

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 MARS 1920.

PROJET DE LOI SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le présent projet de loi sur la sécurité des navires avait été déposé sur le bureau de la Chambre en avril 1914.

Le Gouvernement avait estimé, à cette époque, que la création d'une inspection maritime, en vue de la sauvegarde de la vie humaine, était opportune.

L'acte additionnel au *Merchant Shipping Act* de 1906, rendant applicable aux navires étrangers les principales dispositions en vigueur en Grande-Bretagne quant à la sécurité des navires, avait été le point de départ d'une série de mesures analogues dans d'autres pays.

La *Convention de Londres*, que les plénipotentiaires des principales nations maritimes du globe avaient signée le 20 janvier 1914, et qui devait constituer une loi internationale de sécurité quant aux navires à passagers affectés à la navigation transocéanique, nécessitait, d'autre part, l'existence d'une inspection maritime nationale.

La Belgique, qui avait pris une part active et souvent prépondérante aux travaux de cette Conférence, devait se mettre en état d'assurer, d'une manière pleinement efficace, l'application des règles adoptées aux navires de son pavillon.

Le moment était donc venu pour elle de suivre l'exemple des autres nations maritimes et de faire passer dans sa législation des principes universellement reconnus.

Les événements tragiques qui ont bouleversé le monde depuis août 1914 ont empêché, jusqu'à ce jour, la réalisation de ces projets, tandis que l'ex-

périence acquise pendant la dernière guerre a fait ressortir la nécessité de prescriptions nouvelles pour assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Au cours des hostilités qui ont surpris le pays à l'aube de sa renaissance maritime, la flotte marchande belge, bien que fort modeste au début et réduite encore de mois en mois par les attaques de l'ennemi, a pu assurer pour la plus grande partie les transports nécessaires au ravitaillement de l'armée et à celui de la population. C'est grâce notamment à la marine belge que le pays a été sauvé de la famine.

Les équipages héroïques qui, sans compter, ont donné leur vie pendant la guerre ont droit, plus que jamais, à la protection des pouvoirs publics.

Il est indispensable, d'autre part, que la flotte de commerce, fraction importante de l'outillage national, réponde, non seulement par le nombre, mais encore par sa valeur aux nécessités de la lutte économique.

L'essor que la marine marchande doit prendre en Belgique et qui déjà s'affirme par le terrain reconquis depuis l'armistice, l'amélioration constante et rapide du matériel, le souci supérieur de la vie, du confort et de l'hygiène des personnes embarquées sont autant de facteurs puissants qui nécessitent le dépôt d'une loi sur la sécurité.

Issue des milieux mêmes où le fait et le droit maritimes sont l'objet d'une expérience quotidienne, préparée avec le plus grand soin par le Conseil supérieur de la Marine, cette loi, que le Gouvernement a mise au point, en tenant compte des délibérations de la Conférence de Londres, et des expériences acquises pendant la guerre, présente toutes les garanties d'objectivité désirables.

L'examen des articles n'appelle que de brèves remarques.

Les exigences de la loi diffèrent selon qu'il s'agit des navires belges ou des navires étrangers.

Quant aux premiers, une visite annuelle, approfondie et détaillée, comporte l'examen de la coque et des machines. A la suite de cette visite, un permis de navigation sera délivré, lequel constituera en faveur des navires, une présomption de sécurité.

Dès lors, la surveillance permanente à laquelle le navire reste soumis, sera, normalement, limitée aux objets prévus à l'article 14.

Abstraction faite de toute convention et même de toute équivalence, il ne pouvait en être de même pour les navires étrangers. C'est au pays du pavillon qu'il incombe d'assurer la visite et la délivrance d'un permis. Par suite, les navires étrangers ne jouissant pas, en principe, de la même présomption, ne peuvent bénéficier des mêmes avantages que les navires belges. Des raisons impérieuses d'humanité et le souci de ne pas soumettre nos navires à un régime plus sévère que les navires étrangers, dictent cette solution. Toutefois, les conventions peuvent établir un régime d'équivalence et de réciprocité; le régime peut même être pratiqué sans convention, aux termes de l'article 36, là où l'équivalence et la réciprocité existent en fait et sont constatées par un arrêté royal.

En pareils cas, la loi nationale du navire est prise comme règle.

L'inspection, en ce qui concerne la navigation de plaisance, a fait l'objet de nombreuses sollicitations justifiées.

Un arrêté royal rendra les dispositions de la loi applicables à ces bateaux. Une inspection peut, dans la suite, apparaître comme désirable en ce qui concerne d'autres embarcations.

D'autre part, il est logique d'étendre la sphère d'application de la loi à toutes les eaux accessibles aux navires de mer.

Aussi le projet prévoit-il l'application éventuelle de la loi à tous les engins flottants susceptibles de porter un équipage et se trouvant dans les limites des eaux maritimes.

Cette extension est la conséquence logique de la pensée humanitaire qui a présidé à l'élaboration de ces règles : partout où se présente le danger spécifique des eaux maritimes, que ce soit en haute mer, dans les eaux côtières ou dans les estuaires, dans les fleuves, les rivières à marée ou les canaux maritimes, il peut être opportun d'intervenir pour parer à ce danger par des mesures répressives et préventives efficaces. Mais ces mesures ne peuvent apporter aucune entrave à la libre expansion des forces économiques. L'action gouvernementale doit respecter l'initiative privée. Là où l'inspection existe en fait et présente des garanties sérieuses, le service de l'État se borne à contrôler les organismes privés. Il doit d'autant plus en être ainsi, qu'en fait, la quasi totalité des navires belges détiennent les premières côtes des principales sociétés de classification. C'est ce qui justifie notamment les dispositions de l'article 10 du projet.

La durée de validité des permis de navigation présente une importance pratique capitale. La règle sera que tout permis de navigation doit être renouvelé dans le courant de l'année qui suit celle au cours de laquelle il a été dressé. En aucun cas, le terme de validité ne pourra se prolonger pour les navires autres que les navires à passagers, au delà de vingt mois.

L'armateur devra donc obtenir un titre nouveau pour chaque millésime, mais il pourra choisir dans toute l'étendue de l'année, le moment où il se soumettra à la visite, sauf à ne jamais laisser s'écouler plus de vingt mois entre deux visites consécutives.

Tel est le système qui sera mis en vigueur par arrêté royal. Si le Gouvernement n'a pas cru devoir en proposer la consécration dans la loi même, c'est en vue de l'application de la Convention de Londres qui a prévu le renouvellement du certificat avant la fin de l'année courante et qui, par conséquent, constituera pour les navires auxquels elle s'applique, une exception à la règle générale admise en Belgique.

L'article 8 du projet stipule que le permis de navigation provisoire expire dès l'arrivée des navires dans les eaux belges. Il va de soi que la portée de cette disposition est de permettre aux navires d'atteindre les ports belges sous couvert d'un permis provisoire. La validité de ce permis n'expire qu'au moment où le navire est à même de se munir d'un permis ordinaire. Mais la généralité des termes a pour but de déjouer une fraude éventuelle, en demeurant dans les eaux belges sans se procurer un permis définitif.

Le permis est sévère à juste titre pour l'armateur qui compromet sciemment, ou par une négligence coupable, la sécurité des personnes embarquées. L'application des dispositions préventives de nature à assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer a pour corollaire une plus grande sévérité à l'égard de celui qui, au mépris de la vie humaine, expose aux périls maritimes, un navire qui n'est pas en état de sécurité.

Le projet consacre en matière administrative une innovation importante.

Conformément à la loi néerlandaise, il autorise le Ministre à indemniser les armateurs dont le navire aurait été arrêté à tort. Cette innovation qui, tout en respectant le principe de la séparation des pouvoirs, permettra d'atténuer les conséquences peu-équitables d'une erreur toujours possible, constitue un avantage précieux pour l'armement.

L'avant-projet du Conseil supérieur déférait l'appel des décisions administratives à un conseil d'enquête. Si le Gouvernement n'a pas cru devoir reproduire cette disposition dans le projet, ce n'est pas qu'il la désapprouve. L'étroite connexité entre l'inspection d'une part et l'enquête administrative, d'autre part, telle qu'elle existe notamment dans la loi néerlandaise, apparaît, au contraire, comme hautement désirable. Si l'appel est déferé au Ministre, c'est parce que, en ce moment, le conseil d'enquête n'existe pas en Belgique pour permettre l'application immédiate de la loi.

Le projet de loi répond à un réel besoin. Il est destiné à donner au pavillon national des garanties de sécurité indispensables.

Nous exprimons l'espoir qu'il puisse être voté sans délai.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

HYMANS.

Le Ministre des Chemins de Fer,

Marine, Postes et Télégraphes,

P. POULLET.

**Projet de loi sur la sécurité
des navires.**

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres
des Affaires Étrangères et des Chemins
de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes et Télégraphes est chargé
de présenter, en Notre nom, aux Cham-
bres législatives, le projet de loi dont
la teneur suit :

CHAPITRE PREMIER.

Des conditions de sécurité.

ARTICLE PREMIER.

Aucun navire belge ou étranger ne
peut prendre la mer d'un port belge ou
naviguer dans les eaux maritimes belges
et aucun navire belge ne peut prendre
la mer à l'étranger sans être en état de
sécurité.

Aucun navire belge n'est autorisé à
naviguer s'il n'est pourvu d'un permis
de navigation délivré conformément aux
dispositions de la présente loi.

ART. 2.

La présente loi s'applique à tout
navire de commerce au sens de l'arti-
cle 1^{er} du Livre II du Code de commerce.

**Ontwerp van wet op de Veiligheid
van Schepen.**

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van
Buitenlandsche Zaken en van Onzen
Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Zee-
wezen, Posterijen en Telegrafen zal uit
Onzen naam aan de Wetgevende Kamers
het ontwerp van wet aanbieden waarvan
de inhoud volgt :

EERSTE HOOFDSTUK.

Van de Veiligheidsvoorwaarden.

EERSTE ARTIKEL.

Geen Belgisch of vreemd schip mag
van uit eene Belgische haven zee kiezen
of in de Belgische zeewateren varen en
geen Belgisch schip mag in het buiten-
land zee kiezen als het niet in staat van
veiligheid is.

Geen Belgisch schip mag varen als
het niet voorzien is van een bewijs van
deugdelijkheid, afgeleverd overeenkom-
stig de bepalingen van deze wet.

ART. 2.

Deze wet geldt voor elk koopvaar-
dijschip, in den zin van artikel 1 van
Boek II van het Wetboek van Koop-

Un arrêté royal peut la rendre applicable en tout ou en partie à toutes autres catégories d'engins flottants susceptibles de porter un équipage et bénéficiant de la nationalité belge ou se trouvant dans la limite des eaux maritimes.

Un arrêté royal détermine les cours d'eau et les canaux compris dans l'expression « eaux maritimes » de la présente loi.

ART. 3.

Un arrêté royal fixe les conditions dans lesquelles le navire doit se trouver pour être en état de sécurité et notamment les prescriptions relatives :

- 1° A la construction et à l'état d'entretien de la coque;
- 2° Aux engins de sauvetage;
- 3° Aux agrès et apparaux, aux objets d'armement et de rechange;
- 4° Aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation, à la télégraphie sans fil;
- 5° Aux chaudières, aux machines de propulsion, aux appareils mécaniques et électriques;
- 6° Aux aptitudes physiques, aux brevets et aux licences qui peuvent être exigés du capitaine et des membres de l'équipage;
- 7° Au nombre de passagers par catégories qui peuvent être transportés;
- 8° A l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;
- 9° Aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;
- 10° A l'arrimage et au lestage;
- 11° A toutes autres conditions relatives à la sécurité du navire et à la sauvegarde de la vie humaine.

Pour la fixation de ces règles, il sera

handel. Een koninklijk besluit kan haar geheel of gedeeltelijk toepasselijk maken op alle andere soorten van vlottuigen, die eene bemanning kunnen dragen en de Belgische nationaliteit genieten of zich binnen de Belgische zeewateren bevinden.

Een koninklijk besluit bepaalt welke waterloop en vaarten begrepen zijn in de uitdrukking « zeewateren » van deze wet.

ART. 3.

Een koninklijk besluit stelt de voorwaarden vast waarin het schip moet verkeer en om in staat van veiligheid te zijn en inzonderheid de voorschriften betreffende :

- 1° Den bouw en het onderhoud van den romp;
- 2° De reddingtoestellen;
- 3° Zeil en treil, de uitrustingsvoorwerpen en de verwisselstukken;
- 4° De zeevaartinstrumenten, de seintoestellen, de draadloze telegrafie;
- 5° De ketels, de voortstuwingsmachines, de mechanische en electrische toestellen;
- 6° De lichamelijke geschiktheid, de brevetten en de vergunningen, welke kunnen vereischt worden van den kapitein en van de leden der bemanning;
- 7° Het aantal passagiers, per reeks, die mogen vervoerd worden;
- 8° De bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden;
- 9° De diepgangschalen en de vrijboordmerken;
- 10° De stuw ing en ballasting;
- 11° Alle andere voorwaarden betreffende de veiligheid van het schip en de beveiliging van het menschenleven.

Voor de vaststelling dier regels wordt

tenu compte du service auquel le navire est destiné et du genre de navigation qu'il est appelé à faire.

rekening gehouden met den dienst waartoe het schip bestemd is en met den aard van de zeevaart welke het zal moeten afleggen.

CHAPITRE II.

Du permis de navigation.

ART. 4.

Le permis de navigation est délivré par le Service d'inspection maritime institué par la présente loi. Il constate que le navire répond dans toutes ses parties aux stipulations de la loi et des arrêtés royaux. Il énonce, en outre, par catégories, le nombre de personnes que le navire peut transporter.

ART. 5.

La demande d'un permis de navigation est adressée au chef du Service d'inspection maritime.

Un arrêté royal détermine les indications qui doivent être mentionnées dans la demande et les documents qui doivent y être annexés.

La visite préalable à la délivrance d'un permis de navigation a lieu en Belgique, ou, à la demande de l'intéressé et à ses frais, dans un port d'un des pays voisins.

ART. 6.

Lorsqu'un navire est mis sous pavillon belge à l'étranger, il doit se pourvoir d'un permis de navigation provisoire délivré par l'agent consulaire, sur la décision de trois experts par lui nommés et choisis parmi les experts de sociétés

HOOFDSTUK II.

Van het Bewijs van Deugdelijkheid.

ART. 4.

Het bewijs van deugdelijkheid wordt afgeleverd door den Dienst der Zeevaart-inspectie, ingesteld bij deze wet. Het stelt vast dat het schip in al zijne deelen beantwoordt aan de bepalingen van de wet en van de koninklijke besluiten. Het geeft daarenboven, per reeks, het aantal personen op die het schip mag vervoeren.

ART. 5.

De aanvraag om een bewijs van deugdelijkheid hoeft gezonden aan den dienstoverste der Zeevaartinspectie.

Een koninklijk besluit bepaalt de opgaven welke in de aanvraag dienen vermeld en de stukken welke er dienen bijgevoegd.

De schouwing, welke de aflevering van een bewijs van deugdelijkheid voorafgaat, geschiedt in België of, op aanvraag van den belanghebbende en op zijne kosten, in eene haven van een der naburige landen.

ART. 6.

Wanneer een schip in het buitenland onder Belgische vlag wordt gebracht, moet het zich een voorloopig bewijs van deugdelijkheid aanschaffen, dat door den consulairen ambtenaar wordt afgeleverd op de beslissing van drie door

de classification reconnues s'il en existe sur les lieux.

Lorsqu'un navire belge se trouvant à l'étranger est dans l'impossibilité de renouveler son permis de navigation dans les délais prévus, il doit se pourvoir d'un permis provisoire délivré dans les formes et conditions déterminées au paragraphe précédent.

ART. 7.

Un permis spécial de navigation peut être obtenu par un navire belge pour un voyage déterminé. A l'étranger, ce permis est délivré par l'agent consulaire, sur la décision de trois experts par lui nommés, choisis parmi les experts de sociétés de classification reconnues, s'il en existe sur les lieux.

ART. 8.

La teneur et la durée de validité des permis de navigation sont déterminées par arrêté royal.

La validité des permis provisoires expire en tout cas à l'arrivée du navire en Belgique.

ART. 9.

Lorsqu'un navire belge a subi de graves avaries ou que de notables changements ont été apportés à sa construction, le permis est suspendu et ne redevient valable qu'après une nouvelle

hem benoemde deskundigen, welke gekozen worden onder de deskundigen van de erkende classificatie-maatschappijen, als er zulke ter plaatse bestaan.

Wanneer een Belgisch schip zich in het buitenland bevindt en in de onmogelijkheid verkeert zijn bewijs van deugdelijkheid binnen den voorgeschreven termijn te vernieuwen, moet het zich een voorloopig bewijs aanschaffen, dat afgeleverd wordt in de vormen en in de voorwaarden, bepaald in voorgaande paragraaf.

ART. 7.

Een bijzonder bewijs van deugdelijkheid kan door een Belgisch schip verkregen worden voor eene bepaalde reis. In het buitenland wordt dat bewijs door den consularen ambtenaar afgeleverd, op de beslissing van drie door hem benoemde deskundigen, die gekozen worden onder de deskundigen van de erkende classificatie-maatschappijen, als er zulke ter plaats bestaan.

ART. 8.

Inhoud en geldigheidsduur van de bewijzen van deugdelijkheid worden bepaald bij Koninklijk besluit.

De geldigheidsduur der voorloopige bewijzen vervalt in elk geval bij de aankomst van het schip in België.

ART. 9.

Wanneer een Belgisch schip zware schade heeft opgelopen of als aanzienlijke veranderingen werden toegebracht, wordt het bewijs geschorst en het wordt slechts terug geldig

visite faite par les autorités compétentes désignées dans la présente loi.

A l'étranger et à défaut d'agent consulaire sur les lieux, il suffit d'une attestation d'un agent d'une société de classification reconnue constatant que le navire est remis en état de sécurité.

Un procès verbal des constatations est annexé au permis de navigation du navire. Ce procès-verbal ne vaut pas renouvellement du permis.

ART. 10.

Tout navire régulièrement inscrit au registre d'une société de classification dûment reconnue est dispensé de constatations nouvelles sur les points qui ont fait l'objet de la surveillance de ladite société.

Les certificats délivrés dans des conditions à déterminer, par des organismes publics étrangers, sont admis au même titre que les certificats de classification.

Un arrêté ministériel détermine quelles sont les sociétés de classification et les organismes publics étrangers dont les certificats sont admis dans les conditions spécifiées ci-dessus et dans quelles limites leurs certificats pourront dispenser de l'inspection officielle.

Toutefois le service d'inspection conserve le droit de vérifier ou de faire vérifier, à l'intervention de l'agent consulaire, par les experts prévus à l'article 6, si les exigences requises pour l'obtention du classement ou du certificat ont été observées.

na eene nieuwe schouwing door de bevoegde overheden, aangewezen bij deze wet.

In het buitenland, en als er ter plaatse geen consulaire ambtenaar aanwezig is, volstaat een getuigschrift van eenen bediende eener erkende classificatie-maatschappij, waarbij wordt vastgesteld dat het schip opnieuw in staat van veiligheid is gebracht.

Een proces-verbaal dier vaststellingen wordt bij het bewijs van deugdelijkheid van het schip gevoegd. Dat proces-verbaal geldt niet als vernieuwing van het bewijs.

ART. 10.

Elk schip, dat regelmatig staat ingeschreven in het register eener behoorlijk erkende classificatie-maatschappij, is ontslagen van nieuwe vaststellingen betreffende de punten waarover door die maatschappij toezicht werd uitgeoefend.

De bewijzen, welke in te bepalen voorwaarden worden afgeleverd door vreemde openbare organismen, worden voor de aanvaarding gelijkgesteld met de classificatie-bewijzen.

Een ministerieel besluit bepaalt welke de classificatie-maatschappijen en de vreemde openbare organismen zijn, waarvan de bewijzen worden aanvaard in de hierboven vermelde voorwaarden, en binnen welke beperkingen hunne bewijzen ontslaan kunnen van de officiële inspectie.

De Inspectiedienst behoudt evenwel het recht na te zien of, door tussenkomst van den consularen ambtenaar, door de bij artikel 6 voorziene deskundigen, te doen nazien, of de vereischte voorwaarden voor het bekomen van de indeeling of van het bewijs werden nageleefd.

CHAPITRE III.

De la surveillance des navires.

ART. 11.

La surveillance du Service d'inspection est permanente. Elle s'exerce sur les navires belges et étrangers qui se trouvent dans les eaux belges.

A. Quant aux navires belges, le Service d'inspection s'assure :

1° Qu'ils sont munis d'un permis de navigation valable;

2° Que les aménagements, l'armement et l'équipement ont été maintenus dans un état satisfaisant;

3° Qu'ils sont pourvus d'un équipage suffisant au point de vue du nombre et des aptitudes, ou qu'ils le seront au moment de prendre la mer;

4° Que le nombre de passagers de chaque catégorie ne dépasse pas le chiffre énoncé aux permis de navigation;

5° Que le nombre et l'installation des engins de sauvetage sont suffisants pour le nombre total des personnes embarquées;

6° Que les limites de charges sont observées;

7° Que le lestage et l'arrimage paraissent convenables au point de vue de l'équilibre du navire;

8° Que le chargement en pontée ne dépasse pas les limites prescrites.

Cette surveillance doit s'exercer sans apporter d'entraves à l'exploitation commerciale du navire.

B. Quant aux navires étrangers, la surveillance peut porter sur toutes les conditions exigées par l'arrêté royal prévu à l'article 3 de la présente loi.

HOOFDSTUK III.

Van het Toezicht oyer de Schepen.

ART. 11.

De Inspectiedienst oefent voortdurend toezicht uit. Dat toezicht betreft de Belgische en de vreemde schepen, welke zich in de Belgische wateren bevinden.

A. Wat de Belgische schepen betreft, ziet de Inspectiedienst na :

1° Of zij voorzien zijn van een geldig bewijs van deugdelijkheid;

2° Of de inrichtingen en de uitrusting in bevredigenden staat werden gehouden;

3° Of zij, ten opzichte van aantal en geschiktheid, eene voldoende bemanning hebben of zullen hebben bij het zee kiezen;

4° Of het aantal passagiers van elke reeks het cijfer, dat in het bewijs van deugdelijkheid werd opgegeven, niet te boven gaat;

5° Of het aantal en de inrichting der reddingtoestellen voldoende zijn voor het gezamenlijk aantal ingescheepte personen;

6° Of de belastinggrenzen werden in acht genomen;

7° Of zij behoorlijk geballast en gestuwd blijken ten opzichte van het evenwicht van het schip;

8° Of de deklading de voorgescheven grenzen niet overtreft.

Dat toezicht moet geschieden zonder de handelsexploitatie van het schip te belemmeren.

B. Wat de vreemde schepen betreft mag het toezicht al de voorwaarden betreffen die gesteld zijn in het koninklijk besluit, voorzien bij artikel 3 van deze wet.

Le Service d'inspection maritime arrête tout navire qui ne répond pas aux conditions ci-dessus.

Il arrête de même tout navire à émigrants non muni du certificat de partance prévu à l'article 22 de la présente loi.

ART. 12.

Lorsque les dispositions de l'article précédent ne peuvent être invoquées et que des présomptions graves font croire qu'un navire belge ne pourrait naviguer sans compromettre la sécurité des passagers ou de l'équipage, le Service d'inspection peut arrêter le navire. Il peut exiger, en pareil cas, que le navire lui soit présenté à sec et à l'état lège.

Toutefois, le Service d'inspection n'use du pouvoir extraordinaire que lui confère le présent article qu'avec l'autorisation préalable du Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes.

ART. 13.

S'il est constaté que l'arrêt du navire n'était pas justifié, une indemnité pourra être accordée par l'État.

ART. 14.

Notification de l'arrêt ou de la levée de l'arrêt est donnée au commissaire maritime qui assure l'exécution de ces décisions.

ART. 15.

Aucun rôle d'équipage ne peut être

De Dienst van de Zeevaartinspectie houdt elk schip aan dat niet aan de hierboven gestelde voorwaarden voldoet.

Hij houdt eveneens elk landverhuizersschip aan dat niet voorzien is van de machtiging tot afvaart, waarvan sprake in artikel 22 van deze wet.

ART. 12.

Wanneer de bepalingen van voorgaand artikel niet kunnen ingeroepen worden en zware vermoedens doen gelooven dat een Belgisch schip niet zou kunnen varen zonder de veiligheid van de passagiers of van de bemanning in gevaar te brengen, mag de Inspectiedienst het schip aanhouden. In dergelijk geval mag hij vergen dat het schip hem op het droge en ledig worde vertoond.

Van de buitengewone macht welke hem bij dit artikel wordt verleend mag de Inspectiedienst evenwel geen gebruik maken zonder voorafgaandelijke machtiging van den Minister van Spoorwegen, Zeezezen, Posterijen en Telegrafien.

ART. 13.

Als vastgesteld wordt dat de aanhouding van het schip niet gewettigd was, mag eene vergoeding door den Staat worden toegekend.

ART. 14.

Van de aanhouding of van hare opheffing hoeft kennis gegeven aan den zeecommissaris, welke de uitvoering van die beslissingen verzekert.

ART. 15.

Geene monsterrol mag door een con-

visé par un agent consulaire sans qu'il soit annexé, à ce document, un permis de navigation non périmé et applicable au voyage en cours.

ART. 16.

Si le consul de Belgique en est spécialement requis à la diligence du Service d'inspection maritime, il exerce sur le navire la surveillance prévue à l'article 11 en désignant, à cet effet, un ou trois experts qui seront choisis parmi ceux des sociétés de classification reconnues s'il en existe sur les lieux.

Le consul de Belgique interdit le départ du navire qui n'est pas pourvu d'un permis de navigation valable ou qui par l'inobservation des conditions visées à l'article 11 compromet la sécurité de l'équipage ou des passagers.

ART. 17.

L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée au Service d'inspection ou au consul de Belgique s'il estime que le navire n'offre pas toutes les garanties voulues.

Le chef du Service d'inspection ou le consul devra entendre l'équipage.

CHAPITRE IV.

Du Service d'Inspection Maritime.

ART. 18.

Le Service d'inspection maritime est organisé par arrêté royal.

sulairen abtenaar gevisceerd worden, als bij dat stuk geen bewijs van deugdelijkheid is gevoegd dat nog niet vervallen is en nog geldt voor de aangevangen reis.

ART. 16.

Als de Belgische consul daartoe bijzonder verzocht wordt door tusschenkomst van den Dienst van de Zeevaartinspectie, oefent hij op het schip het bij artikel 11 voorzien toezicht uit door te dien einde een of drie deskundigen aan te duiden, welke gekozen worden onder die van de erkende classificatiemaatschappijen, als er zulke ter plaatse zijn.

De Belgische consul verbiedt de afvaart van het schip dat geen geldig bewijs van deugdelijkheid heeft of dat, door de niet-inachtneming van de bij artikel 11 bedoelde voorwaarden, de veiligheid van de bemanning of van de passagiers in gevaar brengt.

ART. 17.

Als de bemanning oordeelt dat het schip niet al de noodige waarborgen oplevert, mag zij te allen tijde een met redenen omkleed verzoekschrift zenden aan den Inspectiedienst of aan den Belgischen consul.

De overste van den Inspectiedienst of de consul moet de bemanning onderhooren.

HOOFDSTUK IV.

Van den Dienst der Zeevaartinspectie.

ART. 18.

De Dienst van de Zeevaartinspectie wordt ingericht bij koninklijk besluit.

ART. 19.

Les fonctionnaires et agents de ce service et les experts désignés en vue d'une visite aux termes des articles 6, 7 et 16 de la présente loi, ont le droit de se rendre en tout temps à bord de tout navire se trouvant dans les eaux belges et de tous navires belges se trouvant à l'étranger, aux fins d'effectuer les constatations qui rentrent dans leur mission.

Les fonctionnaires ont le droit d'exiger la production de tous les papiers de bord et des pièces à conviction.

Tout propriétaire, armateur ou capitaine est tenu de donner aux fonctionnaires et agents du Service d'inspection l'aide nécessaire à l'accomplissement de leur mission.

ART. 20.

La visite d'un navire pour la délivrance d'un permis de navigation définitif ou provisoire comporte un examen fait à sec.

Est dispensé de l'obligation de l'examen à sec, le navire dont la carène a été visitée par les agents d'une société de classification reconnue, à condition que le Service d'inspection ait été préalablement avisé de la date et du lieu de l'examen.

Il peut en être de même pour le navire qui, ayant été visité à sec à l'occasion de la délivrance d'un permis de navigation provisoire, sollicite l'obtention d'un permis définitif.

Dans tous les cas, le délai de validité du permis commence à courir à partir du jour où la visite à sec s'est terminée.

ART. 19.

De ambtenaren en bedienden van dezen dienst en de deskundigen welke luidens artikelen 6, 7 en 16 van deze wet werden aangewezen om eene schouwing te doen, hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van elk schip dat zich in de Belgische wateren bevindt en van al de Belgische schepen die zich in het buitenland bevinden, ten einde de vaststellingen te doen welke hunne zending hun oplegt.

De ambtenaren hebben het recht te vergen dat al de scheepspapieren en de overtuigingsstukken hun worden voorgelegd.

Elke eigenaar, reeder of kapitein is verplicht den ambtenaren en bedienden van den Inspectiedienst de noodige hulp te verstrekken tot vervulling van hunne zending.

ART. 20.

De schouwing van een schip voor de aflevering van een gewoon of van een voorloopig bewijs van deugdelijkheid omvat een onderzoek op het droge.

Wordt ontslagen van de verplichting op het droge onderzocht te worden, het schip waarvan de bodem werd geschouwd door de bedienden eener erkende classificatie-maatschappij, op voorwaarde dat de Inspectiedienst vooraf kennis heeft gekregen van den datum en van de plaats van het onderzoek.

Hetzelfde geldt voor het schip dat op het droge onderzocht werd met het oog op de aflevering van een voorloopig bewijs van deugdelijkheid en dat een gewoon bewijs aanvraagt.

In alle gevallen loopt de geldigheidsduur van het bewijs te rekenen van den dag waarop de schouwing op het droge werd geëindigd.

Par dérogation à l'alinéa I du présent article, la visite d'un navire en bois doublé en métal ne comporte l'obligation d'un examen à sec qu'une fois tous les trois ans.

Dans les cas visés à l'article 9, l'inspection se borne aux constatations nécessaires pour permettre au Service d'inspection et aux experts de s'assurer que le navire qui a subi des transformations ou des réparations se trouve en état de sécurité.

Dans tous les cas, le Service d'inspection peut exiger que le navire soit présenté à l'état lège.

Art. 21.

En cas de refus de permis de navigation et en cas d'arrêt du navire, le Service d'inspection dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures, au signataire de la demande du permis ou au capitaine du navire arrêté.

Il en est de même à l'étranger, si les experts désignés par les agents consulaires estiment que le permis de navigation provisoire ne peut être accordé ou si le Consul de Belgique, usant du pouvoir que lui confère l'article 16 de la présente loi, interdit le départ d'un navire.

Le Service d'inspection et les experts peuvent subordonner la délivrance du permis de navigation, son renouvellement ou la levée de l'arrêt ou de l'interdiction, à l'exécution de certains travaux.

Le présent article s'applique également en cas de suspension d'un permis de navigation.

In afwijking van lid I van dit artikel, omvat de schouwing van een houten schip, met metaal belegd, slechts om de drie jaar een verplichtend onderzoek op het droge.

In de bij artikel 9 bedoelde gevallen, bepaalt zich het toezicht bij de vaststellingen die noodig zijn om aan den Inspectiedienst of aan de deskundigen toe te laten na te gaan of het schip, dat veranderd of hersteld werd, in staat van veiligheid verkeert.

In alle gevallen mag de Inspectiedienst vergen dat hem het schip ledig worde vertoond.

Art. 21.

Wordt het bewijs van deugdelijkheid geweigerd of wordt het schip aangehouden, dan maakt de Inspectiedienst een met redenen omkleed proces-verbaal op waarvan een afschrift binnen vier en twintig uren wordt gezonden aan den onderteekenaar van de aanvraag om een bewijs of aan den kapitein van het aangehouden schip.

Evenzoo wordt gedaan in het buitenland, als de door de consulaire ambtenaren aangewezen deskundigen oordeelen dat het voorloopig bewijs van deugdelijkheid niet mag afgeleverd worden of als de Belgische consul, gebruik makend van het recht hem toegekend bij artikel 16 van deze wet, de afvaart van een schip verbiedt.

De Inspectiedienst en de deskundigen mogen eischen dat sommige werken worden uitgevoerd, vooraleer zij het bewijs van deugdelijkheid afleveren of vernieuwen of de aanhouding of het verbod opheffen.

Dit artikel geldt eveneens bij schorsing van een bewijs van deugdelijkheid.

ART. 22.

Pour les navires à émigrants, le Service de l'inspection s'assure à chaque départ que les dispositions relatives à l'émigration sont observées et délivre un certificat de partance.

ART. 23.

A bord des navires à passagers, un duplicata du permis de navigation doit être affiché dans un endroit accessible aux passagers.

CHAPITRE V.**De l'appel.****ART. 24.**

Dans les dix jours de la réception de l'avertissement prévu à l'article 21, il peut être interjeté appel des décisions prises par le Service d'inspection maritime, par le Consul de Belgique dans le cas de l'article 16, alinéa 2, ainsi que par les experts désignés par les agents consulaires.

Le droit d'appel appartient au signataire de la demande du permis de navigation et en cas de suspension d'un permis, d'arrêt ou d'interdiction de départ d'un navire, au capitaine, à l'armateur et au propriétaire du navire.

L'appel est porté devant le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes par requête précisant les faits invoqués.

L'appel n'est pas suspensif.

ART. 22.

Voor landverhuizersschepen gaat de Inspectiedienst bij elke afvaart na of de bepalingen betreffende de landverhuizing werden nageleefd en levert eene machtiging tot afvaart af.

ART. 23.

Aan boord van de passagiersschepen heeft een dubbel van het bewijs van deugdelijkheid aangeplakt op eene plaats waar de passagiers toegang hebben.

HOOFDSTUK V.**Van het Beroep.****ART. 24.**

Binnen tien dagen na de ontvangst van de bij artikel 21 voorziene verwittiging, mag beroep worden ingesteld tegen de beslissingen die genomen worden door den Dienst van de Zeevaart-inspectie, door den Belgischen consul in het geval voorzien bij artikel 16, 2^{de} lid, alsmede door de deskundigen aangewezen door de consulaire ambtenaren.

Het recht op beroep behoort aan den onderteekenaar van de aanvraag om het bewijs van deugdelijkheid en, bij schorsing van een bewijs, bij aanhouding of bij verbod van afvaart van een schip, aan den kapitein, aan den reeder en aan den eigenaar van het schip.

Het beroep wordt voor den Minister van Spoorwegen, Zeezezen, Posterijen en Telegrafen gebracht bij verzoekschrift waarin de ingeroepen feiten bijzonderlijk omschreven zijn.

Het beroep heeft geene opschorsende kracht.

CHAPITRE VI.

Des dispositions répressives.

ART. 25.

Seront punis d'une amende de 500 à 5,000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, le capitaine ainsi que l'armateur ou le propriétaire d'un navire qui, sciemment ou par faute inexcusable et d'une manière illicite feront, d'un port belge, prendre la mer à un navire ou feront prendre la mer à l'étranger à un navire belge dont l'état compromet la sécurité des passagers ou de l'équipage.

ART. 26.

Les peines prévues à l'article précédent ou l'une d'elles seulement seront applicables au capitaine ainsi qu'à l'armateur ou au propriétaire qui feront naviguer un navire belge sans un permis de navigation valable ou qui feront naviguer un navire frappé d'arrêt par le Service d'inspection ou qui feront naviguer un navire belge au mépris de l'interdiction de départ prononcée par le consul de Belgique en vertu de l'article 16 de la présente loi, ou qui feront, d'un port belge, prendre la mer à un navire à émigrants non muni d'un certificat de partance.

ART. 27.

Sauf l'infraction spécifiée à l'article 25, sera puni d'une amende de 26 à 300 francs et d'un emprisonnement de huit jours à trois mois ou de l'une de ces peines seulement, toute personne qui se sera rendue coupable d'une

HOOFDSTUK VI.

Van de Strafbepalingen.

ART. 25.

Met boete van 500 tot 5,000 frank en met gevangenisstraf van eene maand tot twee jaar, wordt gestraft de kapitein alsmede de reeder of de eigenaar van een schip, welke, met voorweten of door eene onverschoonbare schuld en op ongeoorloofde wijze, van uit eene Belgische haven een schip doen zee kiezen of een schip doen varen in de Belgische zeewateren of in het buitenland een Belgisch schip doen zee kiezen, als de toestand van dat schip de veiligheid van de passagiers of van de bemanning in gevaar brengt.

ART. 26.

De in voorgaand artikel voorziene straffen of slechts ééne dier straffen worden opgelegd aan den kapitein alsmede aan den reeder of aan den eigenaar, die een Belgisch schip doen varen zonder geldig bewijs van deugdelijkheid of die een schip doen varen dat door den Inspectiedienst is aangehouden of die een Belgisch schip doen varen niettegenstaande de Belgische consul, krachtens artikel 16 van deze wet, de afvaart verboden heeft of die, uit eene Belgische haven, een landverhuizersschip zonder machtiging tot afvaart doen zee kiezen.

ART. 27.

Behoudens de bij artikel 25 bijzonderlijk omschreven overtreding, wordt gestraft met boete van 26 tot 300 frank en met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand of met slechts ééne dier straffen, elkeen die zich zal hebben

infraction aux dispositions de l'arrêté royal pris en exécution de l'article 3 de la présente loi.

ART. 28.

Sera puni des mêmes peines toute personne qui aura entravé la mission du Service d'inspection ou des experts désignés par les agents consulaires aux termes des articles 6, 7, 9 et 16 ou qui se sera rendue coupable d'une infraction aux dispositions de l'article 19, alinéa 3, ou de l'article 23 de la présente loi.

ART. 29.

Seront punis d'une amende de 26 à 2,000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans ou d'une de ces peines seulement les experts désignés par un agent consulaire, aux termes des articles 6, 7, 9 et 16 de la présente loi, qui se seront rendus coupables de faute inexcusable dans l'exercice de leur mission.

Les articles 195 et 214 du Code pénal sont applicables auxdits experts.

ART. 30.

Les peines prononcées contre le capitaine peuvent être réduites au quart de celles prononcées contre l'armateur ou le propriétaire s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire.

ART. 31.

On entend par capitaine, le capitaine ou patron du navire ou celui qui, en fait, exerce le commandement.

schuldig gemaakt aan eene overtreding van de bepalingen van het koninklijk besluit, genomen ter uitvoering van artikel 3 van 'deze wet.

ART. 28.

Met dezelfde straffen wordt gestraft, elkeen die de zending zal belemmerd hebben van den Inspectiedienst of van de deskundigen, luidens artikelen 6, 7, 9 en 16 door de consulaire ambtenaren aangewezen, of die zich zal hebben schuldig gemaakt aan eene overtreding van de bepalingen van artikel 19, 3^{de} lid, of van artikel 23 van deze wet.

ART. 29.

Met boete van 26 tot 2,000 frank en met gevangenisstraf van eene maand tot twee jaar of met slechts ééne dier straffen, worden gestraft de deskundigen, door een consulaire ambtenaar aangewezen luidens artikelen 6, 7, 9 en 16 van deze wet, die zich zullen schuldig gemaakt hebben aan eene onverschoonbare fout in de uitoefening hunner zending.

Op die deskundigen zijn artikelen 195 en 214 van het Strafwetboek van toepassing.

ART. 30.

De tegen den kapitein uitgesproken straffen kunnen verminderd worden tot het vierde van die welke tegen den reeder of den eigenaar werden uitgesproken als het bewezen is dat die kapitein een schriftelijk of mondeling bevel van dien reeder of eigenaar ontvangen heeft.

ART. 31.

Door kapitein wordt verstaan de kapitein of schipper van het schip of hij die feitelijk gezag voert.

ART. 32.

Tout membre de l'équipage qui aura provoqué l'arrêt ou l'interdiction de départ d'un navire par des allégations reconnues inexactes sera puni d'une amende de 1 à 26 francs et d'un emprisonnement de un à sept jours. Si les allégations inexactes ont été produites sciemment, le coupable sera puni d'une amende de 26 à 100 francs et d'un emprisonnement de huit jours à six mois.

Ceux qui, d'une manière quelconque, auront directement provoqué à commettre le fait prévu par le présent article seront punis des mêmes peines que les auteurs.

ART. 33.

Les dispositions du Livre premier du Code pénal sans exceptions, ainsi que les lois du 4 octobre 1867, 26 décembre 1881 et 4 septembre 1891 sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

ART. 34.

Les fonctionnaires et agents du Service d'inspection ainsi que les commissaires maritimes et les autres officiers de police judiciaire en Belgique et les agents consulaires belges à l'étranger, auront le droit de rechercher, conformément à la présente loi, et de constater par des procès-verbaux faisant foi, jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux dispositions du présent chapitre. Les agents du Service d'inspection qui n'auraient point prêté le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831, prêteront le serment susdit devant

ART. 32.

Met boete van 1 tot 26 frank en met gevangenisstraf van een tot zeven dagen wordt gestraft elk lid van de bemanning dat de aanhouding of het verbod van afvaart van een schip zal uitgelokt hebben door onnauwkeurig bevonden beweringen. Als de onnauwkeurig bevonden beweringen met voorweten werden gedaan, wordt de schuldige gestraft met boete van 26 tot 100 frank en met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand.

Zij die op om het even welke wijze rechtstreeks zullen aangezet hebben tot het bedrijven van het bij dit artikel voorzien feit, worden gestraft met dezelfde straffen als de daders.

ART. 33.

De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, zonder uitzonderingen, alsmede de wetten van 4 October 1867, 26 December 1881 en 4 September 1891 zijn van toepassing op de bij deze wet voorziene overtredingen.

ART. 34.

De ambtenaren en bedienden van den Inspectiedienst alsmede de zeecommissarissen en de andere officieren der gerechtelijke politie in België en de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland, zullen het recht hebben de overtredingen van de bepalingen van dit hoofdstuk overeenkomstig deze wet op te sporen en vast te stellen door processen-verbaal, waaraan geloof wordt gehecht tot bewijs van het tegendeel. De bedienden van den inspectiedienst, die den bij decreet van 30 Juli 1831 voorgeschreven eed niet zouden afge-

le tribunal de première instance de l'arrondissement. legd hebben, zullen voormelden eed afleggen vóór de rechtbank van eersten aanleg van het arrondissement.

ART. 35.

Tout individu, belge ou étranger, qui aura commis, hors du territoire belge, une infraction prévue par la présente loi, pourra dans tous les cas être poursuivi en Belgique.

Sont également compétents : le tribunal du lieu de la résidence de l'inculpé ou de sa dernière résidence connue ; celui du lieu où il aura été trouvé, et celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire. A leur défaut, la connaissance de l'infraction appartiendra au tribunal correctionnel de Bruxelles. La présente disposition ne déroge pas à la compétence des tribunaux consulaires dans les pays hors de chrétienté.

CHAPITRE VII.**Dispositions spéciales aux navires étrangers.****ART. 36.**

Pour l'application de la présente loi aux navires étrangers, la loi du navire sera prise comme règle si elle accorde aux navires belges un traitement identique et si elle est reconnue par arrêté royal comme équivalente à la loi belge.

CHAPITRE VIII.**Dispositions fiscales.****ART. 37.**

Sont exemptés des formalités et droits de timbre et d'enregistrement, tous actes relatifs à l'exécution de la présente loi.

ART. 35.

Elke Belg of vreemdeling die, buiten het Belgisch grondgebied, eene bij deze wet voorziene overtreding zal begaan hebben, mag in alle gevallen in België vervolgd worden.

Zijn eveneens bevoegd : de rechtbank van de verblijfplaats van den betichte of van zijne laatst gekende verblijfplaats ; de rechtbank van de plaats waar hij gevonden werd en die in wier gebied de thuishaven van het schip ligt. Bij ontstentenis daarvan, behoort het oordeel over de overtreding bij de boetstraffelijke rechtbank te Brussel. Deze bepaling doet geene afbreuk aan de bevoegdheid der consulaire rechtbanken in de landen buiten de Christenheid.

HOOFDSTUK VII.**Bijzondere Bepalingen voor de vreemde Schepen.****ART. 36.**

Voor de toepassing van deze wet op de vreemde schepen wordt de wet van het schip tot regel genomen, als zij aan de Belgische schepen eene volkomen gelijke behandeling toestaat en als zij bij koninklijk besluit wordt erkend als gelijkwaardig zijnde met de Belgische wet.

HOOFDSTUK VIII.**Fiscale Bepalingen.****ART. 37.**

Alle akten betreffende de uitvoering van deze wet zijn vrijgesteld van de formaliteiten en rechten van zegel en registratie.

Un arrêté royal déterminera les droits qui pourront être perçus du chef de la visite d'un navire et de la délivrance des permis de navigation et de partance ainsi que les indemnités allouées aux experts désignés par les agents consulaires belges.

CHAPITRE IX.

Dispositions complémentaires.

ART. 38.

Sont abrogés à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, toutes les dispositions ayant pour objet la visite, la surveillance et l'inspection des navires auxquels elle s'applique et notamment :

Le titre III du décret des 9-13 août 1791 ;

L'article 62 du Livre II du Code de commerce.

ART. 39.

La loi du 14 décembre 1876 sera modifiée comme suit :

A l'article 4, les mots : « Les conditions d'aménagement et d'approvisionnement des navires » sont remplacés par les mots : « les conditions d'approvisionnement des navires ».

Les mots : « L'emplacement réservé aux passagers, leur réception à bord et leur départ » sont remplacés par les mots : « La réception à bord des passagers et leur départ ».

Les mots : « Le mode de la visite des navires avant le départ, laquelle tiendra lieu, pour les navires belges, de celle

Een koninklijk besluit bepaalt de rechten die kunnen geheven worden wegens de schouwing van een schip en de aflevering van de bewijzen van deugdelijkheid en van de machtigingen tot afvaart, alsmede de vergoedingen, toegekend aan de deskundigen, die door de Belgische consulaire ambtenaren zijn aangewezen.

HOOFSTUK IX.

Aanvullende Bepalingen.

ART. 38.

Zijn ingetrokken, te rekenen van de inwerkingtreding van deze wet, al de bepalingen betreffende de schouwing, het toezicht en de inspectie van de schepen waarop zij van toepassing zijn en inzonderheid :

Titel III van het decreet van 9-13 Augustus 1791 ;

Artikel 62 van Boek II van het Wetboek van Koophandel.

ART. 39.

De wet van 14 December 1876 wordt gewijzigd als volgt :

In artikel 4 zijn de woorden : « De voorwaarden van inrichting en van approviandeering der schepen » vervangen door de woorden : « De voorwaarden van approviandeering der schepen ».

De woorden : « De plaats voorbehouden aan de passagiers, hunne ontvangst aan boord en hunne afvaart » zijn vervangen door de woorden : « De ontvangst aan boord van de passagiers en hunne afvaart ».

De woorden : « De wijze van schouwing der schepen vóór de afvaart, welke voor de Belgische schepen zal

qui est prescrite par le Code de commerce; le mode de délivrance du certificat constatant l'accomplissement des prescriptions prévues par la loi et les règlements » sont supprimés.

Les mots : « Et généralement tout ce qui concerne la police de l'émigration » sont remplacés par : « Et généralement tout ce qui concerne la police de l'émigration en dehors de ce qui concerne la sécurité des navires ».

ART. 40.

La loi du 20 septembre 1903 sera modifiée comme suit :

Article 4, § 1^{er} : le 1^o sera complété comme suit : « Et un permis de navigation valable ».

Article 8; § 3, les mots : « que sur la production d'un certificat constatant que le bâtiment se trouve en bon état de navigabilité » sont remplacés par : « que sur la production d'un permis de navigation provisoire ou spécial valable ».

L'alinéa 2 du dit paragraphe est abrogé.

Article 9. Le § 1^{er} sera complété comme suit : « Il ne sera délivré de lettres de mer spéciales que sur la production d'un permis de navigation spécial valable pour le voyage que le navire est autorisé à effectuer sous pavillon belge ».

ART. 41.

L'article 63 du Livre II du Code de commerce sera modifié comme suit :

Les mots : « les procès-verbaux de visite » seront remplacés par : « le permis de navigation ».

plaats houden van degene, die door het Wetboek van koophandel voorgeschreven is; de wijze van afleveren van het bewijsschrift de vervulling vaststellende van de voorschriften voorzien bij de wetten en reglementen » vervallen.

De woorden : « En in het algemeen alles wat de politie der landverhuizing betreft » zijn vervangen door : « En over het algemeen alles wat de politie der landverhuizing betreft, buiten wat de veiligheid der schepen aangaat ».

ART. 40.

De wet van 20 September 1903 wordt gewijzigd als volgt :

Artikel 4, § 1, 1^o wordt aangevuld als volgt : « en een geldig bewijs van deugdelijkheid ».

Artikel 8, § 3, de woorden : « tenzij op overlegging van een bewijs waaruit blijkt dat het vaartuig zeewaardig is » worden vervangen door : « tenzij op overlegging van een geldig voorloopig of bijzonder bewijs van deugdelijkheid ».

Lid 2 van die paragraaf is ingetrokken.

Artikel 9. § 1 wordt aangevuld als volgt : « Bijzondere zeebrieven worden slechts afgeleverd op overlegging van een bijzonder bewijs van deugdelijkheid, dat geldig is voor de reis welke het schip gemachtigd is af te leggen onder Belgische vlag ».

ART. 41.

Artikel 63 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd als volgt :

De woorden : « de processen-verbaal van schouwing » worden vervangen door : « de bewijzen van deugdelijkheid ».

CHAPITRE X.

Dispositions transitoires.

ART. 42.

La présente loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1921. Un arrêté royal déterminera les prescriptions qui ne seront pas applicables ou qui ne seront applicables que sous certaines réserves aux navires en service ou en construction.

Donné à Laeken, le 18 mars 1920.

HOOFDSTUK X.

Overgangsbepalingen.

ART. 42.

Deze wet wordt van kracht op 1 Januari 1921. Een koninklijk besluit zal de voorschriften bepalen die op de in dienst of in aanbouw zijnde schepen niet toepasselijk zijn of die daarop slechts van toepassing zullen zijn onder zeker voorbehoud

Gegeven te Laken, den 18^e Maart 1920.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes et Télégraphes,*

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafen,*

P. POULLET.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 23 MAART 1920.

ONTWERP VAN WET OP DE VEILIGHEID DER SCHEPEN.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Dit ontwerp van wet op de veiligheid der schepen was ter Kamer ingediend geworden in April 1914.

De Regeering had het alstoen voegzaam gevonden eene zeevaartinspectie in te stellen met het oog op de bescherming van het menschenleven.

De aanvullingsakte van de « *Merchant Shipping Act* » van 1906, waarbij de bizonderste in Groot-Brittanië van kracht zijnde bepalingen betreffende de veiligheid der schepen toepasselijk werden gemaakt op de vreemde schepen, was het uitgangspunt geweest van eene reeks dergelijke maatregelen in andere landen.

De « *Convention de Londres* », welke op 20 Januari 1914 door de gevolmachtigden van de voornaamste zeevaartnatiën der wereld was ondertekend geworden, en die eene internationale veiligheidswet moest uitmaken voor de passagiersschepen bestemd tot het overvaren van den Oceaan, maakte, anderdeels, het bestaan van eene nationale zeevaartinspectie noodzakelijk.

België, dat een werkzaam en vaak overwegend aandeel had genomen aan de besprekingen dezer Conferentie, moest zich in staat stellen op volkomen doeltreffende wijze de toepassing op de onder zijne vlag varende schepen te verzekeren van de goedgekeurde regelen.

Het oogenblik was dus voor België gekomen het voorbeeld van de andere zeevaartnatiën na te volgen en in zijne wetgeving overal erkende grondregelen op te nemen.

De noodlottige gebeurtenissen die sedert Augustus 1914 de wereld in

verwarring hebben gebracht, hebben, tot heden, de verwezenlijking dezer plans belet, terwijl de ervaring opgedaan gedurende den laatsten oorlog, de behoefte heeft doen uitkomen aan nieuwe voorschriften voor het verzekeren van de bescherming van het menschenleven op zee.

Staande de vijandelijkheden die het land hebben verrast bij het begin van zijnen heropbloei als zeevaartnatie, heeft de Belgische handelsvloot, hoewel aanvankelijk zeer bescheiden en van maand tot maand nog verkleind door de aanvallen des vijands, voor het grootste gedeelte het noodige vervoer kunnen verzekeren voor de bevoorrading van het leger en voor die der bevolking. Dank zij inzonderheid de Belgische vloot in het Land tegen hongersnood behoeft gebleven.

De heldhaftige bemanningen die, zonder tellen, tijdens den oorlog haar leven hebben gegeven, hebben, meer dan ooit, recht op de bescherming van de openbare machten.

Anderdeels is het onontbeerlijk dat de handelsvloot, gewichtig onderdeel van 's Lands uitrusting, niet alleen door het aantal, maar bovendien door hare waarde voorzie in de behoeften van den economischen strijd.

De hooge vlucht die de koopvaardij in België moet nemen en welke bereids wordt bevestigd door het sedert den wapenstilstand heroverd veld, de gestadige en snelle verbetering van het materieel, de bijzondere bezorgdheid voor het leven, de gezondheid en het gemak van de ingescheepte personen zijn allemaal veelvermogene krachten, die de indiening van eene wet op de veiligheid noodzakelijk maken.

Gesproken uit de middens zelf waar het zeevaartheedrijf en het zeerecht het voorwerp zijn van eene dagelijksche ondervinding, met de meeste nauwkeurigheid voorbereid door den Hoogeren Zeraad, biedt deze wet, die de Regeering, rekening houdend met de beraadslagingen van de Conferentie van Londen en met de ervaringen tijdens den oorlog opgedaan, heeft bijgewerkt, al de wenschelijke waarborgen van zekerheid aan.

Het onderzoek van de artikelen vordert slechts korte opmerkingen.

De eischen van de wet verschillen naargelang het de Belgische of de vreemde schepen geldt.

Voor de eerste vereischt eene grondige en omstandige jaarlijksche schouwing het onderzoek van den romp en van de machines. Ingevolge deze schouwing wordt een bewijs van zeewaardigheid afgeleverd, waaruit zal worden vermoed, dat de schepen in staat van veiligheid verkeerren.

Dientengevolge zal het bestendig toezicht waaraan het schip onderworpen blijft, op de gewone wijze, enkel worden uitgeoefend op de voorwerpen voorzien bij artikel 11.

Afgezien van alle overeenkomst en zelfs van alle gelijkwaardigheid, kon hetzelfde niet gelden voor de vreemde schepen. Het zorgen voor de schouwing en de aflevering van een bewijs berust op het land waarvan het schip de vlag voert. Bijgevolg kunnen de vreemde schepen, doordat voor hen in beginsel hetzelfde vermoeden niet bestaat, dezelfde voordeelen niet genieten als de Belgische schepen. Deze oplossing wordt ingegeven door onafwijkbare redenen van menscheijkheid en door de bezorgdheid om onze

schepen aan geen strenger stelsel te onderwerpen dan de vreemde schepen. Door de overeenkomsten kan echter een stelsel van gelijkwaardigheid en wederkeerigheid ingevoerd worden; krachtens artikel 36 kan het stelsel zelfs zonder overeenkomst worden toegepast daar waar de gelijkwaardigheid en de wederkeerigheid feitelijk bestaan en bij koninklijk besluit vastgesteld zijn.

In dergelijke gevallen wordt de nationale wet van het schip tot regel genomen.

Wat de pleziërscheepvaart betreft werd om inspectie verzocht bij talrijke gegronde aanvragen.

Een koninklijk besluit zal de bepaling van de wet toepasselijk maken op bedoelde schepen. Wat andere vaartuigen betreft kan in het vervolg eene inspectie wenschelijk voorkomen.

Anderdeels is het logisch den kring voor het toepassen der wet uit te breiden tot al de wateren toegankelijk voor zeeschepen.

Ook voorziet het ontwerp de mogelijke toepassing van de wet op al de vlottuigen die geschikt zijn om eene bemanning te dragen en zich in de zeewateren bevinden.

Deze uitbreiding is de logische gevolgtrekking van de menschlievende gedachte die heeft voorgezeten bij het voorbereiden dezer regelen: alwaar het gevaar dat aan de zeewateren eigen is, zich voordoet, het moge in volle zee zijn, in kustwateren of in riviermonden, in stroomen, getijrivieren of zeekanalen, kan het oogenblik gunstig zijn om in te grijpen ten einde dit gevaar af te weren door afdoende straf- en voorbehoedmaatregelen. Doch deze maatregelen mogen geenszins de vrije uitbreiding der economische krachten belemmeren. De werking van de Regeering moet het privaatininitiatief eerbiedigen. Daar waar de inspectie feitelijk bestaat en ernstige waarborgen oplevert, bepaalt de Staatsdienst er zich bij de private organismen na te zien. Dit is des te noodzakelijker daar bijna al de Belgische schepen feitelijk in de eerste klasse gerangschikt zijn bij de voornaamste classificatie-maatschappijen. Zulks rechtvaardigt inzonderheid de bepalingen van artikel 40 van het ontwerp.

De geldigheidsduur van de bewijzen van zeewaardigheid is van het hoogste practisch belang. Als regel geldt, dat elk bewijs van zeewaardigheid hoeft vernieuwd in den loop van het jaar na dat waarin het opgemaakt werd. In geenerlei geval mag de geldigheidstermijn meer dan twintig maanden bedragen voor andere schepen dan passagiersbooten.

Voor elk jaartal moet de reeder dus een nieuw bewijsstuk bekomen, doch hij mag het oogenblik waarop hij zijn schip ter schouwing zal aanbieden, in welk tijdstip ook van het jaar kiezen, onder voorbehoud dat hij nooit meer dan twintig maanden laat verloop en tusschen twee achtereenvolgende schouwingen.

En dit stelsel is het dat bij koninklijk besluit zal ingevoerd worden. Zoo de Regeering niet gemeend heeft de bekrachtiging er van in de wet zelve te moeten voorstellen, dan is het met het oog op de toepassing van de Overeenkomst van Londen, waarbij de vernieuwing van het bewijs werd voor-

zien voor het einde van het loopend jaar en die, bijgevolg, voor de schepen waarop zij van toepassing is, eene uitzondering zal uitmaken op den in België aangenomen algemeenen regel.

Artikel 8 van het ontwerp stelt vast, dat het voorloopig bewijs van zeewaardigheid vervalt zoodra de schepen in de Belgische wateren komen. Het spreekt van zelf, dat deze bepaling beteekent, dat de schepen de Belgische havens mogen aandoen met een voorloopig bewijs. De geldigheid van dit bewijs vervalt maar op het oogenblik dat het schip in staat is, zich van een gewoon bewijs te voorzien. Doch de meeste bewoordingen hebben het verijdelten ten doel van het bedrog dat zou kunnen worden gepleegd door in de Belgische wateren te blijven zonder zich een gewoon bewijs aan te schaffen.

Het bewijs is niet ten onrechte streng voor den reeder die welbewust of door schuldige nalatigheid de veiligheid van de gescheepte personen in gevaar brengt. De toepassing van de voorbehoedbepalingen welke van dien aard zijn dat zij de bescherming verzekeren van het menschenleven op zee, heeft eene grootere strengheid voor gevolg jegens dengene die, in weerwil van menschenlevens, een schip dat niet in staat van veiligheid verkeert, aan zeegevaaren blootstelt.

Inzake bestuur wordt door het ontwerp eene belangrijke nieuwigheid ingevoerd.

Overeenkomstig de Nederlandsche wet machtigt het den Minister er toe de reeders schadeloos te stellen wier schip ten onrechte zou aangehouden geweest zijn. Deze nieuwigheid die het grondbeginsel van de scheiding der machten eerbiedigt en tevens zal toelaten de niet zeer billijke gevolgen te verzachten van eene steeds mogelijke vergissing, maakt een kostbaar voordeel uit voor de reederij.

Het voorontwerp van den Hoogeren Zeeraad bracht het hooger beroep tegen de bestuurlijke beslissingen voor eene commissie van onderzoek. Zoo de Regeering niet geméend heeft deze bepaling in het ontwerp te moeten overnemen, beduidt zulks niet dat zij ze afkeurt. Het nauw verband tusschen de inspectie eenerzijds en het bestuurlijk onderzoek anderzijds, zooals het onder andere in de Nederlandsche wet bestaat, komt, integendeel, hoogst wenschelijk voor. Zoo het hooger beroep voor den Minister wordt gebracht, dan is het dewijl de onderzoekingscommissie thans in België zóó niet bestaat dat de wet onmiddellijk kan toegepast worden.

Het wetsontwerp voorziet in eene ware behoefte. Het is bestemd om aan de nationale vlag onontbeerlijke veiligheidszekerheid te verschaffen.

Wij drukken de hoop uit dat het onverwijld moge gestemd worden.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
P. HYMANS.

*De Minister van Spoorwegen, Zeezezen,
Posterijen en Telegrafen,*
P. POULLET.

**Projet de loi sur la sécurité
des navires.**

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres
des Affaires Étrangères et des Chemins
de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes et Télégraphes est chargé
de présenter, en Notre nom, aux Cham-
bres législatives, le projet de loi dont
la teneur suit :

CHAPITRE PREMIER.

Des conditions de sécurité.

ARTICLE PREMIER.

Aucun navire belge ou étranger ne
peut prendre la mer d'un port belge ou
naviguer dans les eaux maritimes belges
et aucun navire belge ne peut prendre
la mer à l'étranger sans être en état de
sécurité.

Aucun navire belge n'est autorisé à
naviguer s'il n'est pourvu d'un permis
de navigation délivré conformément aux
dispositions de la présente loi.

ART. 2.

La présente loi s'applique à tout
navire de commerce au sens de l'arti-
cle 1^{er} du Livre II du Code de commerce.

**Ontwerp van wet op de Veiligheid
van Schepen.**

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van
Buitenlandsche Zaken en van Onzen
Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Zee-
wezen, Posterijen en Telegrafen zal uit
Onzen naam aan de Wetgevende Kamers
het ontwerp van wet aanbieden waarvan
de inhoud volgt :

EERSTE HOOFDSTUK.

Van de Veiligheidsvoorwaarden.

EERSTE ARTIKEL.

Geen Belgisch of vreemd schip mag
van uit eene Belgische haven zee kiezen
of in de Belgische zeewateren varen en
geen Belgisch schip mag in het buiten-
land zee kiezen als het niet in staat van
veiligheid is.

Geen Belgisch schip mag varen als
het niet voorzien is van een bewijs van
deugdelijkheid, afgeleverd overeenkom-
stig de bepalingen van deze wet.

ART. 2.

Deze wet geldt voor elk koopvaar-
dijschip, in den zin van artikel 1 van
Boek II van het Wetboek van Koop-

Un arrêté royal peut la rendre applicable en tout ou en partie à toutes autres catégories d'engins flottants susceptibles de porter un équipage et bénéficiant de la nationalité belge ou se trouvant dans la limite des eaux maritimes.

Un arrêté royal détermine les cours d'eau et les canaux compris dans l'expression « eaux maritimes » de la présente loi.

ART. 3.

Un arrêté royal fixe les conditions dans lesquelles le navire doit se trouver pour être en état de sécurité et notamment les prescriptions relatives :

- 1° A la construction et à l'état d'entretien de la coque;
- 2° Aux engins de sauvetage;
- 3° Aux agrès et appareils, aux objets d'armement et de rechange;
- 4° Aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation, à la télégraphie sans fil;
- 5° Aux chaudières, aux machines de propulsion; aux appareils mécaniques et électriques;
- 6° Aux aptitudes physiques, aux brevets et aux licences qui peuvent être exigés du capitaine et des membres de l'équipage;
- 7° Au nombre de passagers par catégories qui peuvent être transportés;
- 8° A l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;
- 9° Aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;
- 10° A l'arrimage et au lestage;
- 11° A toutes autres conditions relatives à la sécurité du navire et à la sauvegarde de la vie humaine.

Pour la fixation de ces règles, il sera

handel. Een koninklijk besluit kan haar geheel of gedeeltelijk toepasselijk maken op alle andere soorten van vlottuigen, die eene bemanning kunnen dragen en de Belgische nationaliteit genieten of zich binnen de Belgische zeewateren bevinden.

Een koninklijk besluit bepaalt welke waterloopen en vaarten begrepen zijn in de uitdrukking « zeewateren » van deze wet.

ART. 3.

Een koninklijk besluit stelt de voorwaarden vast waarin het schip moet verkeeren om in staat van veiligheid te zijn en inzonderheid de voorschriften betreffende :

- 1° Den bouw en het onderhoud van den romp;
- 2° De reddingtoestellen;
- 3° Zeil en treil, de uitrustingsvoorwerpen en de verwisselstukken;
- 4° De zeevaartinstrumenten, de sein-toestellen, de draadlooze telegrafie;
- 5° De ketels, de voortstuwingsmachines, de mechanische en electrische toestellen;
- 6° De lichamelijke geschiktheid, de brevetten en de vergunningen, welke kunnen vereischt worden van den kapitein en van de leden der bemanning;
- 7° Het aantal passagiers, per reeks, die mogen vervoerd worden;
- 8° De bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden;
- 9° De diepgangschalen en de vrijboordmerken;
- 10° De stuwing en ballasting;
- 11° Alle andere voorwaarden betreffende de veiligheid van het schip en de beveiliging van het menschenleven.

Voor de vaststelling dier regels wordt

tenu compte du service auquel le navire est destiné et du genre de navigation qu'il est appelé à faire.

rekening gehouden met den dienst waartoe het schip bestemd is en met den aard van de zeevaart welke het zal moeten afleggen.

CHAPITRE II.

Du permis de navigation.

ART. 4.

Le permis de navigation est délivré par le Service d'inspection maritime institué par la présente loi. Il constate que le navire répond dans toutes ses parties aux stipulations de la loi et des arrêtés royaux. Il énonce, en outre, par catégories, le nombre de personnes que le navire peut transporter.

ART. 5.

La demande d'un permis de navigation est adressée au chef du Service d'inspection maritime.

Un arrêté royal détermine les indications qui doivent être mentionnées dans la demande et les documents qui doivent y être annexés.

La visite préalable à la délivrance d'un permis de navigation a lieu en Belgique, ou, à la demande de l'intéressé et à ses frais, dans un port d'un des pays voisins.

ART. 6.

Lorsqu'un navire est mis sous pavillon belge à l'étranger, il doit se pourvoir d'un permis de navigation provisoire délivré par l'agent consulaire, sur la décision de trois experts par lui nommés et choisis parmi les experts de sociétés

HOOFDSTUK II.

Van het Bewijs van Deugdelijkheid.

ART. 4.

Het bewijs van deugdelijkheid wordt afgeleverd door den Dienst der Zeevaart-inspectie, ingesteld bij deze wet. Het stelt vast dat het schip in al zijne deelen beantwoordt aan de bepalingen van de wet en van de koninklijke besluiten. Het geeft daarenboven, per reeks, het aantal personen op die het schip mag vervoeren.

ART. 5.

De aanvraag om een bewijs van deugdelijkheid hoeft gezonden aan den dienstoverste der Zeevaartininspectie.

Een koninklijk besluit bepaalt de opgaven welke in de aanvraag dienen vermeld en de stukken welke er dienen bijgevoegd.

De schouwing, welke de aflevering van een bewijs van deugdelijkheid voorafgaat, geschiedt in België of, op aanvraag van den belanghebbende en op zijne kosten, in eene haven van een der naburige landen.

ART. 6.

Wanneer een schip in het buitenland onder Belgische vlag wordt gebracht, moet het zich een voorloopig bewijs van deugdelijkheid aanschaffen, dat door den consulaire ambtenaar wordt afgeleverd op de beslissing van drie door

de classification reconnues s'il en existe sur les lieux.

Lorsqu'un navire belge se trouvant à l'étranger est dans l'impossibilité de renouveler son permis de navigation dans les délais prévus, il doit se pourvoir d'un permis provisoire délivré dans les formes et conditions déterminées au paragraphe précédent.

ART. 7.

Un permis spécial de navigation peut être obtenu par un navire belge pour un voyage déterminé. A l'étranger, ce permis est délivré par l'agent consulaire, sur la décision de trois experts par lui nommés, choisis parmi les experts de sociétés de classification reconnues, s'il en existe sur les lieux.

ART. 8.

La teneur et la durée de validité des permis de navigation sont déterminées par arrêté royal.

La validité des permis provisoires expire en tout cas à l'arrivée du navire en Belgique.

ART. 9.

Lorsqu'un navire belge a subi de graves avaries ou que de notables changements ont été apportés à sa construction, le permis est suspendu et ne redevient valable qu'après une nouvelle

hem benoemde deskundigen, welke gekozen worden onder de deskundigen van de erkende classificatie-maatschappijen, als er zulke ter plaatse bestaan.

Wanneer een Belgisch schip zich in het buitenland bevindt en in de onmogelijkheid verkeert zijn bewijs van deugdelijkheid binnen den voorgeschreven termijn te vernieuwen, moet het zich een voorloopig bewijs aanschaffen, dat afgeleverd wordt in de vormen en in de voorwaarden, bepaald in voorgaande paragraaf.

ART. 7.

Een bijzonder bewijs van deugdelijkheid kan door een Belgisch schip verkregen worden voor eene bepaalde reis. In het buitenland wordt dat bewijs door den consulairen ambtenaar afgeleverd, op de beslissing van drie door hem benoemde deskundigen, die gekozen worden onder de deskundigen van de erkende classificatie-maatschappijen, als er zulke ter plaats bestaan.

ART. 8.

Inhoud en geldigheidsduur van de bewijzen van deugdelijkheid worden bepaald bij koninklijk besluit.

De geldigheidsduur der voorloopige bewijzen vervalt in elk geval bij de aankomst van het schip in België.

ART. 9.

Wanneer een Belgisch schip zware schade heeft opgelopen of als aan zijnen bouw aanzienlijke veranderingen werden toegebracht, wordt het bewijs geschorst en het wordt slechts terug geldig

visite faite par les autorités compétentes désignées dans la présente loi.

A l'étranger et à défaut d'agent consulaire sur les lieux, il suffit d'une attestation d'un agent d'une société de classification reconnue constatant que le navire est remis en état de sécurité.

Un procès verbal des constatations est annexé au permis de navigation du navire. Ce procès-verbal ne vaut pas renouvellement du permis.

ART. 10.

Tout navire régulièrement inscrit au registre d'une société de classification dûment reconnue est dispensé de constatations nouvelles sur les points qui ont fait l'objet de la surveillance de ladite société.

Les certificats délivrés dans des conditions à déterminer, par des organismes publics étrangers, sont admis au même titre que les certificats de classification.

Un arrêté ministériel détermine quelles sont les sociétés de classification et les organismes publics étrangers dont les certificats sont admis dans les conditions spécifiées ci-dessus et dans quelles limites leurs certificats pourront dispenser de l'inspection officielle.

Toutefois le service d'inspection conserve le droit de vérifier ou de faire vérifier, à l'intervention de l'agent consulaire, par les experts prévus à l'article 6, si les exigences requises pour l'obtention du classement ou du certificat ont été observées.

na eene nieuwe schouwing door de bevoegde overheden, aangewezen bij deze wet.

In het buitenland, en als er ter plaatse geen consulaire ambtenaar aanwezig is, volstaat een getuigschrift van eenen bediende eener erkende classificatie-maatschappij, waarbij wordt vastgesteld dat het schip opnieuw in staat van veiligheid is gebracht.

Een proces-verbaal dier vaststellingen wordt bij het bewijs van deugdelijkheid van het schip gevoegd. Dat proces-verbaal geldt niet als vernieuwing van het bewijs.

ART. 10.

Elk schip, dat regelmatig staat ingeschreven in het register eener behoorlijk erkende classificatie-maatschappij, is ontslagen van nieuwe vaststellingen betreffende de punten waarover door die maatschappij toezicht werd uitgeoefend.

De bewijzen, welke in te bepalen voorwaarden worden afgeleverd door vreemde openbare organismen, worden voor de aanvaarding gelijkgesteld met de classificatie-bewijzen.

Een ministerieel besluit bepaalt welke de classificatie-maatschappijen en de vreemde openbare organismen zijn, waarvan de bewijzen worden aanvaard in de hierboven vermelde voorwaarden, en binnen welke beperkingen hunne bewijzen ontslaan kunnen van de officiële inspectie.

De Inspectiedienst behoudt evenwel het recht na te zien of, door tusschenkomst van den consulaire ambtenaar, door de bij artikel 6 voorziene deskundigen, te doen nazien, of de vereischte voorwaarden voor het bekomen van de indeeling of van het bewijs werden nageleefd.

CHAPITRE III.

De la surveillance des navires.

ART. 11.

La surveillance du Service d'inspection est permanente. Elle s'exerce sur les navires belges et étrangers qui se trouvent dans les eaux belges.

A. Quant aux navires belges, le Service d'inspection s'assure :

1° Qu'ils sont munis d'un permis de navigation valable ;

2° Que les aménagements, l'armement et l'équipement ont été maintenus dans un état satisfaisant ;

3° Qu'ils sont pourvus d'un équipage suffisant au point de vue du nombre et des aptitudes, ou qu'ils le seront au moment de prendre la mer ;

4° Que le nombre de passagers de chaque catégorie ne dépasse pas le chiffre énoncé aux permis de navigation ;

5° Que le nombre et l'installation des engins de sauvetage sont suffisants pour le nombre total des personnes embarquées ;

6° Que les limites de charges sont observées ;

7° Que le lestage et l'arrimage paraissent convenables au point de vue de l'équilibre du navire ;

8° Que le chargement en pontée ne dépasse pas les limites prescrites.

Cette surveillance doit s'exercer sans apporter d'entraves à l'exploitation commerciale du navire.

B. Quant aux navires étrangers, la surveillance peut porter sur toutes les conditions exigées par l'arrêté royal prévu à l'article 3 de la présente loi.

HOOFDSTUK III.

Van het Toezicht over de Schepen.

ART. 11.

De Inspectiedienst oefent voortdurend toezicht uit. Dat toezicht betreft de Belgische en de vreemde schepen, welke zich in de Belgische wateren bevinden.

A. Wat de Belgische schepen betreft, ziet de Inspectiedienst na :

1° Of zij voorzien zijn van een geldig bewijs van deugdelijkheid ;

2° Of de inrichtingen en de uitrusting in bevredigenden staat werden gehouden ;

3° Of zij, ten opzichte van aantal en geschiktheid, eene voldoende bemanning hebben of zullen hebben bij het zee kiezen ;

4° Of het aantal passagiers van elke reeks het cijfer, dat in het bewijs van deugdelijkheid werd opgegeven, niet te boven gaat ;

5° Of het aantal en de inrichting der reddingtoestellen voldoende zijn voor het gezamenlijk aantal ingescheepte personen ;

6° Of de belastinggrenzen werden in acht genomen ;

7° Of zij behoorlijk geballast en gestuwd blijken ten opzichte van het evenwicht van het schip ;

8° Of de deklading de voorgescheven grenzen niet overtreft.

Dat toezicht moet geschieden zonder de handelsexploitatie van het schip te belemmeren.

B. Wat de vreemde schepen betreft mag het toezicht al de voorwaarden betreffen die gesteld zijn in het koninklijk besluit, voorzien bij artikel 3 van deze wet.

Le Service d'inspection maritime arrête tout navire qui ne répond pas aux conditions ci dessus.

Il arrête de même tout navire à émigrants non muni du certificat de partance prévu à l'article 22 de la présente loi.

ART. 12.

Lorsque les dispositions de l'article précédent ne peuvent être invoquées et que des présomptions graves font croire qu'un navire belge ne pourrait naviguer sans compromettre la sécurité des passagers ou de l'équipage, le Service d'inspection peut arrêter le navire. Il peut exiger, en pareil cas, que le navire lui soit présenté à sec et à l'état lège.

Toutefois, le Service d'inspection n'use du pouvoir extraordinaire que lui confère le présent article qu'avec l'autorisation préalable du Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes.

ART. 13.

S'il est constaté que l'arrêt du navire n'était pas justifié, une indemnité pourra être accordée par l'État.

ART. 14.

Notification de l'arrêt ou de la levée de l'arrêt est donnée au commissaire maritime qui assure l'exécution de ces décisions.

ART. 15.

Aucun rôle d'équipage ne peut être

De Dienst van de Zeevaartinspectie houdt elk schip aan dat niet aan de hierboven gestelde voorwaarden voldoet.

Hij houdt eveneens elk landverhuizersschip aan dat niet voorzien is van de machtiging tot afvaart, waarvan sprake in artikel 22 van deze wet.

ART. 12.

Wanneer de bepalingen van voorgaand artikel niet kunnen ingeroepen worden en zware vermoedens doen gelooven dat een Belgisch schip niet zou kunnen varen zonder de veiligheid van de passagiers of van de bemanning in gevaar te brengen, mag de Inspectiedienst het schip aanhouden. In dergelijk geval mag hij vergen dat het schip hem op het droge en ledig worde vertoond.

Van de buitengewone macht welke hem bij dit artikel wordt verleend mag de Inspectiedienst evenwel geen gebruik maken zonder voorafgaandelijke machtiging van den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien.

ART. 13.

Als vastgesteld wordt dat de aanhouding van het schip niet gewettigd was, mag eene vergoeding door den Staat worden toegekend.

ART. 14.

Van de aanhouding of van hare opheffing hoeft kennis gegeven aan den zecommissaris, welke de uitvoering van die beslissingen verzekert.

ART. 15.

Geene monsterrol mag door een con-

visé par un agent consulaire sans qu'il soit annexé, à ce document, un permis de navigation non périmé et applicable au voyage en cours.

ART. 16.

Si le consul de Belgique en est spécialement requis à la diligence du Service d'inspection maritime, il exerce sur le navire la surveillance prévue à l'article 11 en désignant, à cet effet, un ou trois experts qui seront choisis parmi ceux des sociétés de classification reconnues s'il en existe sur les lieux.

Le consul de Belgique interdit le départ du navire qui n'est pas pourvu d'un permis de navigation valable ou qui par l'inobservation des conditions visées à l'article 11 compromet la sécurité de l'équipage ou des passagers.

ART. 17.

L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée au Service d'inspection ou au consul de Belgique s'il estime que le navire n'offre pas toutes les garanties voulues.

Le chef du Service d'inspection ou le consul devra entendre l'équipage.

CHAPITRE IV.

Du Service d'Inspection Maritime.

ART. 18.

Le Service d'inspection maritime est organisé par arrêté royal.

sulairen abtenaar gevisceerd worden, als bij dat stuk geen bewijs van deugdelijkheid is gevoegd dat nog niet vervallen is en nog geldt voor de aangevangen reis.

ART. 16.

Als de Belgische consul daartoe bijzonder verzocht wordt door tusschenkomst van den Dienst van de Zeevaartinspectie, oefent hij op het schip het bij artikel 11 voorzien toezicht uit door te dien einde een of drie deskundigen aan te duiden, welke gekozen worden onder die van de erkende classificatiemaatschappijen, als er zulke ter plaatse zijn.

De Belgische consul verbiedt de afvaart van het schip dat geen geldig bewijs van deugdelijkheid heeft of dat, door de niet-inachtneming van de bij artikel 11 bedoelde voorwaarden, de veiligheid van de bemanning of van de passagiers in gevaar brengt.

ART. 17.

Als de bemanning oordeelt dat het schip niet al de noodige waarborgen oplevert, mag zij te allen tijde een met redenen omkleed verzoekschrift zenden aan den Inspectiedienst of aan den Belgischen consul.

De overste van den Inspectiedienst of de consul moet de bemanning onderhooren.

HOOFDSTUK IV.

Van den Dienst der Zeevaartinspectie.

ART. 18.

De Dienst van de Zeevaartinspectie wordt ingericht bij koninklijk besluit.

ART. 19.

Les fonctionnaires et agents de ce service et les experts désignés en vue d'une visite aux termes des articles 6, 7 et 16 de la présente loi, ont le droit de se rendre en tout temps à bord de tout navire se trouvant dans les eaux belges et de tous navires belges se trouvant à l'étranger, aux fins d'effectuer les constatations qui rentrent dans leur mission.

Les fonctionnaires ont le droit d'exiger la production de tous les papiers de bord et des pièces à conviction.

Tout propriétaire, armateur ou capitaine est tenu de donner aux fonctionnaires et agents du Service d'inspection l'aide nécessaire à l'accomplissement de leur mission.

ART. 20.

La visite d'un navire pour la délivrance d'un permis de navigation définitif ou provisoire comporte un examen fait à sec.

Est dispensé de l'obligation de l'examen à sec, le navire dont la carène a été visitée par les agents d'une société de classification reconnue, à condition que le Service d'inspection ait été préalablement avisé de la date et du lieu de l'examen.

Il peut en être de même pour le navire qui, ayant été visité à sec à l'occasion de la délivrance d'un permis de navigation provisoire, sollicite l'obtention d'un permis définitif.

Dans tous les cas, le délai de validité du permis commence à courir à partir du jour où la visite à sec s'est terminée.

ART. 19.

De ambtenaren en bedienden van dezen dienst en de deskundigen welke luidens artikelen 6, 7 en 16 van deze wet werden aangewezen om eene schouwing te doen, hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van elk schip dat zich in de Belgische wateren bevindt en van al de Belgische schepen die zich in het buitenland bevinden, ten einde de vaststellingen te doen welke hunne zending hun oplegt.

De ambtenaren hebben het recht te vergen dat al de scheepspapieren en de overtuigingsstukken hun worden voorgelegd.

Elke eigenaar, reeder of kapitein is verplicht den ambtenaren en bedienden van den Inspectiedienst de noodige hulp te verstrekken tot vervulling van hunne zending.

ART. 20.

De schouwing van een schip voor de aflevering van een gewoon of van een voorloopig bewijs van deugdelijkheid omvat een onderzoek op het droge.

Wordt ontslagen van de verplichting op het droge onderzocht te worden, het schip waarvan de bodem werd geschouwd door de bedienden eener erkende classificatie-maatschappij, op voorwaarde dat de Inspectiedienst vooraf kennis heeft gekregen van den datum en van de plaats van het onderzoek.

Hetzelfde geldt voor het schip dat op het droge onderzocht werd met het oog op de aflevering van een voorloopig bewijs van deugdelijkheid en dat een gewoon bewijs aanvraagt.

In alle gevallen loopt de geldigheidsduur van het bewijs te rekenen van den dag waarop de schouwing op het droge werd geëindigd.

Par dérogation à l'alinéa I du présent article, la visite d'un navire en bois doublé en métal ne comporte l'obligation d'un examen à sec qu'une fois tous les trois ans.

Dans les cas visés à l'article 9, l'inspection se borne aux constatations nécessaires pour permettre au Service d'inspection et aux experts de s'assurer que le navire qui a subi des transformations ou des réparations se trouve en état de sécurité.

Dans tous les cas, le Service d'inspection peut exiger que le navire soit présenté à l'état léger.

ART. 21.

En cas de refus de permis de navigation et en cas d'arrêt du navire, le Service d'inspection dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures, au signataire de la demande du permis ou au capitaine du navire arrêté.

Il en est de même à l'étranger, si les experts désignés par les agents consulaires estiment que le permis de navigation provisoire ne peut être accordé ou si le Consul de Belgique, usant du pouvoir que lui confère l'article 16 de la présente loi, interdit le départ d'un navire.

Le Service d'inspection et les experts peuvent subordonner la délivrance du permis de navigation, son renouvellement ou la levée de l'arrêt ou de l'interdiction, à l'exécution de certains travaux.

Le présent article s'applique également en cas de suspension d'un permis de navigation.

In afwijking van lid I van dit artikel, omvat de schouwing van een houten schip, met metaal belegd, slechts om de drie jaar een verplichtend onderzoek op het droge.

In de bij artikel 9 bedoelde gevallen, bepaalt zich het toezicht bij de vaststellingen die noodig zijn om aan den Inspectiedienst of aan de deskundigen toe te laten na te gaan of het schip, dat veranderd of hersteld werd, in staat van veiligheid verkeert.

In alle gevallen mag de Inspectiedienst vergen dat hem het schip ledig worde vertoond.

ART. 21.

Wordt het bewijs van deugdelijkheid geweigerd of wordt het schip aangehouden, dan maakt de Inspectiedienst een met redenen omkleed proces-verbaal op waarvan een afschrift binnen vier en twintig uren wordt gezonden aan den ondertekenaar van de aanvraag om een bewijs of aan den kapitein van het aangehouden schip.

Evenzoo wordt gedaan in het buitenland, als de door de consulaire ambtenaren aangewezen deskundigen oordeelen dat het voorloopig bewijs van deugdelijkheid niet mag afgeleverd worden of als de Belgische consul, gebruik makend van het recht hem toegekend bij artikel 16 van deze wet, de afvaart van een schip verbiedt.

De Inspectiedienst en de deskundigen mogen eischen dat sommige werken worden uitgevoerd, vooraleer zij het bewijs van deugdelijkheid afleveren of vernieuwen of de aanhouding of het verbod opheffen.

Dit artikel geldt eveneens bij schorsing van een bewijs van deugdelijkheid.

ART. 22.

Pour les navires à émigrants, le Service de l'inspection s'assure à chaque départ que les dispositions relatives à l'émigration sont observées et délivre un certificat de partance.

ART. 23.

A bord des navires à passagers, un duplicata du permis de navigation doit être affiché dans un endroit accessible aux passagers.

CHAPITRE V.

De l'appel.

ART. 24.

Dans les dix jours de la réception de l'avertissement prévu à l'article 21, il peut être interjeté appel des décisions prises par le Service d'inspection maritime, par le Consul de Belgique dans le cas de l'article 16, alinéa 2, ainsi que par les experts désignés par les agents consulaires.

Le droit d'appel appartient au signataire de la demande du permis de navigation et en cas de suspension d'un permis, d'arrêt ou d'interdiction de départ d'un navire, au capitaine, à l'armateur et au propriétaire du navire.

L'appel est porté devant le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes par requête précisant les faits invoqués.

L'appel n'est pas suspensif.

ART. 22.

Voor landverhuizersschepen gaat de Inspectiedienst bij elke afvaart na of de bepalingen betreffende de landverhuizing werden nageleefd en levert eene machtiging tot afvaart af.

ART. 23.

Aan boord van de passagiersschepen hoeft een dubbel van het bewijs van deugdelijkheid aangeplakt op eene plaats waar de passagiers toegang hebben.

HOOFDSTUK V.

Van het Beroep.

ART. 24.

Binnen tien dagen na de ontvangst van de bij artikel 21 voorziene verwittiging, mag beroep worden ingesteld tegen de beslissingen die genomen worden door den Dienst van de Zeevaart-inspectie, door den Belgischen consul in het geval voorzien bij artikel 16, 2^{de} lid, alsmede door de deskundigen aangewezen door de consulaire ambtenaren.

Het recht op beroep behoort aan den ondertekenaar van de aanvraag om het bewijs van deugdelijkheid en, bij schorsing van een bewijs, bij aanhouding of bij verbod van afvaart van een schip, aan den kapitein, aan den reeder en aan den eigenaar van het schip.

Het beroep wordt voor den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen gebracht bij verzoekschrift waarin de ingeroepen feiten bijzonderlijk omschreven zijn.

Het beroep heeft geene opschorsende kracht.

CHAPITRE VI.

Des dispositions répressives.

ART. 25.

Seront punis d'une amende de 500 à 5,000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, le capitaine ainsi que l'armateur ou le propriétaire d'un navire qui, sciemment ou par faute inexcusable et d'une manière illicite feront, d'un port belge, prendre la mer à un navire ou feront prendre la mer à l'étranger à un navire belge dont l'état compromet la sécurité des passagers ou de l'équipage.

ART. 26.

Les peines prévues à l'article précédent ou l'une d'elles seulement seront applicables au capitaine ainsi qu'à l'armateur ou au propriétaire qui feront naviguer un navire belge sans un permis de navigation valable ou qui feront naviguer un navire frappé d'arrêt par le Service d'inspection ou qui feront naviguer un navire belge au mépris de l'interdiction de départ prononcé par le consul de Belgique en vertu de l'article 16 de la présente loi, ou qui feront, d'un port belge, prendre la mer à un navire à émigrants non muni d'un certificat de partance.

ART. 27.

Sauf l'infraction spécifiée à l'article 25, sera puni d'une amende de 26 à 300 francs et d'un emprisonnement de huit jours à trois mois ou de l'une de ces peines seulement, toute personne qui se sera rendue coupable d'une

HOOFDSTUK VI.

Van de Strafbepalingen.

ART. 25.

Met boete van 500 tot 5,000 frank en met gevangenisstraf van eene maand tot twee jaar, wordt gestraft de kapitein alsmede de reeder of de eigenaar van een schip, welke, met voorweten of door eene onverschoonbare schuld en op ongeoorloofde wijze, van uit eene Belgische haven een schip doen zee kiezen of een schip doen varen in de Belgische zeewateren of in het buitenland een Belgisch schip doen zee kiezen, als de toestand van dat schip de veiligheid van de passagiers of van de bemanning in gevaar brengt.

ART. 26.

De in voorgaand artikel voorziene straffen of slechts ééne dier straffen worden opgelegd aan den kapitein alsmede aan den reeder of aan den eigenaar, die een Belgisch schip doen varen zonder geldig bewijs van deugdelijkheid of die een schip doen varen dat door den Inspectiedienst is aangehouden of die een Belgisch schip doen varen niettegenstaande de Belgische consul, krachtens artikel 16 van deze wet, de afvaart verboden heeft of die, uit eene Belgische haven, een landverhuizersschip zonder machtiging tot afvaart doen zee kiezen.

ART. 27.

Behoudens de bij artikel 25 bijzonderlijk omschreven overtreding, wordt gestraft met boete van 26 tot 300 frank en met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand of met slechts ééne dier straffen, elkeen die zich zal hebben

infraction aux dispositions de l'arrêté royal pris en exécution de l'article 3 de la présente loi.

ART. 28.

Sera puni des mêmes peines toute personne qui aura entravé la mission du Service d'inspection ou des experts désignés par les agents consulaires aux termes des articles 6, 7, 9 et 16 ou qui se sera rendue coupable d'une infraction aux dispositions de l'article 19, alinéa 3, ou de l'article 23 de la présente loi.

ART. 29.

Seront punis d'une amende de 26 à 2,000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans ou d'une de ces peines seulement les experts désignés par un agent consulaire, aux termes des articles 6, 7, 9 et 16 de la présente loi, qui se seront rendus coupables de faute inexcusable dans l'exercice de leur mission.

Les articles 195 et 214 du Code pénal sont applicables auxdits experts.

ART. 30.

Les peines prononcées contre le capitaine peuvent être réduites au quart de celles prononcées contre l'armateur ou le propriétaire s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire.

ART. 31.

On entend par capitaine, le capitaine ou patron du navire ou celui qui, en fait, exerce le commandement.

schuldig gemaakt aan eene overtreding van de bepalingen van het koninklijk besluit, genomen ter uitvoering van artikel 3 van deze wet.

ART. 28.

Met dezelfde straffen wordt gestraft, elkeen die de zending zal belemmerd hebben van den Inspectiedienst of van de deskundigen, luidens artikelen 6, 7, 9 en 16 door de consulaire ambtenaren aangewezen, of die zich zal hebben schuldig gemaakt aan eene overtreding van de bepalingen van artikel 19, 3^{de} lid, of van artikel 23 van deze wet.

ART. 29.

Met boete van 26 tot 2,000 frank en met gevangenisstraf van eene maand tot twee jaar of met slechts ééne dier straffen, worden gestraft de deskundigen, door een consulaire ambtenaar aangewezen luidens artikelen 6, 7, 9 en 16 van deze wet, die zich zullen schuldig gemaakt hebben aan eene onverschoonbare fout in de uitoefening hunner zending.

Op die deskundigen zijn artikelen 195 en 214 van het Strafwetboek van toepassing.

ART. 30.

De tegen den kapitein uitgesproken straffen kunnen verminderd worden tot het vierde van die welke tegen den reeder of den eigenaar werden uitgesproken als het bewezen is dat die kapitein een schriftelijk of mondeling bevel van dien reeder of eigenaar ontvangen heeft.

ART. 31.

Door kapitein wordt verstaan de kapitein of schipper van het schip of hij die feitelijk gezag voert.

ART. 32.

Tout membre de l'équipage qui aura provoqué l'arrêt ou l'interdiction de départ d'un navire par des allégations reconnues inexactes sera puni d'une amende de 1 à 26 francs et d'un emprisonnement de un à sept jours. Si les allégations inexactes ont été produites sciemment, le coupable sera puni d'une amende de 26 à 100 francs et d'un emprisonnement de huit jours à six mois.

Ceux qui, d'une manière quelconque, auront directement provoqué à commettre le fait prévu par le présent article seront punis des mêmes peines que les auteurs.

ART. 33.

Les dispositions du Livre premier du Code pénal sans exceptions, ainsi que les lois du 4 octobre 1867, 26 décembre 1881 et 4 septembre 1891 sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

ART. 34.

Les fonctionnaires et agents du Service d'inspection ainsi que les commissaires maritimes et les autres officiers de police judiciaire en Belgique et les agents consulaires belges à l'étranger, auront le droit de rechercher, conformément à la présente loi, et de constater par des procès-verbaux faisant foi, jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux dispositions du présent chapitre. Les agents du Service d'inspection qui n'auraient point prêté le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831, prêteront le serment susdit devant

ART. 32.

Met boete van 1 tot 26 frank en met gevangenisstraf van een tot zeven dagen wordt gestraft elk lid van de bemanning dat de aanhouding of het verbod van afvaart van een schip zal uitgelokt hebben door onnauwkeurig bevonden beweringen. Als de onnauwkeurig bevonden beweringen met voorweten werden gedaan, wordt de schuldige gestraft met boete van 26 tot 100 frank en met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand.

Zij die op om het even welke wijze rechtstreeks zullen aangezet hebben tot het bedrijven van het bij dit artikel voorzien feit, worden gestraft met dezelfde straffen als de daders.

ART. 33.

De bepalingen van Boek 1 van het Strafwetboek, zonder uitzonderingen, alsmede de wetten van 4 October 1867, 26 December 1881 en 4 September 1891 zijn van toepassing op de bij deze wet voorziene overtredingen.

ART. 34.

De ambtenaren en bedienden van den Inspectiedienst alsmede de zeecommissarissen en de andere officieren der gerechtelijke politie in België en de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland, zullen het recht hebben de overtredingen van de bepalingen van dit hoofdstuk overeenkomstig deze wet op te sporen en vast te stellen door processen-verbaal, waaraan geloof wordt gehecht tot bewijs van het tegendeel. De bedienden van den inspectiedienst, die den bij decreet van 30 Juli 1831 voorgeschreven eed niet zouden afge-

le tribunal de première instance de l'arrondissement.

ART. 35.

Tout individu, belge ou étranger, qui aura commis, hors du territoire belge, une infraction prévue par la présente loi, pourra dans tous les cas être poursuivi en Belgique.

Sont également compétents : le tribunal du lieu de la résidence de l'inculpé ou de sa dernière résidence connue; celui du lieu où il aura été trouvé, et celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire. A leur défaut, la connaissance de l'infraction appartiendra au tribunal correctionnel de Bruxelles. La présente disposition ne déroge pas à la compétence des tribunaux consulaires dans les pays hors de chrétienté.

CHAPITRE VII.

Dispositions spéciales aux navires étrangers.

ART. 36.

Pour l'application de la présente loi aux navires étrangers, la loi du navire sera prise comme règle si elle accorde aux navires belges un traitement identique et si elle est reconnue par arrêté royal comme équivalente à la loi belge.

CHAPITRE VIII.

Dispositions fiscales.

ART. 37.

Sont exemptés des formalités et droits de timbre et d'enregistrement, tous actes relatifs à l'exécution de la présente loi.

legd hebben, zullen voormelden eed afleggen vóór de rechtbank van eersten aanleg van het arrondissement.

ART. 35.

Elke Belg of vreemdeling die, buiten het Belgisch grondgebied, eene bij deze wet voorziene overtreding zal begaan hebben, mag in alle gevallen in België vervolgd worden.

Zijn eveneens bevoegd : de rechtbank van de verblijfplaats van den betichte, of van zijne laatst gekende verblijfplaats; de rechtbank van de plaats waar hij gevonden werd en die in wier gebied de thuishaven van het schip ligt. Bij ontstentenis daarvan, behoort het oordeel over de overtreding bij de boetstraffelijke rechtbank te Brussel. Deze bepaling doet geene afbreuk aan de bevoegdheid der consulaire rechtbanken in de landen buiten de Christenheid.

HOOFDSTUK VII.

Bijzondere Bepalingen voor de vreemde Schepen.

ART. 36.

Voor de toepassing van deze wet op de vreemde schepen wordt de wet van het schip tot regel genomen, als zij aan de Belgische schepen eene volkomen gelijke behandeling toestaat en als zij bij koninklijk besluit wordt erkend als gelijkwaardig zijnde met de Belgische wet.

HOOFDSTUK VIII.

Fiscale Bepalingen.

ART. 37.

Alle akten betreffende de uitvoering van deze wet zijn vrijgesteld van de formaliteiten en rechten van zegel en registratie.

Un arrêté royal déterminera les droits qui pourront être perçus du chef de la visite d'un navire et de la délivrance des permis de navigation et de partance ainsi que les indemnités allouées aux experts désignés par les agents consulaires belges.

CHAPITRE IX.

Dispositions complémentaires.

ART. 38.

Sont abrogés à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, toutes les dispositions ayant pour objet la visite, la surveillance et l'inspection des navires auxquels elle s'applique et notamment :

Le titre III du décret des 9-13 août 1791 ;

L'article 62 du Livre II du Code de commerce.

ART. 39.

La loi du 14 décembre 1876 sera modifiée comme suit :

A l'article 4, les mots : « Les conditions d'aménagement et d'approvisionnement des navires » sont remplacés par les mots : « les conditions d'approvisionnement des navires ».

Les mots : « L'emplacement réservé aux passagers, leur réception à bord et leur départ » sont remplacés par les mots : « La réception à bord des passagers et leur départ ».

Les mots : « Le mode de la visite des navires avant le départ, laquelle tiendra lieu, pour les navires belges, de celle

Een koninklijk besluit bepaalt de rechten die kunnen geheven worden wegens de schouwing van een schip en de aflevering van de bewijzen van deugdelijkheid en van de machtigingen tot afvaart, alsmede de vergoedingen, toegekend aan de deskundigen, die door de Belgische consulaire ambtenaren zijn aangewezen.

HOOFSTUK IX.

Aanvullende Bepalingen.

ART. 38.

Zijn ingetrokken, te rekenen van de inwerkingtreding van deze wet, al de bepalingen betreffende de schouwing, het toezicht en de inspectie van de schepen waarop zij van toepassing zijn en inzonderheid :

Titel III van het decreet van 9-13 Augustus 1791 ;

Artikel 62 van Boek II van het Wetboek van Koophandel.

ART. 39.

De wet van 14 December 1876 wordt gewijzigd als volgt :

In artikel 4 zijn de woorden : « De voorwaarden van inrichting en van approviandeering der schepen » vervangen door de woorden : « De voorwaarden van approviandeering der schepen ».

De woorden : « De plaats voorbehouden aan de passagiers, hunne ontvangst aan boord en hunne afvaart » zijn vervangen door de woorden : « De ontvangst aan boord van de passagiers en hunne afvaart ».

De woorden : « De wijze van schouwing der schepen vóór de afvaart, welke voor de Belgische schepen zal

qui est prescrite par le Code de commerce; le mode de délivrance du certificat constatant l'accomplissement des prescriptions prévues par la loi et les règlements » sont supprimés.

Les mots : « Et généralement tout ce qui concerne la police de l'émigration » sont remplacés par : « Et généralement tout ce qui concerne la police de l'émigration en dehors de ce qui concerne la sécurité des navires ».

ART. 40.

La loi du 20 septembre 1903 sera modifiée comme suit :

Article 4, § 1^{er} : le 1^o sera complété comme suit : « Et un permis de navigation valable ».

Article 8, § 3, les mots : « que sur la production d'un certificat constatant que le bâtiment se trouve en bon état de navigabilité » sont remplacés par : « que sur la production d'un permis de navigation provisoire ou spécial valable ».

L'alinéa 2 du dit paragraphe est abrogé.

Article 9. Le § 1^{er} sera complété comme suit : « Il ne sera délivré de lettres de mer spéciales que sur la production d'un permis de navigation spécial valable pour le voyage que le navire est autorisé à effectuer sous pavillon belge ».

ART. 41.

L'article 63 du Livre II du Code de commerce sera modifié comme suit :

Les mots : « les procès-verbaux de visite » seront remplacés par : « le permis de navigation ».

plaats houden van degene, die door het Wetboek van koophandel voorgeschreven is; de wijze van afleveren van het bewijsschrift de vervulling vaststellende van de voorschriften voorzien bij de wetten en reglementen » vervallen.

De woorden : « En in het algemeen alles wat de politie der landverhuizing betreft » zijn vervangen door : « En over het algemeen alles wat de politie der landverhuizing betreft, buiten wat de veiligheid der schepen aangaat ».

ART. 40.

De wet van 20 September 1903 wordt gewijzigd als volgt :

Artikel 4, § 1, 1^o wordt aangevuld als volgt : « en een geldig bewijs van deugdelijkheid ».

Artikel 8, § 3, de woorden : « tenzij op overlegging van een bewijs waaruit blijkt dat het vaartuig zeewaardig is » worden vervangen door : « tenzij op overlegging van een geldig voorloopig of bijzonder bewijs van deugdelijkheid ».

Lid 2 van die paragraaf is ingetrokken.

Artikel 9. § 1 wordt aangevuld als volgt : « Bijzondere zeebrieven worden slechts afgeleverd op overlegging van een bijzonder bewijs van deugdelijkheid, dat geldig is voor de reis welke het schip gemachtigd is af te leggen onder Belgische vlag ».

ART. 41.

Artikel 63 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd als volgt :

De woorden : « de processen-verbaal van schouwing » worden vervangen door : « de bewijzen van deugdelijkheid ».

CHAPITRE X.

Dispositions transitoires.

ART. 42.

La présente loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1921. Un arrêté royal déterminera les prescriptions qui ne seront pas applicables ou qui ne seront applicables que sous certaines réserves aux navires en service ou en construction.

Donné à Bruxelles, le 18 mars 1920.

HOOFDSTUK X.

Overgangsbepalingen.

ART. 42.

Deze wet wordt van kracht op 1 Januari 1921. Een koninklijk besluit zal de voorschriften bepalen die op de in dienst of in aanbouw zijnde schepen niet toepasselijk zijn of die daarop slechts van toepassing zullen zijn onder zeker voorbehoud.

Gegeven te Brussel, den 18ⁿ Maart 1920.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes et Télégraphes,*

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafien,*

P. POULLET.

