard zijn; dat al de stukken daarvan ten minste de vereischte dikte of doorsnede hebben en dat er genoeg aanhoorigheden, toestellen, enz., aanwezig zijn om te voldoen aan de eischen van de erkende classificatiemaatschappijen en dat de motoren en tuigen van allen aard voldoen aan de vereischten gesteld door het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen, en door de internationale overeenkomsten.

c) Voor het verkrijgen van een bijzonder officieel bewijs van zeewaardigheid der passagiers- of landverhuizersschepen, wordt, buiten de voorschriften van dit hoofdstuk II, vereischt dat het hoogste aantal passagiers van om 't even welke klasse, die zich mogen inschepen, overeenstemt met de voor-

la présente loi et aux arrangements internationaux.

CHAPITRE III.

Expertise de navigabilité et de portance.

ART. 5.

Toute demande de certificat de navigabilité pour tous les navires visés à l'article 4 est adressée par écrit par l'armateur au directeur de la Commission d'expertise en fonction au district du port d'attache du navire.

Dans sa demande, l'armateur fait connaître :

a) Pour les navires neufs ou nouvellement nationalisés belges :

Le nom du navire et son port d'attache ;

Les principales dimensions du navire et le tonnage en tonneaux de 2.83 m³ de jauge brute ;

Le tirant d'eau lège et au maximum de charge ;

Le service et le genre de navigation auxquels le navire est affecté ;

Le nombre maximum de passagers que le navire peut embarquer ;

Les certificats encore valables d'une société de classification reconnue ;

S'il s'agit d'un navire à vapeur ou comportant des appareils à vapeur, les descriptions des chaudières à vapeur, machines motrices, machines auxiliaires, etc., conformément aux prescriptions de l'arrêté royal du 28 mai 1884.

L'armateur est en outre tenu de fournir les renseignements spéciaux

schriften van het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen, en met de internationale overeenkomsten.

HOOFDSTUK III.

Keuring van de zeewaardigheid en keuring bij het vertrek.

ART. 5.

Elk verzoek om het bewijs van zeewaardigheid te verkrijgen voor al de schepen, in artikel 4 bedoeld, wordt door den reeder schriftelijk gericht tot den bestuurder der Commissie van keuring, in dienst in het district der thuishaven van het schip.

In zijn verzoek vermeldt de reeder :

a) Voor nieuwe of pas onder Belgische vlag gebrachte schepen :

Den naam van het schip en de haven waar het thuis behoort ;

De voornaamste afmetingen van het schip en de tonnemaat in bruto register-tonnen van 2.83 kubieke meter ;

Den diepgang, wanneer het schip ledig is en wanneer het de volste lading heeft ;

Den dienst en den aard van scheepvaart, waarvoor het schip wordt gebruikt ;

Het hoogste aantal passagiers, dat het schip kan inschepen ;

De nog geldige bewijzen van eene erkende classificatiemaatschappij ;

Geldt het een stoomschip of een schip waarvoor stoomtoestellen zijn vereischt, de beschrijving van de stoomketels, van de voortdrijfmaschinen, van de hulpmachines, enz., overeenkomstig de voorschriften van het koninklijk besluit van 28 Mei 1884.

Bovendien is de reeder verplicht, de bijzondere inlichtingen te leveren, die

détailés dans le règlement d'administration de la présente loi.

b) Pour les navires en service, l'armateur joint à sa demande d'obtention d'un nouveau certificat de navigabilité le certificat encore valable d'une société de classification reconnue et le certificat de navigabilité périmé.

ART. 6.

Les visites relatives à l'obtention du certificat de navigabilité sont effectuées, sur l'ordre du directeur de la Commission d'expertise et sous son contrôle, par les membres de la dite Commission.

ART. 7.

Ces visites comportent les constatations suivantes :

1° Pour les navires neufs ou nouvellement nationalisés belges :

a) La solidité et l'étanchéité de la coque, les doubles fonds, le cloisonnement, les machines et leurs dépendances, le gouvernail et appareils à gouverner, mâture des navires à voiles, inventaire et pièces de rechange, instruments de navigation, matériel de sauvetage et médical, observation du franc-bord, etc., comme détaillé par le programme plus étendu que contiennent les règlements prescrits par l'arrêté royal.

b) Pour les constatations relatives à la coque, aux propulseurs et à l'arbre porte-hélice, la première visite aura toujours lieu quand le navire est à sec, mais les bâtiments cotés à la première cote de l'un des registres de classification reconnus peuvent être dispensés des vérifications et essais qui

nader zijn bepaald door het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen.

b) Voor schepen in dienst worden door den reeder bij zijn verzoek om een nieuw bewijs van zeewaardigheid te verkrijgen, gevoegd het nog geldig bewijs, afgegeven door eene erkende classificatiemaatschappij, en het vervallen bewijs van zeewaardigheid.

ART. 6.

Tot de schouwingen voor het verkrijgen van het bewijs van zeewaardigheid wordt, op bevel van den bestuurder der Commissie van keuring en onder dezes toezicht, overgegaan door de leden van deze Commissie.

ART. 7.

Bij die schouwingen dient te worden gelet :

1° Voor nieuwe of pas onder Belgische vlag gebrachte schepen :

a) Op de stevigheid en waterdichtheid van den romp, de dubbele bodems, de schotten, de machines en dezer toebehooren, het roer en de stuurinrichtingen, de masten bij zeilschepen, den inventaris en de voorraadstukken, de scheepvaarttoestellen, de reddings- en heelmiddelen, het behoud van het vrijboord, enz., zooals nader is aangegeven in het omstandiger programma vervat in de bij koninklijk besluit bepaalde reglementen.

b) Wat betreft den romp, de schroeven en de schroefas, wordt tot de eerste schouwing steeds overgegaan wanneer het schip droog ligt; echter kunnen de vaartuigen, die in de eerste klasse aangeschreven staan in een van de erkende classificatieregisters, worden vrijgesteld van het nazien en van de

portent sur la coque et l'arbre porte-hélice, et si la visite a eu lieu à l'étranger.

2^o Pour les navires belges en service :

a) La visite aura lieu douze mois après la dernière visite qu'ils auront subie et dans l'intervalle par décision du directeur de la Commission d'expertise, toutes les fois que les navires ont éprouvé de graves avaries ou ont subi de notables changements dans leur construction ou dans leurs aménagements et chaque fois que l'armateur en fera la demande.

b) Les visites périodiques porteront sur la coque, l'armement et les appareils à propulsion mécanique. Les navires à visiter seront mis à sec à moins que la Commission chargée de la visite n'en décide autrement, mais les navires ne pourront rester plus de deux ans sans être visités à sec, s'ils sont en bois, et plus de dix-sept mois s'ils sont en fer ou en acier.

c) Les navires, qui auront conservé la première cote à l'un des registres de classification reconnus, pourront être dispensés de l'obligation des visites à sec, quand celles-ci ont eu lieu à l'étranger.

ART. 8.

La visite de mise en usage et la visite périodique auront lieu dans un port belge ou de colonie belge. La demande de ces visites, accompagnée des documents énumérés par l'article 5, sera adressée par l'armateur ou son délégué au directeur de la Commission d'expertise au moins trois jours avant la date

proeven betreffende den romp en de schroefas, zoo tevens de schouwing plaats had in het buitenland.

2^o Voor de Belgische schepen in dienst :

a) Tot de schouwing wordt overgegaan twaalf maanden na de laatste schouwing, waaraan zij werden onderworpen, en intusschen, bij beslissing van den bestuurder der Commissie van keuring, telkens als de schepen erge schade hebben geleden of merkelijke veranderingen werden gebracht in hunnen bouw of in hunne inrichting en telkens als de reeder het aanvraagt.

b) Bij de schouwing op geregelde tijden dient te worden gelet op den romp, de uitrusting en de toestellen met mechanische voortdrijving. De te schouwen schepen worden in vlot-tenden toestand gelaten, tenzij de met het onderzoek belaste Commissie er anders over beslist; echter mag er, om de schepen op het droge te schouwen, niet langer worden gewacht dan twee jaar, indien zij van hout zijn, en zeventien maanden indien zij van ijzer of staal zijn.

c) De schepen, die de eerste klasse in een van de erkende classificatie-registers hebben behouden, kunnen van de verplichte schouwingen op het droge vrijgesteld worden, indien deze schouwingen plaats hadden in het buitenland.

ART. 8.

De schouwing wegens ingebruikstelling en de schouwing op geregelde tijden hebben plaats in eene haven van België of van eene Belgische kolonie. Het verzoek om tot dier schouwingen over te gaan, vergezeld van de stukken vermeld in artikel 5, wordt door den reeder of zijn afgevaardigde gericht tot den bestuurder

à laquelle l'armateur désire que la visite ait lieu.

ART. 9.

A la colonie, la visite se fera par une Commission dirigée par l'officier chargé de la police de navigation maritime. Cette Commission se composera, autant que possible, des mêmes éléments que ceux prévus par l'article 3 et qui seront nommés par le gouverneur local de la place.

ART. 10.

A l'étranger, les visites des navires neufs, nouvellement nationalisés belges, ou qui ont subi d'importantes réparations par suite d'avarie ou des modifications dans la construction ou les aménagements, ainsi que les visites pour la délivrance d'un certificat provisoire pour un voyage déterminé et les visites annuelles des navires belges se trouvant à l'étranger et dont le délai mentionné dans le certificat de navigabilité est écoulé, seront effectuées sous l'autorité des consuls de Belgique, qui constitueront des commissions semblables à celles prévues à l'article 3 et composées d'au moins deux experts choisis autant que possible parmi les experts de la société de classification où le navire est classé.

Ces visites auront lieu dans les mêmes formes et il en est de même pour la délivrance du certificat de navigabilité prévu par la présente loi.

der Commissie van keuring uiterlijk drie dagen vóór den dag, waarop de reeder verlangt dat tot de schouwing wordt overgegaan.

ART. 9.

In de kolonie wordt tot de schouwing overgegaan door eene Commissie onder de leiding van den ambtenaar, belast met de politie op de zeevaart. Deze Commissie wordt zooveel mogelijk samengesteld zooals is voorzien in artikel 3; de leden daarvan worden benoemd door den plaatselijken Gouverneur.

ART. 10.

In het buitenland wordt onder het gezag van de Belgische consuls overgegaan tot de schouwingen van de nieuwe schepen, van de pas onder Belgische vlag gebrachte schepen of van die, waaraan belangrijke herstellingen werden gedaan wegens averij of in welker bouw of inrichting wijzigingen werden gebracht, alsmede tot de schouwingen met het oog op het afleveren van een voorloopig bewijs voor eene bepaalde reis en tot de jaarlijksche schouwingen van de Belgische schepen, die zich in het buitenland bevinden en waarvan de termijn, vermeld in het bewijs van zeewaardigheid, is verstreken. Bedoelde Belgische consuls stellen commissiën aan, zooals die voorzien bij artikel 3; deze commissiën bestaan uit ten minste twee deskundigen, zooveel mogelijk aangewezen onder de deskundigen van de classificatiemaatschappij, waar het schip is geclassificeerd.

Die schouwingen hebben plaats op dezelfde wijze en dit geldt ook voor het afleveren van het bewijs van zeewaardigheid, bij deze wet voorzien.

La validité des certificats de navigabilité délivrés à l'étranger expiré à l'arrivée du navire dans un port belge.

ART. 11.

Les navires étrangers embarquant des passagers ou des émigrants dans un port belge seront soumis aux constatations prévues par l'article 4 et assurées par la Commission d'expertise instituée ci-avant.

Toutefois, ces navires seront dispensés de ces constatations sur présentations des certificats de leur gouvernement, reconnus équivalents au certificat de navigabilité belge et à condition que les mêmes avantages soient assurés aux navires belges dans les ports de leur nation.

ART. 12.

Toute visite fera l'objet d'un procès-verbal où seront enregistrées toutes les constatations qui auront été faites.

ART. 13.

Le directeur de la Commission d'expertise prendra connaissance des procès-verbaux de visite visés à l'article précité et si ces procès-verbaux ne contiennent aucune observation ou réserve de la part d'un des membres de la Commission d'expertise, il délivrera le plus rapidement possible et au plus tard dans les vingt-quatre heures le certificat de navigabilité qui sera valable pour le terme indiqué.

De bewijzen van zeewaardigheid, in het buitenland afgeleverd, zijn niet meer geldig, zoodra het schip in eene Belgische haven aankomt.

ART. 11.

Voor de vreemde schepen, die passagiers of landverhuizers inschepen in eene Belgische haven, wordt nagegaan of zij voldoen aan de vereischten bepaald bij artikel 4; daarvoor wordt gezorgd door de hierboven ingestelde Commissie van keuring.

Voor die schepen wordt echter daartoe niet overgegaan, indien zij bewijzen overleggen, die door hunne Regeering zijn afgeleverd en van gelijke waarde zijn als het Belgisch bewijs van zeewaardigheid, en mits de Belgische schepen op gelijke wijze worden behandeld in de havens van hun land.

ART. 12.

Van elke schouwing wordt een proces-verbaal opgemaakt, waarin al de gedane bevindingen worden aangetekend.

ART. 13.

De bestuurder van de Commissie van keuring neemt kennis van de in het vorig artikel vermelde processen-verbaal; is er in deze processen-verbaal geen aanmerking of voorbehoud gemaakt door een van de leden der Commissie van keuring, dan levert hij het bewijs van zeewaardigheid af zoo spoedig mogelijk en uiterlijk binnen vier en twintig uren; dit bewijs is geldig voor het bepaalde tijdsverloop.

ART. 14.

Si la Commission d'expertise estime que les conditions de navigabilité, de sécurité ou de salubrité prescrites par l'arrêté royal ne sont pas remplies ou ne le sont qu'insuffisamment, le directeur de la Commission d'expertise surseoiera à la remise du certificat de navigabilité jusqu'à ce qu'il ait été donné entière satisfaction à ces observations ou réserves.

Dès qu'il a été satisfait aux prescriptions de la Commission d'expertise, il est délivré aussitôt que possible et au plus tard dans les vingt-quatre heures, un certificat de navigabilité qui est valable pour le terme y mentionné.

ART. 15.

Si le directeur de la Commission d'expertise juge qu'il y a lieu de prononcer le retrait définitif du certificat de navigabilité, il en réfère immédiatement au président de la Commission d'inspection.

ART. 16.

L'armateur ou son fondé de pouvoirs a le droit d'interjeter appel, par devant le président de la Commission d'inspection, de la décision de la Commission d'expertise au sujet de l'état de navigabilité du navire ou de l'application du franc-bord.

Avant de prendre sa décision, le président consultera les membres de la Commission d'inspection et il fera connaître au plus tôt les raisons qui ont motivé la décision de la Commission d'inspection.

ART. 14.

Acht de Commissie van keuring dat aan de bij koninklijk besluit gestelde vereischten van zeewaardigheid, veiligheid of gezondheid niet of slechts onvoldoende is voldaan, dan wacht de bestuurder van de Commissie van keuring om het bewijs van zeewaardigheid af te geven, totdat er volkomen gevolg is gegeven aan die aanmerkingen of voorbehoudingen.

Zoodra aan de voorschriften van de Commissie van keuring is voldaan, wordt een bewijs van zeewaardigheid zoo spoedig mogelijk en uiterlijk binnen vier en twintig uren afgegeven; dit bewijs is geldig voor het daarin bepaalde tijdsverloop.

ART. 15.

Wordt het bepaald intrekken van het bewijs van zeewaardigheid noodig geacht door den bestuurder der Commissie van keuring, dan geeft hij daarvan dadelijk bericht aan den voorzitter der Commissie van inspectie.

ART. 16.

De reeder of zijn gevolmachtigde heeft het recht, bij den voorzitter der Commissie van inspectie in beroep te komen van de beslissing der Commissie van keuring omtrent de zeewaardigheid van het schip of het aanbrengen van de vrijboordmerken.

Alvorens te beslissen, raadpleegt de voorzitter de leden der Commissie van inspectie; vervolgens maakt hij zoo spoedig mogelijk de redenen bekend, waarop de beslissing der Commissie van inspectie steunt.

ART. 17.

La décision de la Commission d'inspection sera définitive. Dans le cas où cette décision annule le refus de certificat de navigabilité, le directeur de la Commission d'expertise délivrera ce certificat dans les vingt-quatre heures à partir du moment où cette décision aura été dûment portée à sa connaissance.

ART. 18.

Tout navire, soumis à l'application de l'article 4 de la présente loi et appareillant pour un voyage au long cours ou au cabotage, peut être visité à sa partance par les experts de la Commission d'expertise, conformément au règlement d'administration de la présente loi.

Toutefois les membres des Commissions d'inspection et d'expertise pourront visiter tout navire belge ou étranger présent dans le port, s'ils le jugent utile.

Les visites de partance se borneront à constater la validité du certificat de navigabilité au moment du départ et porteront sur les garanties de sécurité indispensables qui concernent la navigabilité du navire et les appareils de secours, de sauvetage, sur les cartes marines, sur le lestage, sur l'armement, sur la pontée, sur le franc-bord, sur les précautions de transport des marchandises dangereuses, sur les mesures prescrites pour le transport de passagers et d'émigrants, sur l'effectif et les aptitudes de l'équipage, sur les vivres, la salubrité, l'habitabilité, les aménagements de l'équipage, etc., le tout conformément aux détails du règle-

ART. 17.

De beslissing der Commissie van inspectie is afdoende. Ingeval de weigering om het bewijs van zeewaardigheid af te geven, door deze beslissing vervalt, levert de bestuurder der Commissie van keuring dit bewijs af binnen vier en twintig uren vanaf het oogenblik waarop die beslissing behoorlijk te zijner kennis werd gebracht.

ART. 18.

Een schip, dat onder de toepassing valt van artikel 4 dezer wet en voorbereid wordt voor eene reis op de groote vaart of op de kustvaart, kan bij zijn vertrek door de deskundigen van de Commissie van keuring worden geschouwd overeenkomstig het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen.

Evenwel mogen de leden der Commissiën van inspectie en van keuring, indien zij het nuttig achten, overgaan tot de schouwing van elk in de haven aanwezig Belgisch of vreemd schip.

De schouwingen bij het vertrek hebben enkel ten doel, na te gaan of het bewijs van zeewaardigheid op het oogenblik van het vertrek geldig is; hierbij wordt gelet op de onontbeerlijke veiligheidswaarborgen betreffende de zeewaardigheid van het schip en de hulp- en reddingtoestellen, de zeekaarten, den ballast, het stouwen, den deklust, het vrijboord, de maatregelen voorgeschreven voor het vervoer van gevaarlijke goederen, alsmede van passagiers en landverhuizers, het aantal koppen en de geschiktheid der bemanning, de levensmiddelen, de gezondheid, de bewoonbaarheid, de inrichtingen voor de bemanning, enz., alles overeenkomstig

ment d'administration pris en exécution de la présente loi.

Dans les ports belges où la Commission d'expertise n'est pas instituée, la surveillance de portance est assumée par le commissaire maritime sous le contrôle du directeur de la Commission d'expertise de son district.

Dans les ports coloniaux, la visite sera faite par le commissaire maritime ou l'officier chargé de la police de la navigation.

A l'étranger, les consuls de Belgique peuvent interdire le départ du navire lorsqu'il leur semblera, d'après avis des experts nommés conformément à l'article 10 de la présente loi, que ce navire ne peut prendre la mer sans péril pour l'équipage et les passagers. Ces consuls peuvent faire visiter tout navire qu'une plainte précise et circonstanciée, envoyée en temps utile et signée par au moins trois hommes de l'équipage, leur aura signalé comme se trouvant dans de mauvaises conditions de navigabilité, d'hygiène ou d'approvisionnement.

ART. 19.

Si un expert de la Commission d'expertise constate qu'un navire n'est pas muni d'un certificat de navigabilité valable ou que, par son état de vétusté, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou pour toute autre cause, il ne peut prendre mer sans péril pour l'équipage ou les passagers ou s'il a des motifs sérieux pour croire que les prescriptions de l'article 4 n'ont pas été minutieusement observées ou qu'il n'a pas été satisfait à une stipulation quelconque des articles 5, 6, 7, 8, 11 et 18, il a le droit d'interdire ou d'ajourner le

de bepalingen van het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen.

In de Belgische havens, waar geen Commissie van keuring bestaat, wordt het toezicht bij het vertrek aan den waterschout toevertrouwd onder de contrôle van den bestuurder der Commissie van keuring van zijn district.

In de koloniale havens wordt tot de schouwing overgegaan door den waterschout of den officier belast met de zeevaartpolitie.

In het buitenland zijn de Belgische consuls bevoegd om het vertrek van het schip te verbieden, wanneer zij, overeenkomstig het advies van de deskundigen benoemd naar luid van artikel 10 dezer wet, meenen dat dit schip niet zonder gevaar voor de bemanning en de passagiers in zee steken kan. Die consuls kunnen elk schip doen schouwen, wanneer zij door eene bepaalde en omstandige aanklacht, vroeg genoeg ingezonden en onderteekend door ten minste drie leden van de bemanning, vernemen dat het ten aanzien van de zeewaardigheid, van de gezondheid en de voorraadverzameling te wenschen overlaat.

ART. 19.

Wanneer door een deskundige van de Commissie van keuring wordt vastgesteld dat een schip niet is voorzien van een geldig bewijs van zeewaardigheid of wanneer het niet zonder gevaar voor bemanning of passagiers in zee steken kan wegens zijn groot verval, zijn gebrek aan evenwicht, de voorwaarden van zijn lading of om elk andere reden, ofwel nog wanneer hij gegronde redenen heeft om te gelooven dat de voorschriften van artikel 4 niet nauwkeurig werden nagekomen of dat er niet is voldaan aan eenig voorschrift

départ de ce navire jusqu'à l'exécution desdites prescriptions.

L'expert de la Commission d'expertise notifiera immédiatement par écrit au capitaine du navire cette interdiction en y ajoutant les motifs, et il donnera immédiatement avis au directeur de la Commission d'expertise qui décide au plus tôt si une visite aura lieu.

ART. 20.

Le directeur de la Commission d'expertise avisera immédiatement du moment de l'arrestation ou de la levée de cette mesure l'armateur et le capitaine.

ART. 21.

L'armateur ou le capitaine du navire, à qui l'autorisation de départ aura été refusée ou qui jugera excessives les prescriptions de l'expert, pourra faire appel de cette décision auprès du président de la Commission d'inspection. Celui-ci dans le délai de vingt-quatre heures devra faire procéder à une contre-visite par une commission composée de trois membres de la Commission d'inspection. Le président et cette Commission statueront après avoir entendu l'expert et l'appelant, et hors de leur présence.

ART. 22.

L'intéressé, qui en appellera d'une décision ou de l'application d'une pres-

van de artikelen 5, 6, 7, 8, 11 en 18, dan heeft hij het recht, het vertrek van dit schip te verbieden of te verdagen totdat aan gezegde voorschriften is voldaan.

De deskundige van de Commissie van keuring geeft dadelijk en schriftelijk kennis van dit verbod aan den kapitein van het schip en voegt er de redenen bij; tevens geeft hij dadelijk bericht daarvan aan den bestuurder der Commissie van keuring; deze beslist zoodra mogelijk of tot eene schouwing zal overgegaan worden.

ART. 20.

De bestuurder der Commissie van keuring zendt dadelijk aan den reeder en aan den kapitein een bericht van het oogenblik der aanhouding of van het opheffen van dien maatregel.

ART. 21.

De reeder of de kapitein van het schip, aan wien de machtiging om te vertrekken geweigerd werd of die de voorschriften van den deskundige overdreven acht, kan bij den voorzitter der Commissie van inspectie in beroep komen van die beslissing. Deze doet, binnen vier en twintig uren, overgaan tot eene tweede schouwing door eene commissie bestaande uit drie leden van de Commissie van inspectie. De voorzitter en die Commissie doen uitspraak na den deskundige en den beroeper te hebben gehoord, doch niet in bijzijn van dezen.

ART. 22.

De belanghebbende, die in beroep komt van eene beslissing of van de toe-

cription, formulera dans sa demande d'appel les griefs contre ces décisions ou prescriptions et en fera parvenir en même temps une copie au directeur de la Commission d'expertise. De toute décision rendue en appel une copie sera délivrée sur sa demande à l'appelant.

ART. 23.

L'organisation de cette procédure d'appel fera l'objet d'un arrêté royal.

ART. 24.

S'il appert de la visite faite après la mise en arrêt du navire ou après la contre-visite exécutée par suite d'un recours en appel, que contrairement à l'avis du fonctionnaire qui a interdit le départ, le navire était en état de parfaite navigabilité et que toutes les prescriptions avaient été observées, les frais éventuels résultant indirectement de ces visites seront payés par l'Etat en tout ou en partie. Ils seront calculés d'après un tarif général déterminé par arrêté royal.

ART. 25.

Le directeur de la Commission d'expertise et de surveillance de portance est tenu de s'assurer de l'état de navigabilité des navires étrangers et s'il est d'avis qu'on a commis une infraction aux règlements visant la sécurité, l'armement ou l'équipement du navire, il en référera immédiatement au Consul de la nation à laquelle appartient le navire, lequel prendra les dispositions

passing van een voorschrift, zet in het beroepsschrift de redenen uiteen, welke hij aanvoert tegen die beslissing of toepassing; tevens doet hij een afschrift daarvan geworden aan den bestuurder der Commissie van keuring. Van elke beslissing in hooger beroep wordt aan den beroeper, op zijne aanvraag, een afschrift afgeleverd.

ART. 23.

Bij koninklijk besluit wordt bepaald hoe tot de behandeling van het beroep wordt overgegaan.

ART. 24.

Blijkt uit de schouwing, gedaan na de aanhouding van het schip of na de tweede schouwing welke plaats had ten gevolge van hooger beroep, dat, in strijd met het advies van den ambtenaar die het vertrek verboden heeft, het schip volkomen zeewaardig is en dat aan alle vereischten voldaan werd, dan vallen de mogelijke kosten, door die schouwingen onrechtstreeks veroorzaakt, geheel of gedeeltelijk ten laste van den Staat. Die kosten worden berekend naar een bij koninklijk besluit bepaald algemeen tarief.

ART. 25.

De bestuurder der Commissie van keuring en van toezicht bij het vertrek is verplicht na te gaan of de vreemde schepen zeewaardig zijn; is hij van meening dat de reglementen op de veiligheid, de uitrusting of de oprichting van het schip werden overtreden, dan zendt hij dadelijk bericht daarvan aan den Consul van het land, waartoe het schip behoort. Deze Consul neemt de

nécessaires conformes à l'accord intervenu entre le Gouvernement belge et le Gouvernement du pays dont le navire porte le pavillon, ainsi qu'il sera prévu au règlement d'administration pris en exécution de la présente loi.

CHAPITRE IV.

Dispositions générales.

ART. 26.

Le certificat de navigabilité sera délivré gratuitement par la Commission d'expertise; il sera conforme au modèle prescrit par l'arrêté royal en exécution des arrangements internationaux.

La visite pour l'obtention de la mise en usage du navire et les visites périodiques n'entraînent aucune perception de droits, si les navires sont cotés par une société de classification reconnue et quand ces visites sont effectuées dans les ports du pays auxquels ils appartiennent ou dans les ports coloniaux.

Tarif des droits.

Les navires non cotés par une société de classification reconnue seront sujets à la perception d'un droit déterminé par arrêté royal. Il en est de même pour les navires classés qui sont visités à l'étranger.

Les bateaux de pêche ne sont assujettis à aucun droit, sauf quand la visite se fait à l'étranger. Les navires non munis d'une marque de franc-bord et qui ne désirent pas la faire appliquer par une société de classification reconnue se verront appliquer ces marques par la Commission d'expertise

noodige maatregelen in overeenstemming met de overeenkomst, gesloten tusschen de Belgische Regeering en de Regeering van het land waarvan het schip de vlag voert, en wel zooals nader is bepaald door het reglement, ter uitvoering van deze wet genomen.

HOOFDSTUK IV.

Algemeene bepalingen.

ART. 26.

Het bewijs van zeewaardigheid wordt door de Commissie van keuring kosteloos afgeleverd volgens het model, bij koninklijk besluit bepaald ter uitvoering van de internationale overeenkomsten.

De schouwing om de ingebruikstelling van het schip te bekomen en de schouwingen op geregelde tijden geven geen aanleiding tot eenige heffing van rechten, indien de schepen geklasseerd zijn door eene erkende classificatiemaatschappij en indien tot die schouwingen wordt overgegaan in de havens van het land, waartoe zij behooren, of in de koloniale havens.

Tarief der rechten.

Voor de schepen, die niet zijn geklasseerd door eene erkende classificatiemaatschappij, evenals voor de geklasseerde schepen die in het buitenland geschouwd zijn, wordt een recht geheven; dit recht wordt bij koninklijk besluit bepaald.

De visschersvaartuigen zijn aan geen recht onderhevig, tenzij wanneer de schouwing plaats heeft in het buitenland. Op de niet van een vrijboordmerk voorziene schepen, die niet verlangen het te doen aanbrengen door eene erkende classificatiemaatschappij, zal dit merk worden aangebracht door de

et paieront à cet effet des droits déterminés par arrêté royal.

ART. 27.

Le capitaine, maître ou patron d'un bateau ou celui qui en remplit effectivement les fonctions est tenu, avant d'entreprendre un voyage, de veiller :

1° A ce qu'il ait à bord un certificat de navigabilité valable, délivré conformément aux prescriptions de la présente loi ;

2° A ce que son navire soit chargé de façon que la ligne de flottaison en charge ne dépasse pas les limites de franc-bord reconnues et à ce que le chargement, l'arrimage, le lestage et, en général, l'équipement du navire répondent aux exigences de la navigation et de la sécurité ;

3° A ce qu'il y ait à bord les appareils de sauvetage et de sécurité et le matériel médical et pharmaceutique, en rapport avec le service et la durée du voyage auquel le navire est affecté et en rapport avec le nombre de personnes embarquées, les instructions nécessaires relatives à l'emploi utile des appareils de sauvetage, les instruments nautiques, les cartes marines propres au voyage à effectuer, et à ce que ces objets aient été vérifiés à temps et satisfassent aux conditions voulues pour remplir leur destination ;

4° A ce que tous les engins d'assistance prévus par les règlements de prévention de sinistres maritimes, ainsi que les fanaux et autres objets d'armement et de rechange soient à bord et en bon état ;

Commissie van keuring; daartoe zijn de bij koninklijk besluit bepaalde rechten verschuldigd.

ART. 27.

Alvorens eene reis te ondernemen, is de kapitein, de meester of de schipper van een boot of hij, die als zoodanig werkelijk optreedt, verplicht te zorgen :

1° Dat er aan boord is een geldig en volgens de voorschriften van deze wet afgeleverd bewijs van zeewaardigheid ;

2° Dat zijn schip derwijze geladen is, dat de waterlijn bij volle lading de erkende vrijboordgrens niet overschrijdt en dat lading, stouwing, ballast en, in 't algemeen, de inrichting van het schip voldoen aan de eischen der zeevaart en der veiligheid ;

3° Dat aan boord aanwezig zijn de reddings- en veiligheidsmiddelen, alsmede de heel- en verbandmiddelen in verband met den dienst en den duur der reis, waarvoor het schip is bestemd, en in verband met het aantal ingescheepte personen, — de noodige onderrichtingen betreffende het doelmatig gebruik van de reddingsmiddelen, — de zeevaarttoestellen, — de voor de te ondernemen reis noodige zeekaarten, en dat bedoelde voorwerpen tijdig nagezien worden en voldoen aan de vereischen om als zoodanig te kunnen dienen ;

4° Dat al de hulpmiddelen, voorzien in de reglementen tot voorkoming van zeerampen, alsmede de seinlichten en de overige uitrusting- en voorraadstukken aan boord aanwezig en in deugdelijken staat zijn ;

5° A ce que l'installation d'épuisement de la coque, du télégraphe sans fil et du matériel d'incendie soit efficace et de rendement voulu;

6° A ce que, si c'est un navire à passagers, le nombre des passagers embarqués ne dépasse pas celui permis par le certificat de navigabilité, et, si c'est un navire affecté au transport d'émigrants, qu'il satisfasse aux règlements sur l'émigration et aux arrangements internationaux;

7° A ce qu'il y ait à bord la quantité de combustible requise pour le voyage;

8° A ce que le navire comporte un équipage en nombre voulu, et que ceux qui, par la nature de leur fonction à bord, sont chargés de la vigie, possèdent une déclaration de médecin compétent établissant qu'ils disposent d'une ouïe, d'une vue et d'une faculté de distinction de couleurs suffisantes;

9° A ce que pendant le voyage tout ce qui appartient à l'armement et à l'équipement du navire, soit tenu en bon état et prêt à l'emploi immédiat, et qu'en cas d'avarie se produisant pendant le voyage au navire ou à son armement, les réparations nécessaires soient exécutées afin de permettre au navire de continuer son voyage jusqu'à la première escale où tout manquant sera suppléé;

10° A ce que le livre de bord et les divers autres journaux soient du modèle prescrit par l'arrêté royal et soient tenus conformément aux prescriptions de cet arrêté et qu'il soit annoté au livre de bord le tirant d'eau du navire à chaque chargement de cargaison et de combustible;

11° A ce que toutes les mesures de

5° Dat de inrichtingen voor het lens-pompen van het ruim, voor de draadlooze telegraphie en voor de brandweertoestellen doelmatig zijn en de vereischte werkkraft hebben;

6° Dat, wanneer het een passagiers-schip geldt, het aantal ingescheepte passagiers niet overschrijdt het aantal, toegelaten door het bewijs van zeewaardigheid, en dat het schip, zoo het dient voor het vervoer van landverhuizers, voldoet aan de reglementen op de landverhuizing en aan de internationale overeenkomsten;

7° Dat de voor de reis benoodigde hoeveelheid brandstof aan boord is;

8° Dat het schip een voldoende aantal manschappen telt en dat de personen, aan wie aan boord het houden van uitkijk in zee wordt opgedragen, in het bezit zijn van eene verklaring van eenen bevoegden geneesheer, inhoudende dat zij de hiervoor noodige gehoor- en gezichtsscherpte en kleurenonderscheidingsvermogen bezitten;

9° Dat, in den loop van de reis, al wat behoort tot de uitrusting en de inrichting van het schip in goeden staat gehouden wordt en dadelijk gebruikt worden kan en dat, ingeval van averij aan het schip of aan zijne uitrusting gedurende de reis, de noodige herstellingen worden uitgevoerd, opdat het schip zijne reis kunne voortzetten tot de eerste aanleghaven, waar in al het ontbrekende zal worden voorzien;

10° Dat het scheepsjournaal en de verscheidene andere dagboeken ingericht zijn overeenkomstig het model, voorgeschreven bij koninklijk besluit, en worden bijgehouden naar luid van dit besluit; dat, bij elke inname van lading en brandstoffen, de diepgang van het schip in het scheepsjournaal wordt aangeteekend;

11° Dat al de hulp-, veiligheids- en

secours, de sécurité et de bonne hygiène, prescrites par la présente loi et par l'arrangement international, soient observées.

ART. 28.

Personnel.

a) Tout navire, dont le tonnage brut est supérieur à 200 tonneaux de mer, mais ne dépasse pas 700 tonneaux et naviguant au long cours, et tout navire d'un tonnage brut d'au moins 200 tonneaux, mais inférieur à 1,000 tonneaux et naviguant au cabotage doit avoir à bord, avec le capitaine, au moins un officier en second, diplômé conformément à la loi.

b) Les navires qui naviguent au long cours et qui ont une jauge brute d'au moins 700 tonneaux de mer et les navires qui naviguent au cabotage et qui ont une jauge brute supérieure à 1,000 tonneaux doivent avoir à bord, outre le capitaine, au moins un officier en second et un lieutenant diplômés.

c) Outre les officiers de service du pont, il faut, pour les navires mentionnés au paragraphe a) du présent article au moins un timonier et une vigie et, pour les navires mentionnés au paragraphe b), au moins un homme d'aide en plus.

d) A la mer et dans les rades foraines, il y aura au moins deux quarts pour tout personnel du pont.

e) Tout homme, qui est de quart au moment où le navire quitte le port ou prend la mer, doit avoir eu au moins trois heures de repos consécutives pendant les quinze heures précédentes.

f) Le personnel des machines comprend trois quarts pour tous les navires longs-courriers et pour tous les navires pratiquant le cabotage, si la jauge

gezondheidsmaatregelen worden nageleefd, zooals ze bij deze wet en bij de internationale overeenkomst zijn voorgeschreven.

ART. 28.

Bemanning.

a) Aan boord van elk schip in de groote vaart met een bruto tonnemaat van meer van 200, doch niet meer dan 700 zeeton, alsmede aan boord van elk schip in de kustvaart, met een bruto tonnemaat van ten minste 200 en minder dan 1,000 ton, moet, benevens den kapitein, ten minste één overeenkomstig de wet gediplomeerde tweede officier zijn.

b) Aan boord van de schepen in de groote vaart, met een bruto tonnemaat van ten minste 700 zeeton, alsmede aan boord van de schepen in de kustvaart, met een bruto tonnemaat van meer dan 1,000 ton, moet, benevens den kapitein, ten minste één gediplomeerde tweede officier en één gediplomeerde luitenant zijn.

c) Buiten de officieren van den dekdienst moeten er ten minste één roerganger en één uitkijk zijn aan boord van de schepen, vermeld in littera a van dit artikel, en ten minste één hulpmann meer aan boord van de schepen vermeld in littera b.

d) In zee en in de onbeschutte reeden moeten er ten minste twee wachten zijn als dekpersoneel.

e) Elke man, die de wacht heeft wanneer het schip uit de haven vertrekt of in zee steekt, moet minstens drie achtereenvolgende uren rust genoten hebben gedurende de voorafgaande vijftien uren.

f) Het machinepersoneel bevat drie wachten voor al de schepen in de groote vaart en voor al de schepen in de kustvaart, indien deze laatste meer dan

brute de ces derniers est supérieure à 1,000 tonneaux et s'ils s'éloignent de la côte belge d'une distance déterminée par arrêté royal.

g) Le Ministre peut accorder, en certains cas, l'autorisation de régler le service du personnel des machines en deux quarts, notamment pour le personnel chargé de la conduite des machines, chefs de quart et graisseurs, et pour celui des soutiers.

h) Tout navire mentionné aux paragraphes a et b du présent article doit avoir à bord au moins deux mécaniciens brevetés, au besoin de 2^{me} classe, mais pour les navires mentionnés au paragraphe b, au moins un des mécaniciens sera diplômé de 1^{re} classe.

A titre transitoire, sont dispensés de cette obligation, tous les mécaniciens qui, au moment de la mise en vigueur de la présente loi, auront exercé au moins un an, sur un bateau belge, les fonctions de chef-mécanicien ou mécanicien en second, chef de quart, suivant le cas.

i) Le personnel de la chaufferie comprendra au moins un homme par trois foyers, mais tout navire ne comprenant que quatre foyers n'aura pas de chauffeur supplémentaire.

j) Le personnel des navires à voiles sera suffisant pour le maniement des voiles et de gréement d'après le service auquel le navire est affecté.

k) Un arrêté royal déterminera le personnel nécessaire à la conduite des divers types de navires de la marine marchande et de tout bâtiment de pêche (personnel du pont, de la machine et le personnel subalterne).

l) Tout navire au long cours comportant au moins cent hommes d'équipage et plus de cinquante passagers, aura à son bord un médecin. L'équi-

1,000 ton meten en zich van de Belgische kust verwijderen tot op een bij koninklijk besluit bepaalden afstand.

g) In sommige gevallen kan de Minister machtigen, den dienst van het machinepersoneel te regelen in twee wachten, met name voor het personeel belast met de leiding der machines (machinisten op wacht en smeeders) en voor de tremmers.

h) Aan boord van de schepen, vermeld in littera a en littera b van dit artikel, moeten ten minste twee gediplomeerde machinisten zijn, zoo noodig van 2^e klasse; voor de schepen, vermeld in littera b, moet echter ten minste één van beide machinisten gediplomeerde van 1^{ste} klasse zijn.

Bij overgangsmaatregel zijn van die verplichting vrijgesteld al de machinisten die, bij het inwerkingtreden van deze wet, het ambt van hoofdmachinist of van tweeden machinist, machinist op wacht, volgens het geval, gedurende ten minste één jaar hebben uitgeoefend aan boord van een Belgisch schip.

i) Het stokerspersoneel telt ten minste één man per drie vuren; echter is een schip met slechts vier vuren niet verplicht, een bijgevoegden stoker te nemen.

j) Het personeel der zeilschepen moet talrijk genoeg zijn voor de behandeling van zeilen en tuig, naar gelang van den dienst waarvoor het schip gebruikt wordt.

k) Bij koninklijk besluit wordt bepaald welk personeel noodig is voor het geleiden van de verschillende typen van koopvaardischepen, alsmede van elk visschersvaartuig (dekpersoneel, machinepersoneel en lager personeel).

l) Aan boord van elk schip in de groote vaart, met eene bemanning van ten minste honderd koppen en met meer dan vijftig passagiers, moet een

page avant d'être enrôlé peut être inspecté par le médecin de la Commission d'expertise.

ART. 29.

Franc-bord.

a) La Commission d'expertise déterminera pour tous les navires visés à l'article 4 de la présente loi, excepté pour les navires de pêche, une marque de franc-bord, qui indiquera la limite supérieure d'immersion qu'il est licite d'atteindre, à moins que ces navires ne soient munis de marque de franc-bord approuvées et déterminées par des sociétés de classification de navires reconnues.

b) Ces marques, dites de « franc-bord », seront calculées d'après les formules de la société de classification choisie par l'armateur et seront apposées d'après les prescriptions de l'arrêté royal.

ART. 30.

Les sociétés de classification de navires reconnues jusqu'à présent sont :

- a) British Corporation for the Survey and Registry of Shipping;
- b) Bureau Veritas;
- c) Germanischer Lloyd;
- d) Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.

ART. 31.

Pénalités.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 francs à 200 francs ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine de navire qui a commis personnellement ou d'accord avec l'armateur ou proprié-

geneesheer zijn Vóór het aanmonstereen kan de bemanning door den geneesheer der Commissie van keuring onderzocht worden.

ART. 29.

Vrijboord.

a) Voor al de schepen bedoeld bij artikel 4 dezer wet, behalve voor de visschersvaartuigen, bepaalt de Commissie van keuring een vrijboordmerk tot aanwijzing van den geoorloofden hoogsten diepgang, tenzij bedoelde schepen voorzien zijn van vrijboordmerken, bij koninklijk besluit goedgekeurd en door erkende classificatiemaatschappijen bepaald.

b) Die merken, « vrijboordmerken » geheten, worden naar de formules van de door den reeder gekozen classificatiemaatschappij berekend en volgens de voorschriften van het koninklijk besluit aangebracht.

ART. 30.

De tot nu toe erkende scheepsclassificatiemaatschappijen zijn :

- a) British Corporation for the Survey and Registry of Shipping;
- b) Bureau Veritas;
- c) Germanischer Lloyd;
- d) Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.

ART. 31.

Straffen.

Met hechtenis van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van 26 frank tot 200 frank of met slechts ééne dezer straffen wordt gestraft elke scheepskapitein, die persoonlijk of in overeenkomst met den reeder of eige-

taire du navire, une infraction aux prescriptions des articles 4 et 27 de la présente loi.

Les peines précitées seront portées au double dans le cas où l'armateur ou l'agent du navire auront incité le capitaine à commettre une infraction aux articles 4 et 27 susvisés.

ART. 32.

Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 50 francs à 500 francs ou d'une de ces peines seulement, le capitaine de navire qui a continué à faire naviguer un navire dont le certificat de navigabilité a été suspendu en conformité de l'article 19 de la présente loi.

Sera puni du double des peines mentionnées au premier paragraphe du présent article, tout armateur ou propriétaire de navire qui a incité le capitaine à commettre des infractions aux prescriptions de l'article 19 ou à naviguer quand le certificat de navigabilité était suspendu.

ART. 33.

Tout membre de l'équipage, qui aura provoqué une visite à bord en s'appuyant sciemment sur des allégations inexactes, sera puni de six jours à trois mois de prison; s'il n'y a pas eu mauvaise foi de sa part, la peine de l'emprisonnement pourra descendre au-dessous de six jours.

ART. 34.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 à 200 francs ou d'une de ces

naar van het schip zich schuldig maakt aan eenige overtreding van het bepaalde in de artikelen 4 en 27 van deze wet.

Bovengemelde straffen worden op het dubbel gebracht, ingeval de reeder of de agent van het schip den kapitein beweegt, een van bedoelde artikelen 4 en 27 te overtreden.

ART. 32.

Met hechtenis van vijftien dagen tot één jaar en met geldboete van 50 frank tot 500 frank of met slechts ééne dezer straffen wordt gestraft de scheepskapitein die een schip in de vaart houdt, ofschoon het bewijs van zeewaardigheid daarvan werd geschorst overeenkomstig artikel 19 dezer wet.

Met het dubbel der straffen, vermeld in het eerste lid van dit artikel, wordt gestraft elke reeder of eigenaar van een schip, die den kapitein beweegt, het bepaalde in artikel 19 te overtreden of te varen, wanneer het bewijs van zeewaardigheid geschorst was.

ART. 33.

Elk lid van de bemanning, die eene schouwing aan boord uitlokt op grond van beweringen welke hij weet onjuist te zijn, wordt gestraft met eene gevangenisstraf van zes dagen tot drie maanden; handelde hij te goeder trouw, dan kan hij gestraft worden met eene gevangenisstraf van minder dan zes dagen.

ART. 34.

Met hechtenis van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van 26 tot 200 frank of met slechts ééne dezer

peines seulement, tout membre d'équipage ou qui que ce soit qui ne fournira pas aux agents des Commissions d'inspection et d'expertise, les moyens de faire les expertises nécessaires à bord ou entraveraient l'exécution de leur mission.

ART. 35.

Les infractions précitées relèveront du tribunal correctionnel.

ART. 36.

Un règlement d'application de la présente loi sera établi par arrêté royal et déterminera :

1° L'organisation et le fonctionnement des Commissions d'inspection, d'expertise et de surveillance de portance;

2° Les renseignements, dessins et plans qui sont à joindre à toute demande de certificat de navigabilité;

3° Le mode d'inspection et les procédés de visite à observer en Belgique, à la colonie et à l'étranger, pour la mise en usage, les visites périodiques et les visites extraordinaires de tout navire en métal ou en bois; les dispositions générales relatives aux visites comportant la vérification à sec et à flot, la solidité de la coque, les cloisonnements, doubles fonds, ouvertures dans le pont et dans la muraille, pavois, garde-corps, passerelles, appareils à gouverner, mâture, ventilation, aneres et chaînes, inventaire et pièces de rechange pour l'armement du navire et pour la machine en rapport avec le

straffen wordt gestraft elk lid van de bemanning of elk andere persoon, die aan de agenten der Commissiën van inspectie en van keuring niet de middelen verschaft om tot de vereischte keuringen aan boord over te gaan of het waarnemen van hunne taak verhindert.

ART. 35.

De overtredingen, vermeld in de vorige artikelen, worden voor de boetstraffelijke rechtbank berecht.

ART. 36.

Een reglement ter uitvoering van deze wet wordt bij koninklijk besluit vastgesteld; het bepaalt :

1° De inrichting en de werking van de Commissiën van inspectie, van keuring en van toezicht bij het vertrek;

2° De inlichtingen, teekeningen en plans, die bij elke aanvraag voor het verkrijgen van het bewijs van zeewaardigheid moeten gevoegd worden;

3° De wijze van inspectie en de wijze waarop in België, in de kolonie en in het buitenland tot de schouwing moet overgegaan worden voor het in gebruik stellen, voor elke schouwing op geregelde tijden en voor elke buitengewone schouwing van elk ijzeren, stalen of houten schip; de algemeene bepalingen betreffende de schouwingen op het droge of te water, de stevigheid van den romp, de schotten, dubbele bodems, openingen in het dek en de huid, verschansingen, reelings en lijnen met stutten, bruggen, stuurtoestellen, masten, verluchting, ankers en kettingen, inventaris en voorraadstukken voor de uitrusting van

type du navire et le service auquel il est affecté ;

4° Les dispositions relatives à l'inspection des navires de service spécial autres que ceux affectés à la marine marchande ordinaire, tels que les navires à passagers, les navires transports d'émigrants, les bateaux de pêche, les remorqueurs, les dragues, les porteurs de déblais, les cales flottantes, les bateaux à citernes, à installation frigorifique et de plaisance de toute nature, les bateaux-moteurs, à pétrole, à gaz pauvre, à moteurs électriques et tout autre navire de caractère et de propulsion spéciaux ;

5° Les prescriptions relatives à la visite de la mâture des navires à voiles ;

6° Les prescriptions concernant l'aménagement, l'habitabilité et la salubrité des locaux de toute nature, ainsi que leur cube d'air et aération ;

7° Les dispositions générales relatives aux visites de partance et au contrôle exercé par les experts ;

8° Les prescriptions concernant l'inspection des appareils à vapeur, des machines motrices, des soutes et des installations électriques ;

9° Les prescriptions relatives aux installations d'épuisement de la coque et au matériel d'incendie ;

10° L'énumération et l'installation des appareils de sauvetage et de sécurité pour toutes les navigations auxquelles les navires sont affectés : a) navigation au long cours et de l'Atlantique avec plus de douze passagers, moins de douze passagers et sans passagers ; b) navigation au grand cabotage avec plus de douze passagers, moins de douze passa-

het schip en voor de machine naar gelang van den aard van het schip en den dienst waarvoor het bestemd is ;

4° De voorschriften betreffende de inspectie der schepen van een bijzondere dienst buiten de gewone koopvaardij-schepen, zooals de passagiersschepen, de landverhuizersschepen, de visschersvaartuigen, de sleep-, bagger- en stortbooten, de vlottende dokken, de tankbooten, de booten voorzien van koelinrichtingen, de plezierbooten van allen aard, de booten gedreven door petroleum-, luchtgas- of electrische motoren en elk ander schip van bijzonderen aard en met een bijzonder voortdrijvend toestel ;

5° De voorschriften betreffende het schouwen van masten en want der zeilschepen ;

6° De voorschriften betreffende de inrichting, de bewoonbaarheid en de gezondheid der ruimten van allen aard, alsmede de grootte en de luchtverversching daarvan ;

7° De algemeene voorschriften betreffende de schouwingen bij het vertrek en het door de deskundigen uitgeoefend toezicht ;

8° De voorschriften betreffende het toezicht op de stoomtoestellen, de voortdrijfmachines, de brandstofruimten en de electrische inrichtingen ;

9° De voorschriften betreffende het lenspompen van den romp en de brandweertoestellen ;

10° De opsomming en de plaatsing van de reddings- en veiligheidsmiddelen voor elke vaart waartoe de schepen gebruikt worden : a) groote vaart en vaart op den Atlantischen Oceaan met meer dan twaalf passagiers, met minder dan twaalf passagiers en zonder passagiers ; b) groote kustvaart met meer dan twaalf passagiers, met minder dan twaalf

gers et sans passagers ; c) navigation au petit cabotage et sur fleuves ; d) pêcheries, bateaux ouverts, pontées à moteur et chalutier ; e) plaisance de toute nature ;

11° Les mesures préventives contre les abordages et les signaux de détresse, les prescriptions concernant le télégraphe sans fil ;

12° Les précautions de sécurité à observer sur le pont, hors du bord, dans la mâture et dans les compartiments et dépendances des machines ;

13° Les dispositions relatives à la cargaison, l'arrimage et le lestage des divers types de navires et les mesures à observer pour les cargaisons de charbon, de céréales, matières explosives, acides, chargements de pont, etc. ;

14° La nomenclature et la vérification des instruments et documents nautiques ainsi que des cartes marines que comporte chaque type de navire et le service auquel il est affecté ;

15° Les règles de calcul du tirant d'eau maximum et les tables des marques de franc-bord ;

16° Le modèle du certificat de navigabilité, des procès-verbaux de visite, du certificat de franc-bord, des livres de bord, de la machine, des accidents, des malades, de déviation, du chronomètre, etc. ;

17° Les prescriptions relatives au matériel médical et pharmaceutique et à l'organisation du personnel médical ;

18° Les règles à observer par le médecin de la Commission d'expertise lors de l'examen de la santé et des aptitudes physiques du personnel dirigeant et du personnel subalterne, ainsi que l'état d'honoraires de ces visites et la nomination des médecins suppléants ;

passagiers en zonder passagiers ; c) kleine kustvaart en stroomvaart ; d) visscherij, open schepen, gedekte schepen, motorschepen en stoomvisscherschepen ; e) pleziervaart van allen aard ;

11° De maatregelen ter voorkoming van aanvaringen en de noodseinen, de voorschriften betreffende de draadlooze telegraphie ;

12° De in acht te nemen veiligheidsmaatregelen op dek, buiten boord, in de masten en want, in de afdeelingen en aanhoorigheden der machines ;

13° De voorschriften betreffende de lading, de stouwing en het ballasten van de verschillende typen van schepen en de in acht te nemen maatregelen betreffende het laden van kolen, granen, springstoffen, zuren, deklasten, enz. ;

14° De opsomming en het nazien van de zeevaarttoestellen en zeevaartstukken, alsmede van de zeekaarten voor elk type van schip en voor den dienst waarvoor het gebruikt wordt ;

15° De regelen voor het berekenen van den maximum-diepgang en de tabellen van de vrijboordmerken ;

16° Het model van het bewijs van zeewaardigheid, van de processen-verbaal van schouwing, van het vrijboordbewijs, van de scheeps- en machinejournalen, van de ongevallen- en ziekteboeken, van de tabellen van afwijking, van den tijdmet, enz. ;

17° De voorschriften betreffende de heel- en verbandmiddelen en de inrichting van den geneeskundigen dienst ;

18° De regelen, door den geneesheer der Commissie van keuring in acht te nemen bij het onderzoek van de gezondheid en van de lichamelijke geschiktheid van het hoofdpersoneel en van het lager personeel, alsmede den staat van eereloonen voor dit onderzoek en het benoemen van toegevoegde geneesheeren ;

19° Les instructions médicales du capitaine;

20° Les dispositions à observer par l'expert et relatives à la composition de l'équipage que comportent tout type de navire et tout genre de navigation auquel le navire est affecté;

21° Les exemptions des visites périodiques, extraordinaires et de partance, délivrance d'un certificat de navigabilité provisoire;

22° Les dispositions relatives à l'arrestation des navires, aux poursuites, répressions, pourvois, recours et appel, rejets, tarif d'indemnité des différents types de navires arrêtés arbitrairement;

23° Les droits de visite des navires non cotés par une société de classification reconnue et des visites effectuées à l'étranger;

24° Les dispositions générales et transitoires; la publicité à donner à la présente loi et aux règlements prescrits par arrêté royal;

25° Les prescriptions relatives aux arrangements internationaux reconnus en Belgique et auxquels les navires doivent satisfaire indépendamment des dispositions de la présente loi.

CHAPITRE V.

ART. 37.

La présente loi sera mise en vigueur six mois après la promulgation des règlements pris par arrêté royal, ainsi qu'il est prévu aux articles 36 et autres ci-dessus.

19° De geneeskundige onderrichtingen van den kapitein;

20° De voorschriften, door den deskundige in acht te nemen en betreffende de samenstelling der bemanning, naar gelang van elk type van schip en van elke vaart waarvoor het schip is bestemd;

21° De vrijstellingen van de schouwing op geregelde tijden, van elke buitengewone schouwing en van elke schouwing bij het vertrek; de aflevering van een voorloopig bewijs van zeewaardigheid;

22° De voorschriften betreffende het aanhouden van schepen, de vervolgingen, de straffen, het hooger beroep, de afwijzing, het tarief van de vergoedingen voor de verschillende typen van onrechtmatig aangehouden schepen;

23° De rechten wegens schouwing van niet door eene erkende classificatiemaatschappij geklasseerde schepen en wegens schouwingen waartoe in het buitenland wordt overgegaan;

24° De algemeene bepalingen en de overgangsbepalingen; de ruchtbaarheid te geven aan deze wet en aan de bij koninklijk besluit bepaalde reglementen;

25° De voorschriften betreffende de in België erkende internationale overeenkomsten, waaraan de schepen moeten voldoen buiten de bepalingen van deze wet.

HOOFDSTUK V.

ART. 37.

Deze wet treedt in werking zes maanden na de afkondiging van de reglementen, bij koninklijk besluit bepaald zooals bij artikel 36 en bij de overige bovenstaande artikelen is voorzien.

ART. 38.

Toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi seront prises ultérieurement par arrêté royal.

ART. 38.

Al de vereischte regelen ter uitvoering van deze wet worden later bepaald bij koninklijk besluit.

AUGUSTEYNS.

A. BUYL.

A. SERRUYS.

ED. PECHER.

ARTH. BUYSSE.

VAN DAMME.

