

OVERHEIDSBEVOEGDHEID BIJ DE CONTROLE VAN KOOPVAARDIJSCHEPEN IN DE BELGISCHE WATEREN.

Kapt.l.o., lic., Jacques VYNCKIER

Het is van bijzonder belang voor een koopvaardijschip^{1,2,3} het rechtsstatuut te kennen van de vreemde wateren, waarin het zich bevindt, alsmede de rechtsregelen die daar op het schip zullen toegepast worden.

Een en ander bepaalt namelijk de overheidsbevoegdheid van de kuststaat bij de controle.

HET KOOPVAARDIJSCHIP

Wat het juridisch statuut van het koopvaardijschip zelf betreft kan gesteld worden:

- het koopvaardijschip kan als een verplaatsbare zaak, een roerend goed beschouwd worden en wordt beheerd door bijzondere wetten;
- het koopvaardijschip is evenwel niet - ook niet op de volle zee - te beschouwen als een deel van het grondgebied van de vlaggestaat;
- op de volle zee ontsnapt het koopvaardijschip aan elk toezicht of elke rechtsmacht uitgaande van een andere overheid dan deze van zijn vlaggestaat⁴.

DE BELGISCHE WATEREN

In het licht van deze lezing wordt onder Belgische wateren verstaan enerzijds de Belgische territoriale zee en anderzijds de Belgische interne wateren en binnenwateren⁵ waarin o.m. begrepen zijn de kustzee- en binnenzeehavens (Antwerpen en Gent), de wateren van de Beneden-Zeeschelde en het Belgisch gedeelte van het kanaal Gent-Terneuzen.

¹ Commercieel uitgbate overheidsschepen vallen onder dezelfde burgerrechterlijke en strafrechterlijke rechtsmacht van de kuststaat als andere koopvaardijschepen.

² Oorlogsschepen worden gewoonterechterlijk steeds beschouwd als vertegenwoordigers van het staatsgezag. Zij hebben daardoor recht op eerbewijzen. Ze zijn in alle omstandigheden exterritoriaal. Zij zijn vrij van alle gerechtelijke en administratieve maatregelen met uitzondering van de navigatiereglementen. Zij kunnen zelfs aan boord asiel verlenen aan politieke vluchtelingen.

Staatsschepen, die geen oorlogsschepen zijn maar die behoren tot een openbare dienst, kunnen geen aanspraak maken op de immuniteit en het bijzonder statuut van oorlogsschepen.

Zij vertegenwoordigen het soeverein gezag niet van hun vlaggestaat. Om mogelijk betwistingen i.v.m. de juridische toestand van dergelijke schepen te voorkomen, werden bilaterale verdragen gesloten waarin hun rechten nader werden bepaald.

VAN BOGAERT, E., *Het internationaal havenstatuut*, Mededelingen van de Marine Academie, boek XXIV 1976-1977, p. 105.

³ Schepen in overheidssdienst die geen handelsfunctie uitoefenen, maar in overheidsopdracht werken, genieten een soevereine immuniteit t.o.v. de rechtsmacht van de kuststaat. Het betreft hier o.m. hospitaalschepen, patrouilleschepen, hulpschepen, bevoorradingschepen, enz.

SOMERS, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Kluwer Rechtswetenschappen, Antwerpen 1984, p. 49.

⁴ LIBERT, H., *Koopvaardijschip onder Belgische vlag: vlottende morzel grond van het Koninkrijk België?*

Nautilus, dec. 1985, p. 219.

⁵ In beginsel maken de interne wateren deel uit van de binnenwateren. De wateren aan de landzijde van de basislijn van waar de territoriale zee wordt gemeten vormen de interne wateren.

SOMERS, E., op. cit., p. 19.

A. OVERHEIDSBEVOEGDHEID BIJ DE CONTROLE VAN KOOPVAARDIJSCHEPEN IN DE BELGISCHE TERRITORIALE ZEE.

Onder «Belgische territoriale zee»⁶ wordt verstaan de wateren gelegen binnen een ingebeelde lijn welke parallel loopt met de Belgische kust op een afstand van 3 zeemijlen (5.556 m) te rekenen hetzij vanaf de laagwaterlijn van deze kust of van bij eb droogvallende bodemverheffingen indien deze zich binnen 3 zeemijlen vanaf de laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden der permanente havenwerken welke buiten voornoemde laagwaterlijn uitsteken, zoals een en ander op de officiële Belgische op grote schaal uitgevoerde zeekaarten is aangeduid.

De kuststaat oefent over zijn territoriale zee in beginsel dezelfde soevereiniteit uit als over zijn grondgebied.

Er is enkel een verschil in de volkenrechterlijke beperkingen die van toepassing zijn.

Zo kent het derde internationaal zeerechtverdrag⁷ aan de schepen van alle staten het recht van onschadelijke doorvaart toe.

1. De overheidsbevoegdheid

– *bevoegdheid op strafrechterlijk gebied:*

In beginsel is de overheid bevoegd om naar aanleiding van misdrijven gepleegd aan boord van koopvaardij schepen in de territoriale zee, een onderzoek in te stellen, aanhoudingen te verrichten en de daders te berechten.

In geval van een vreemd koopvaardij schip in onschadelijke doorvaart door de territoriale zee wordt de strafrechterlijke macht evenwel niet uitgeoefend tenzij

- gevolgen van het vergrijp zich uitstrekken tot de kuststaat.
- de rust van de kuststaat of van de territoriale zee werd verstoord.
- wanneer de hulp van de lokale overheid wordt ingeroepen door de kapitein, of een diplomatiek of consulaire agent van de vlaggestaat.
- om de handel in verdovende middelen tegen te gaan.

Bij het overwegen van strafrechterlijke tussenkomst zal er steeds rekening gehouden worden met de belangen van de kuststaat.

Aan boord van elk schip komende uit de interne wateren mag strafrechtelijk opgetreden worden.

⁶ Frankrijk en Nederland hebben hun territoriale zee reeds uitgebreid tot 12 zeemijl te rekenen vanaf de basislijnen. In maart 1986 heeft de Ministerraad beslist een wetsontwerp tot uitbreiding van de Belgische territoriale zee van 3 tot 12 zeemijl bij het Parlement in te dienen.

⁷ United Nations Conference on the Law of the Sea – beter gekend onder de afkorting UNCLOS III. Het ontwerpverdrag werd op 10 december 1982 te Montego Bay goedgekeurd en ter ondertekening opgesteld.

Ondanks de onthouding bij de stemming aanvaardt België de beginselen van het verdrag m.b.t. de overheidsbevoegdheid in de territoriale zee.

Bij het afsluiten van de tweejarige periode, gedurende dewelke het derde internationaal zeerechtverdrag openstond ter ondertekening, op 7 december 1984, hadden 159 staten (waaronder België) getekend. Het verdrag zal echter pas in werking treden 1 jaar nadat de zestigste ratificatie zal gebeurd zijn.

Elk vaartuij dat de regels voor het behoud van het zeemilieu of van de exclusieve economische zone heeft overtreden kan strafrechterlijk vervolgd worden, eender waar het deze overtreding deed en zonder zelfs de interne wateren te hebben bevaren.

– *bevoegdheid op burgerrechtelijk gebied:*

De territoriale zee is ook onderworpen aan de burgerrechtelijke bevoegdheid van de kuststaat.

De staat zal evenwel geen vreemd schip stoppen of afleiden tijdens zijn vaart door de territoriale zee, met het doel zijn burgerrechtelijke macht uit te oefenen tegen een persoon die zich aan boord van dat schip bevindt.

De kuststaat mag wel ingrijpen wanneer het gaat om overeengekomen verplichtingen of verantwoordelijkheden opgelopen door het schip tijdens of in het vooruitzicht van zijn doorvaren van de territoriale wateren.

De kuststaat mag ook steeds optreden tegen schepen die vanuit de interne wateren komen.

– *bevoegdheid inzake veiligheid van de staat:*

Na bekendmaking ⁸ mag de kuststaat tijdelijk de onschadelijke doorvaart door zijn territoriale wateren verbieden indien dit noodzakelijk is voor de veiligheid (bijv. schietoefeningen).

– *bevoegdheid inzake politie en scheepvaart:*

De overheid is gemachtigd voorschriften uit te vaardigen met betrekking tot de veiligheid van de navigatie, de regeling van het maritiem verkeer, het voorkomen van pollutie, enz. ⁹.

Schepen op onschadelijke doorvaart kunnen verplicht worden gebruik te maken van een verkeersscheidingsstelsel.

Bepaalde schepen als tankers, schepen die gevaarlijke goederen vervoeren, kunnen onderworpen worden aan een meldingsplicht.

Uiteraard heeft de kuststaat ook verplichtingen.

Zo is de kuststaat verplicht de nodige publiciteit te geven aan de gevaren voor de navigatie die hem in zijn territoriale zee bekend zijn.

– *bevoegdheid inzake douane, fiscaliteit, gezondheidszorg en immigratie:*

De kuststaat is gerechtigd zijn douane-, fiscale-, gezondheids- en immigratiewetgeving in de territoriale zee toe te passen.

⁸ Bijvoorbeeld door «Berichten aan zeevarenden» uitgegeven door het Ministerie van Openbare Werken – Dienst der Kust – Hydrografie.

⁹ Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de kusthavens en stranden van de Belgische kust. K.B. 4 augustus 1981. Belgisch Staatsblad 1 september 1981.

De controle zou in beginsel op dezelfde wijze kunnen gebeuren als in de interne wateren. Nochtans worden de rechten verbonden aan een onschadelijke doorvaart geëerbiedigd.

*

* *

Een belangrijk punt om weten voor een koopvaardijschip is dat wanneer het onderweg is naar de interne wateren het reeds in de territoriale zee door de bevoegde overheid kan tegengehouden worden, met als doel te controleren of het schip wel voldoet aan de door de staat gestelde voorwaarden om de interne wateren te bevaren: navigatie en veiligheidsuitrusting, inrichtingen ter voorkoming van pollutie, het aan boord hebben van bepaalde documenten m.b.t. douane, immigratie, gezondheid, enz...

Een schip dat niet voldoet mag dan belet worden verder te varen, en mag zelfs uit de territoriale zee verwijderd worden ¹⁰.

2. Het begrip «*onschadelijke doorvaart*» ^{11, 12}

De «*doorvaart*» omvat het varen door de territoriale zee, zowel met als zonder het aandoen van de interne wateren. De doorvaart moet continu en snel zijn, stoppen of ankeren is slechts toegelaten in welbepaalde gevallen:

- voor de gewone navigatie (sleepboten, loods, vermindering van aanvaring, ...)
- in geval van heikracht of nood
- om hulp te verlenen aan personen, schepen of luchtvaartuigen in gevaar of nood
- om een rede of haven in de territoriale zee aan te lopen.

De doorvaart zal slechts gelden als het werkelijk doel van het schip het «*doorvaren*» van de territoriale wateren is. Het zich ophouden in de territoriale zee van een kuststaat met als doel een herstelling te doen aan de machine, een reddingsboot-oefening, manoeuvreertests, sightseeing, enz... doen de «*doorvaart*» teniet.

Het «*onschadelijke*» uit zich door het feit dat gedurende de doorvaart de vrede, de goede orde en de veiligheid van de kuststaat niet mogen verstoord worden. De doorvaart moet geschieden conform met de regels van het zeerechtverdrag en van het internationaal recht. De inbreuken op de vrede, de goede orde en de veiligheid zijn bepaald in het zeerechtverdrag:

¹⁰ Minimumeisen waaraan bepaalde tankers moeten voldoen die een Belgische haven willen aanlopen, met als bijlage controlelijst voor tankschepen. K.B. 14 augustus 1984. Belgisch Staatsblad 22 september 1984.

¹¹ Het verdrag van Genève over de territoriale zee en de aansluitende zone (1958), goedgekeurd door België bij wet van 29 juli 1971, Belgisch Staatsblad 2 februari 1972, spreekt van «*onschuldige doorvaart*».

¹² Frankrijk heeft door het decreet 85/185 van 6.2.1985 zijn opvattingen met betrekking tot de draagwijdte van het recht op onschadelijke doorvaart nader omschreven.

- bedreiging of gebruik van geweld tegen de soevereiniteit, de territoriale integriteit of de politieke onafhankelijkheid van de kuststaat, of op elke andere wijze die indruist tegen de principes van het volkenrecht zoals opgenomen in het charter van de Verenigde Naties.
- oefeningen of manoevers met eender welke wapens.
- het verzamelen van inlichtingen ten nadele van de verdediging en veiligheid van de kuststaat.
- propaganda ten nadele van de verdediging of veiligheid der kuststaat.
- laten opstijgen, landen en aan boord nemen van luchtvaartuigen.
- lanceren, laten landen of aan boord nemen van militaire toestellen.
- inschepen of ontschepen van goederen, munten of personen in strijd met de wetten en douane-, fiscale, gezondheids- of immigratievoorschriften van de kuststaat.
- opzettelijke ernstige bevuiling strijdig met het verdrag.
- visvangst.
- opzoekingen en opmetingen.
- storing van het communicatiesysteem of eender welke andere uitrusting of installatie van de kuststaat.
- elke andere activiteit die niet dadelijk in verband staat met de «doorvaart».

B. OVERHEIDSBEVOEGDHEID BIJ DE CONTROLE VAN KOOPVAARDIJSCHEPEN IN DE BELGISCHE BINNENWATEREN EN IN DE BELGISCHE ZEEHAVENS.

Alhoewel een aantal verdragen invloed hebben op het rechtsstatuut van sommige beschouwde wateren ^{13, 14, 15} o.m. m.b.t. de uitoefening van de scheepvaart, veroorzaken ze geen afwijkend optreden wat de overheidsbevoegdheid betreft die wij verder in beschouwing gaan nemen.

Ieder koopvaardijship dat zich in de Belgische binnenwateren bevindt wordt onderworpen aan de wetten en reglementen van de kuststaat inzake politie en scheepvaart, immigratie, douane en gezondheid.

Alvorens in te gaan op de te vervullen formaliteiten en de daarbijhorende controles, is het noodzakelijk hier ook de rechtsbevoegdheid van de kuststaat ¹⁶ op strafrechterlijk en civielrechterlijk gebied in herinnering te brengen.

¹³ Het scheidingsverdrag tussen België en Nederland van 19 april 1839 bepaalt nog steeds het rechtsregime van de scheepvaart op de Schelde en het Kanaal Gent-Terneuzen.

¹⁴ Het waterwegenstatuut of het Statuut van Barcelona van 30 april 1921, inzake de bevaarbare wegen van internationaal belang werd wel door België ondertekend, maar is niet van toepassing op de Schelde.

¹⁵ Het verdrag van Genève van 9 december 1923 inzake het internationaal statuut van de zeehavens werd in de Belgische wetgeving opgenomen door de wet van 30 maart 1928 – Belgisch Staatsblad 14 augustus 1927.

¹⁶ Naargelang het geval hanteert men het begrip kuststaat, havenstaat, oeverstaat.

- *bevoegdheid op strafrechterlijk gebied*
- Het optreden bij strafbare feiten ¹⁷, gepleegd op vreemde koopvaardischepen in onze binnenwateren en in onze havens, wordt nog steeds beheerst door een advies van de Franse Raad van State van 20.11.1806 ¹⁸.
- Kort samengevat behelst dit advies dat het territorialiteitsbeginsel van de strafwet van de oeverstaat gehandhaaft blijft, maar dat in bepaalde gevallen aan de vlaggestaat de beteugeling van misdrijven, gepleegd aan boord van de schepen waarop hij zijn soevereiniteit laat gelden, wordt overgelaten.

In concreto betekent dit dat het Belgisch gerecht en de Belgische politie niet optreden

- indien de rust in de haven niet werd verstoord
- indien het misdrijf niet gericht is tegen de staatsveiligheid of tegen de openbare trouw
- indien het misdrijf aan boord is gebeurd door een bemanningslid tegen een ander bemanningslid en op voorwaarde dat de kapitein en/of de consul van de vlaggestaat de hulp van de overheid van de oeverstaat niet hebben ingeroepen en het schip bij binnenkomst de gebruikelijke formaliteiten heeft vervuld ¹⁹.

¹⁷ Bedoeld worden de misdrijven van gemeen recht. De oeverstaat behoudt zijn volledige bevoegdheid bij misdrijven inzake immigratie, douane, gezondheid, veiligheid.

¹⁸ «Le Conseil d'Etat qui d'après le renvoi à lui fait par Sa Majesté, a entendu le rapport de la section de législation sur celui du grandjuge, ministre de la justice, tendant à régler les limites de la juridiction que les consuls des Etats-Unis d'Amérique, aux ports de Marseille et d'Anvers, réclament, par rapport aux délits commis à bord des vaisseaux de leur nation étant dans les ports et rades de France.

Considérant qu'un vaisseau neutre ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre et que la protection qui lui est accordée dans les ports français ne saurait dessaisir la juridiction territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'Etat:

Qu'ainsi le bateau neutre admis dans un port de l'Etat est, de plein droit, soumis aux lois de police qui régissent le lieu ou il est reçu:

Que les gens de son équipage sont également justiciables des tribunaux du pays pour les délits qu'ils y commettraient, même à bord, envers des personnes étrangères à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles:

Mais que si, jusque-là, la juridiction territoriale est hors de doute, il n'en est pas ainsi à l'égard des délits que se commettent à bord d'un vaisseau neutre, de la part d'un homme d'équipage envers un autre homme du même équipage:

Qu'en ce cas, les droits de la puissance neutre doivent être respectés comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau, dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes fois que son secours n'est pas réclamé ou que la tranquillité du port n'est pas compromise. Est d'avis que cette distinction... est la seule règle qu'il convienne de suivre en cette matière:

Et appliquant cette doctrine aux deux espèces, il s'agit d'une rixe passée dans le canot du navire américain, le «Newton» entre deux matelot du même navire et, dans l'autre d'une blessure grave faite par le capitaine en second du navire «La Sally» à l'un des matelots pour avoir disposé du canot sans son ordre:

Est d'avis qu'il y a lieu d'accueillir la réclamation et d'interdire aux tribunaux français la connaissance des deux affaires précitées. (DUVERGIER, Lois et décrets, 1806, p. 65).

Het advies vond in verscheidene rechterlijke uitspraken en wetteksten navolging: De toepassing ervan bracht eveneens een aantal verduidelijkingen met zich mede.

¹⁹ HAUS, Principes généraux de droit pénal belge, t. 1er, p. 151 voegt daar nog een conditie bij: «... la Belgique réclame des autres puissances la réciprocité en faveur des navires belges».

Deze stelling komt ook tot uiting in verschillende consulaire overeenkomsten met maritieme werkingssfeer en/of scheepvaartverdragen, door België met andere landen gesloten ^{19bis}.

In de consulaire overeenkomsten van de vlaggestaat (zendstaat) wordt o.m. de bevoegdheid van de consul in maritieme zaken vastgelegd en mutatis mutandis de bevoegdheid (ook politieel) van de maritieme overheid van de oeverstaat (verblijfstaat).

Een lange traditie in dergelijke verdragen heeft geleid tot een verdrag dat tot stand kwam in de schoot van de V.N., en waarin de algemeen aanvaarde gewoonten en gebruiken werden samengebracht in een standaardovereenkomst ²⁰.

– *bevoegdheid op burgerrechtelijk gebied:*

In beginsel is de civielrechtelijke bevoegdheid over koopvaardij schepen volkomen. Bilateraal kan evenwel in een handels-, scheepvaart- of consulaire verdrag overeengekomen zijn dat in welbepaalde gevallen ²¹ het recht van de vlaggestaat van toepassing is.

In sommige gevallen bestaat er zelfs een samenlopende rechtsbevoegdheid ²².

^{19bis} Lijst der consulaire overeenkomsten – Scheepvaartovereenkomsten – Toestand op 1.7.1986

C.O. = Consulaire overeenkomst.

B.S. = Datum van publikatie in het Belgisch Staatsblad.

C.O. België - Spanje, Wet 18 juni 1870, B.S. 22 juni 1870.

C.O. België - Italië, Wet 18 oktober 1978, B.S. 22 oktober 1878.

C.O. België - Portugal, Wet 21 maart 1882, B.S. 20 april 1882.

C.O. België - Griekenland, Wet 26 juni 1895, B.S. 17 juli 1895.

C.O. België - Nicaragua, Wet 25 mei 1906, B.S. 9 mei 1907.

C.O. België - Peru, Wet 30 januari 1907, B.S. 24 maart 1909.

C.O. België - Denemarken, Wet 15 mei 1910, B.S. 27 juli 1910.

C.O. België - Bolivia, Wet 12 januari 1913, B.S. 20 september 1913.

C.O. België - Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Wet 12 juni 1961, B.S. 9 oktober 1964.

C.O. België - Verenigde Staten, Wet 8 augustus 1973, B.S. 20 december 1973.

C.O. België - Joegoslavië, Wet 25 april 1973, B.S. 20 december 1973.

C.O. België - Roemenië, Wet 12 april 1973, B.S. 19 december 1973.

C.O. België - Polen, Wet 22 november 1973, B.S. 5 februari 1974.

C.O. België - U.S.S.R., Wet 14 januari 1975, B.S. 9 augustus 1975.

C.O. België - Turkije, Wet 22 augustus 1974, B.S. 14 april 1976.

C.O. België - Tsjechoslowakije, Wet 8 maart 1978, B.S. 26 september 1978.

C.O. België - Hongarije, Wet 12 juli 1978, B.S. 5 oktober 1978.

C.O. België - Bulgarije, Wet 18 april 1980, B.S. 6 maart 1981.

C.O. België - Algerije, Wet 2 februari 1982, B.S. 19 februari 1982.

C.O. België - Duitse Democratische Republiek, Wet 17 januari 1984, B.S. 30 maart 1984.

Scheepvaartovereenkomst België - U.S.A., Wet 30 juli 1963, B.S. 21 september 1963.

Scheepvaartovereenkomst Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (BLEU) en U.S.S.R., Wet 23 januari 1974, B.S. 28 maart 1974.

Scheepvaartovereenkomst België - China, Wet 18 maart 1980, B.S. 24 juli 1980.

Scheepvaartovereenkomst BLEU - D.D.R., Wet 15 juli 1981, B.S. 15 oktober 1981.

Scheepvaartovereenkomst BLEU - Bulgarije, Wet 15 juli 1981, B.S. 2 februari 1982.

Scheepvaartovereenkomst BLEU - Algerije, Wet 28 april 1981, B.S. 19 november 1982, (Erratum) 31 mei 1984.

Scheepvaartovereenkomst BLEU - Ivoorkust, Wet 18 oktober 1979, B.S. 20 november 1979.

Scheepvaartovereenkomst BLEU - Senegal, Wet 12 april 1984, B.S. 28 maart 1985.

²⁰ Wet van 17 juli 1970, houdende goedkeuring van het verdrag van Wenen van 24 april 1963, inzake het Consulaire Verkeer (Belgisch Staatsblad 14.11.1970).

²¹ B.v. een arbeidsgeschil aan boord.

²² Bij geboorten en sterfgevallen aan boord, behoudt de kapitein zijn hoedanigheid van ambtenaar van de burgerlijke stand.

– bevoegdheid inzake immigratie, politie en scheepvaart, alsmede veiligheid der schepen:

Het toezicht en de politie van de zeevaart is opgedragen aan waterschouten ²³.

Zij zijn o.m. belast met het toezicht over vreemde schepen en zeelieden tijdens hun verblijf in de wateren en havens van het Rijk en met het voldoen aan de vorderingen van de kapiteins van die schepen betreffende het aan- en afmonstern van hun bemanning of in geval van rustverstoring of van misdrijven aan boord van hun schip gepleegd;

met het toezicht over de in- en ontschepping van passagiers;

met het aan de ketting leggen van schepen;

met het toezicht over en de algemene politie van de zeevaten.

en, over het algemeen, met alle handelingen van openbaar belang betrekking hebbende op de zeevaartpolitie ^{24, 25}.

a) toezicht over vreemde schepen en zeelieden

Afgemonsterde vreemde zeelieden mogen slechts van boord gaan met toelating van het waterschoutsambt en moeten zich gedragen naar de onderrichtingen die hun door dit ambt worden gegeven.

Vreemdelingen die over zee reizen, mogen in een Belgische haven niet aan wal gaan, ontschepen of inschepen zonder de controle van het waterschoutsambt te hebben ondergaan.

De waterschout verzet zich tegen de ontschepping van elke persoon aan wie het verblijf in het Rijk is ontzegd, wiens verblijf aldaar nadelig mocht zijn voor de openbare veiligheid of wiens aanwezigheid aan boord niet regelmatig is.

Ingevolge de overeenkomst van 11 april 1960 tussen België, Nederland en Luxemburg, werd de personencontrole verlegd naar de buitengrenzen van het Beneluxgebied, zodat eenvormige richtlijnen van toepassing zijn voor de overschrijding van de Nederlandse en Belgische maritieme grens ²⁶.

²³ Art. 1 van de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie.

²⁴ art. 4-9° tot 14° K.B. van 10 september 1929 houdende inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie. Belgisch Staatsblad 2 oktober 1929 - later meermalen gewijzigd.

Het gedeelte van het zeerecht, dat zich bezig houdt met de beschikkingen waarbij de overheid de zeevaart regelt en onder haar toezicht houdt is in ruime zin: de zeevaartpolitie.

VYNCKIER J., *De Zeevaartpolitie vroeger en nu*, Mededelingen van de Marine Academie, Boek XXII 1971-1972, p. 101.

²⁵ Art. 1 van wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie. Hoofdstuk XI en XII van het inrichtingsreglement der zeevaartpolitie. Benelux - Verzameling voorschriften betreffende de binnenkomst en het verkeer van personen in de Beneluxlanden - Deel IV C - Zeelieden - J - Passagiers van zeeschepen. K.B. van 8 oktober 1981 - Art. 16 Belgisch Staatsblad 27 oktober 1981.

²⁶ Deze richtlijnen zijn opgenomen in een document «Instructies voor de gezagvoerders van zeeschepen die een Belgische of een Nederlandse haven aandoen», dat in vier talen is opgesteld.

b) *voldoen aan de vorderingen van de kapiteins van vreemde schepen*

– inzake aan- en afmonsteren van bemanning:

De waterschout heeft terzake dezelfde bevoegdheden als voor de Belgische schepen, maar uitsluitend in die havens waar geen consul is van het land waartoe het schip behoort ²⁷.

– in geval van rustverstoring en van misdrijven ²⁸ aan boord gepleegd:

De waterschout verleent hulp aan de kapitein, die zijn tussenkomst inroept om de orde aan boord te herstellen.

c) *het aan de ketting leggen van schepen: inbeslagneming en aanhouding*

De waterschout moet waken over de uitvoering van het beslag op zee- en binnenschepen en elk zee- en binnenschip aanhouden van een rederij waarvan een vaartuig een boete verbeurd heeft, of ten laste van welke een schuldvordering ten bate van de Staat of van de door hem opgerichte instellingen is blijven bestaan.

De aldus aangehouden zee- en binnenschepen kunnen worden vrijgelaten zodra de schuldvordering betaald is of tegen vestiging van een doelmatige en geldige borg ²⁹.

inbeslagneming

Wanneer de waterschout wettelijk opgevorderd wordt om hulp te verlenen voor de inbeslagneming van een Belgisch of vreemd schip, geeft hij aan de vordering gevolg op vertoon van het bevelschrift of het vonnis dat tot inbeslagneming machtigt.

Hij geeft kennis van zijn tussenkomst aan de kapitein en waakt er met alle middelen over dat de gerechtelijke beslissing niet ontdoken wordt ^{30, 31}.

²⁷ Art. 43 - Art. 44 - Art. 45 van het inrichtingsreglement der zeevaartpolitie.

²⁸ Ingevolge art. 1-8° van de wet van 27 september 1842, is de waterschout gelast met het opsporen van alle misdaden, wanbedrijven en overtredingen begaan aan boord van schepen.

Op vordering van de bevoegde overheden houdt de waterschout de van een misdrijf betichte zeelieden aan. Van die aanhouding geeft hij kennis aan de kapitein, aan boord van wiens schip de aangehouden zeelieden aangemonsterd waren, zomede aan de consul van hun land (art. 42 - inrichting reglement der zeevaartpolitie).

²⁹ Art. 1-10° van de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie, zoals gewijzigd door art. 19 van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins. Belgisch Staatsblad van 8/9 juni 1936.

³⁰ Art. 53 van het inrichtingsreglement der zeevaartpolitie.

³¹ De artikelen 1467 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek regelen het bewarend beslag op zee- en binnenschepen, de artikelen 1545 en volgende regelen het uitvoerend beslag. *Gerechtelijk Wetboek*, die Keure, Brugge.

-- *aanhouding*

Talrijke andere wetten verlenen de waterschout de bevoegdheid tot het aanhouden, weerhouden, tegenhouden, ophouden... van vaartuigen ³².

Geen schip mag een Belgische haven verlaten zonder de machtiging van de waterschout, die zich tegen de afvaart van elk schip kan verzetten, dat niet in regel is t.o.v. de wetten en reglementen op de zeevaartpolitie.

Om deze machtiging te bekomen, dient de kapitein, binnen 24 uur vóór de afvaart van het schip, een schriftelijke verkalring in met opgave van de voorziene datum van afvaart alsmede de bestemming van het schip.

De havenoverheden laten niet toe dat schepen zonder geldig bewijs de dokken uitvaren en het tolbeheer levert voor die schepen geen uitklaringen af ³³.

Bij het in- en uitvaren van Belgische havens moet aan de waterschout de zeebrief of als zeebrief geldend stuk voorgelegd worden alsook de meetbrief ³⁴.

Voor het overige verricht de waterschout, ten aanzien van de personen, die tot de bemanning van koopvaardij schepen behoren, zo te land als aan boord, alle handelingen van administratieve of gerechtelijke politie die, over het algemeen, tot de bevoegdheid van de politiecommissaris behoren ³⁵.

Wanneer de waterschout zich op een vreemd schip aanbiedt om er zijn ambts-plichten te vervullen en hem de toegang tot het schip geweigerd wordt, maakt hij daarvan proces-verbaal op, waarvan hij onmiddellijk een dubbel zendt aan de consul van het land waartoe het voertuig behoort.

³² Deze maatregel kan genomen worden in uitvoering

- van sommige bepalingen van het wetboek van strafvordering (bij misdrijven aan boord)
- van art. 327 van de algemene wet inzake douane en accijnzen (wet van 18 juli 1977) (bijstand aan douane)
- van een beschikking van de voorzitter van de Rechtbank van Koophandel (b.v. om de stuwijng na te kijken)
- van art. 44, 45, 45bis en 46 van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij, wet van 5 juni 1928 - gewijzigd door de wet van 13 september 1974 (Belgisch Staatsblad 12 juni 1976) (bv. verstekeling ontscheept zonder toelating van de waterschout).
- van art. 14 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen (Belgisch Staatsblad 17 oktober 1972) (bv. onzeewaardig schip).
- van art. 13 van de wet van 20 juli 1976 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake verontreiniging van de wateren door olie (Belgisch Staatsblad 13 april 1977) (bv. geen certificaat van financiële zekerheid aan boord).
- van art. 23 van de wet van 22 juli 1974 op de giftige afval (Belgisch Staatsblad 1 maart 1975 (bv. bij vervoer te water).
- van art. 10 van de wet van 8 februari 1978 houdende goedkeuring van het verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee t.g.v. het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen en van de Bijlagen opgemaakt te Oslo op 15.2.1972 (Belgisch Staatsblad 4 mei 1978) gewijzigd bij de wet van 15 mei 1983 (Belgisch Staatsblad 16 juni 1983).
- van art. 11 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting (Belgisch Staatsblad 8 september 1983).
- van art. 9 van de wet van 20 december 1984 houdende goedkeuring van het verdrag inzake de voorkoming van de verontreiniging van de zeeën tengevolge van het storten van afvalstoffen, Londen, Mexico, Washington 72 - gewijzigd te Londen (78 en 80) (Belgisch Staatsblad van 22 oktober 1985).

³³ Art. 30 van het inrichtingsreglement der zeevaartpolitie.

³⁴ VYNCKIER, J., VERSCHUEREN, W. en J. BAEK, *Juridisch Handboek voor de Scheepsleiding*, Antwerpen, 1979 - eerste bijwerking 1982, p. 53. Wet van 13 april 1965, art. 15 (Belgisch Staatsblad 16 juni 1965).

³⁵ Art. 33 van het inrichtingsreglement der zeevaartpolitie.

Beveelt de consul de opheffing niet van de in de weg van de waterschout gestelde hinderpaal, dan brengt deze daarvan verslag uit bij de Procureur des Konings en bij het hoger beheer, die handelen als naar rechten ³⁶.

d) *politie en scheepvaart*

De waterschout waakt over de toepassing van de scheepvaart en politiereglementen, die op de onderscheiden zeewateren van toepassing zijn ^{37, 38}.

Het is duidelijk dat ook koopvaardijsschepen zich aan de controles die de toepassing van de reglementen medebrengen moeten onderwerpen.

De waterschout is ook belast met het opsporen en vaststellen van alle inbreuken op de verontreiniging van de zeewateren ³⁹.

Het waterschoutsambt controleert de oliejournalen van de schepen in havens vnl. de tankschepen, alsmede de certificaten ter dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid in geval van schade door verontreiniging door olie, wanneer dit document vereist is.

e) *veiligheid der schepen*

Geen schip mag vanuit een Belgische haven zee kiezen of in de Belgische zeewateren varen als het niet in staat van veiligheid is ⁴⁰.

Ingeval een schip de vlag van een staat voert die geen partij is bij het Internationaal Verdrag op de beveiliging van mensenlevens op zee ⁴¹ of bij het Internatio-

³⁶ Art. 48 van het inrichtingsreglement der zeevaartpolitie.

³⁷ Op de Beneden-Zeeschelde is het de rivierpolitie, een afdeling van het waterschoutsambt, die waakt over de toepassing der bestaande scheepvaart- en politiereglementen, alsmede over de bijzondere reglementen inzake vervoer van brandbare vloeistoffen, ammoniumnitraat, springstoffen, enz. Patrouillevaartuigen van de rivierpolitie oefenen een permanente controle uit op de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart. Ze regelen het verkeer te water, bieden hulp aan vaartuigen of aan personen in nood, kortom ze stellen alles in het werk om de veiligheid van de scheepvaart op de rivier te bevorderen. De rivierpolitie stelt een onderzoek in over elke aanvaring, stranding schadevaring, brand en andere voorvallen die zich voordoen binnen haar toezichtsgebied. Noteren wij dat de waterschout ook verantwoordelijk is voor de organisatie van de brandbestrijding van de schepen op de Schelde. In de praktijk wordt gebruik gemaakt van sleepboten uitgerust met brandbestrijdingsmaterieel en tevens gespecialiseerd in hulp en berging.

³⁸ De uitvoering van de algemene politieverordening van de haven van Antwerpen is opgedragen aan de lokale overheid (in het bijzonder aan de havenkapitein).

³⁹ Wet van 4 juli 1962 (Belgisch Staatsblad 26 juli 1962), gewijzigd door de wet van 19 maart 1973 (Belgisch Staatsblad 19 juni 1973) en uitvoeringsbesluiten.

⁴⁰ Art. 2 § 1 wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen (Belgisch Staatsblad 17 oktober 1972).

⁴¹ S.O.L.A.S. 74/78 Safety of Life at Sea – goedkeuring van het Verdrag en van de Bijlage (Londen, 1974) en van het Protocol en van de Bijlage (Londen, 1978) door de wet van 10 augustus 1979 (Belgisch Staatsblad 5 december 1979).

naal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen ⁴², wordt de wet van het land waarvan het schip de vlag voert, tot regel genomen, op voorwaarde van reciprociteit ⁴³.

Het toezicht om de toepassing van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten ⁴⁴ te verzekeren, gebeurt door de dienst van de zeevaartinspectie.

Hij ziet toe dat de door België afgesloten internationale verdragen betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee, en betreffende de uitwatering van schepen worden nageleefd.

Het toezicht moet geschieden zonder de handelsexploitatie van de schepen te belemmeren ⁴⁵.

Ook de waterschout is gelast de overtredingen van de wet en van het zeevaart-inspectiereglement op te sporen en vast te stellen.

f) *Port State Control*

Bepalend voor de veiligheid is de constructie, de uitrusting en de bemanning van de schepen.

Op 26 januari 1982 werd te Parijs tijdens de tweede regionale ministersconferentie het «Memorandum of Understanding on Port State Control» gesloten.

Dit memorandum houdt een samenwerkingsafpraak in tussen veertien Europese landen, waaronder België, met betrekking tot het toezicht op de naleving van internationale normen op het gebied van de gezondheid en de veiligheid van opvarenden van schepen.

Op deze wijze willen de betrokken leden het verschijnsel van de «substandard»-schepen aanpakken en bijdragen aan een toenemende veiligheid op zee, bescherming van het milieu en verbetering van het leef- en werkklimaat aan boord van schepen.

Geïnspecteerd wordt op de naleving van de navolgende verdragen Solas 74, met protocol van 1978; Loadlines 1966, Marpol 73 en met het protocol van 1978 ⁴⁶;

⁴² Loadlines Convention – goedkeuring van het Verdrag betreffende de uitwatering en van de Bijlagen (Londen, 1966) (Belgisch Staatsblad 25 april 1969) en wijzigingen aan gezegd Verdrag (Londen, 1971) (Belgisch Staatsblad 30 april 1981).

⁴³ Art. 29 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen.

⁴⁴ Koninklijk Besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (Belgisch Staatsblad 22 november 1973), gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 12 juni 1975 (B.S. 15.8.75), 20 juni 1977 (B.S. 14.7.77), 24 november 1978 (B.S. 4.4.79), 10 juli 1981 (B.S. 3.10.81) en errata (B.S. 10.11.81), 2 mei 1984 (B.S. 27.6.84), 28 maart 1984 (B.S. 13.9.84) en 23 mei 1985 (B.S. 26.6.85). Art. 24 behandelt het toezicht over de vreemde schepen.

⁴⁵ Art. 11 § 1 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen.

⁴⁶ Marpol 73/78 - Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen en Bijlagen (Londen 1973) en Protocol (Londen 1978), goedgekeurd door de wet van 17 januari 1984, Belgisch Staatsblad 24 mei 1984. Momenteel is alleen Bijlage I (voorkoming van vervuiling van de zee door olie) internationaal van toepassing.

ILO-conventie Nr. 147⁴⁷; STCW 1978⁴⁸ en COLREG 1972⁴⁹.

Vanaf 1 juli 1985 zouden jaarlijks 25 procent der individuele schepen onder vreemde vlag, die de Belgische havens aandoen, door de zeevaartinspectie- en zeevaartpolitiediensten (waterschout) moeten gecontroleerd worden.

– *bevoegdheid inzake douane*⁵⁰

De kapiteins zijn gehouden binnen de 24 uur na de aankomst van het schip een generale verklaring d.i. een summier aangifte van de vervoerde goederen te doen.

Op verzoek van de douane moeten tot staving van de generale verklaring, de scheeps- en ladingsdocumenten vertoond worden.

De generale verklaring behelst

- het formulier, generale verklaring Benelux 20 genaamd, dat naast algemene gegevens ook gegevens voor de zeevaartstatistiek bevat
- de vrachtlijst met opgave van de lading
- de lijst van de goederen die de bemanning voor eigen rekening medebrengt (bemanningsgoederen)
- de provisielijst

Voor de schepen die binnenlopen doch weder vertrekken zonder goederen te lossen, moet de generale verklaring worden gedaan zoals voor elk ander schip, met dien verstande dat deze verklaring moet vermelden dat geen goederen zullen worden gelost.

De visitatie van de bagage van ontschepende passagiers en bemanningsleden is onafhankelijk van de verklaring van het schip.

De lossing van een zeeschip mag in principe maar aanvangen na regelmatige inklaring.

Provisie aan boord van binnenkomende zeeschepen wordt op grond van de

⁴⁷ ILO (International Labour Organisation)-conventie nr. 147, betreffende minimumnormen op koopvaardij-schepen, aangenomen te Genève op 29 oktober 1976, goedgekeurd door de wet van 6 augustus 1982 (Belgisch Staatsblad 26 oktober 1982).

In deze conventie werd het beginsel neergeschreven dat de «havenstaat» het recht heeft niet alleen na te gaan of de veiligheidsnormen aan boord van koopvaardij-schepen worden toegepast, maar ook toezicht te houden over bepaalde normen die voortvloeien uit de talrijke arbeidsconventies die opgenomen zijn in een aanhangsel van de conventie nr. 147 en dit aan boord van alle koopvaardij-schepen ongeacht het feit of het land onder wiens vlag het schip vaart al dan niet de bedoelde conventie heeft geratificeerd.

VYNCKIER, J., *De nieuwe minimumnormen aan boord van koopvaardij-schepen*, lezing gehouden op 1 maart 1977 voor de Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen.

⁴⁸ STCW/1978 – Standards Training Certification and Watchkeeping-convention. Wet van 16 augustus 1982 houdende goedkeuring van het internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wacht dienst en van de Bijlage, Londen 78 (Belgisch Staatsblad 29 oktober 1982).

⁴⁹ COLREG 72 – Collision Regulations.

Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, Londen, goedgekeurd door de wet van 24 november 1975 (Belgisch Staatsblad 12 juni 1976). Het K.B. van 18 mei 1983 heeft uitwerking verleend aan de wijzigingen van 19 december 1981 aan het Reglement en de Bijlagen (Belgisch Staatsblad 31 mei 1983).

⁵⁰ VYNCKIER, J., e.a., *Juridisch Handboek voor de Scheepsleiding*, op. cit. p. 99 tot 102.

ingereikte provisielijst door de douane nagezien en onder verzegeling gesteld. Vrijgave voor de normale behoefte van de bemanningsleden is voorzien.

Bij uitvaren van zeeschepen moet eveneens een generale verklaring⁵¹ worden ingediend. Ze dient voor het uitoefenen van controle op de vertrekkende schepen.

– *bevoegdheid inzake gezondheid*⁵²

De gezagvoerders van koopvaardijsschepen zijn verplicht een maritieme gezondheidsverklaring af te leggen, teneinde de gezondheidstoestand aan boord na te gaan⁵³.

Het quarantainestelsel wordt enkel nog toegepast bij schepen waar een bevestigd of verdacht geval van pestilentiële aard is vastgesteld of indien het schip binnen de twee weken rechtstreeks is afgevaren van een besmet verklaard gebied. Alle overige vaartuigen verkrijgen vrije landing en ontscheping.

In voorkomend geval moet de Gezondheidsdienst opgeroepen worden, dienen de quarantaineseinen gevoerd en mag geen verbinding met de wal tot stand gebracht worden vóór de Gezondheidsdienst hiervoor de toelating verstrekt⁵⁴.

Tijdens hun verblijf in de haven zijn alle schepen onderworpen aan het toezicht tot opsporing van alle tekortkomingen op sanitair gebied die een gevaar opleveren voor de openbare gezondheid en die het ontstaan en de verspreiding van ziekten kunnen bevorderen.

Zo wordt er speciaal aandacht besteed aan de algemene hygiënische toestand, de huisvesting van de zeelieden en de bewaring en bereiding der eetwaren.

Ingeval van besmettelijke ziekten aan boord of bij aanwezigheid van ongedierte, worden de betrokken kajuiten en bezittingen door de ontsmettingsploeg van de Havengezondheidsdienst gedesinfecteerd.

Voor bepaalde ladingen of zekere herkomsten wordt soms een speciale ontsmettingsbehandeling vereist.

Er bestaan verder voorschriften m.b.t. rattenverdelging, inenting en vervoer van radioactieve stoffen.

⁵¹ Formulier Benelux 21.

⁵² De inrichting van de Gezondheidsdienst der Havens, Luchthavens en Grenzen vindt zijn oorsprong in de Gezondheidswet van 18 juli 1831 en wordt ten huidige dag mede bepaald door het internationaal sanitair reglement dat op 25 juli 1969 werd aangenomen door de 22e wereldgezondheidsorganisatie.

De uitvoering ervan is geregeld bij koninklijk besluit van 29 oktober 1964, betreffende de gezondheidspolitie van het internationaal verkeer, zoals dit werd gewijzigd bij koninklijk besluit van 27 augustus 1970.

⁵³ De hoofdtaak van de Gezondheidsdienst der haven is de bestrijding der pestilentiën, namelijk pokken, pest, cholera, gele koorts, vlektyphus en wederkerende koorts.

⁵⁴ Onderrichtingen inzake Gezondheidsmaatregelen in België welke alle loodsen moeten naleven of doen naleven aan boord van schepen bestemd voor de Belgische Havens.

Deze voorschriften stemmen overeen met deze gehanteerd voor schepen, bestemd voor de Nederlandse havens, dit in functie van het door beide landen gemeenschappelijk overeengekomen Scheldereglement, ter uitvoering van artikel 9 van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2 van het Tractaat van 5 november 1842 voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht.

Besluit

In beginsel vallen koopvaardij schepen in de interne wateren zowel op burgerlijk als strafrechterlijk gebied volkomen onder de rechtsmacht van de kuststaat.

Van oudsher oefent de kuststaat dan ook zijn bevoegdheid uit bij de controles op het gebied van immigratie, politie en scheepvaart, douane en gezondheid.

Meer en meer aanvaardt men internationaal het toezicht van de kuststaat op de naleving van internationale normen niet alleen op het gebied van de veiligheid der schepen zelf en het voorkomen van de pollutie maar ook op het gebied van de leef- en arbeidscondities en van de gezondheid van de opvarenden.

Sinds de inwerkingtreding van de ILO-conventie nr. 147 betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen, beschikt men over een op internationaal gebied ruim aanvaard instrument, dat toelaat aan echte «port state control» te doen.

De havenstaat kan de maatregelen nemen die nodig zijn ter verbetering van alle omstandigheden aan boord die duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid of de gezondheid en dit aan boord van alle koopvaardij schepen ongeacht het feit of ze al dan niet bedoelde IMO- of ILO-conventie(s) hebben aanvaard.

Internationaal bestaat ook de wil om het marine-milieu nog meer te gaan beschermen.

Al deze controles dragen uiteindelijk bij tot een grotere veiligheid in de havens zelf.

(1.2.1986)

J. VYNCKIER

BIJLAGE I

Het Waterschoutsambt

Het ambt van waterschout in België werd ingesteld door de wet van 27.9.1842.

De politie van de zeevaart is opgedragen aan waterschouten, bijgestaan door agenten van de zeevaartpolitie.

De waterschouten zijn belast:

(art. 4 van het inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie K.B. 10.9.1929).

1. Met het aanmonsteren van zeelieden aan boord van Belgische schepen en het opmaken van de monsterrollen;
2. Met het nazien van de monsterrollen en het vaststellen van de wijzigingen in de samenstelling van de bemanning der Belgische schepen;
3. Met het afmonsteren van zeelieden van Belgische schepen en het toezicht over de uitbetaling van hun gages, hetzij van ambtswege, hetzij op vordering van de betrokken partijen of van één dezer;
4. Met het inschrijven, op het stamboek, van aan boord van Belgische schepen varende zeelieden en het afleveren van zeemansboekjes;
5. Met het beslechten, bij wijze van verzoening, van de beroepsgeschillen die oprijzen tussen reders en zeelieden, de kapiteins niet inbegrepen, betreffende de toepassing van de wet van 5 juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst;
6. Met het aannemen van de akten, door kapiteins van Belgische schepen opgemaakt tot vaststelling van alle ongevallen aan hun schepen of aan boord er van overkomen, hetzij gedurende de reis, hetzij tijdens hun verblijf in de havens, zomede met het opmaken van het verslag over die ongevallen;
7. Met het aannemen van de akten, opgemaakt door de kapiteins tot vaststelling van geboorten, sterfgevallen en verdwijningen aan boord of van heet overlijden van leden van de bemanning, zomede met het opmaken van de akten tot vaststelling van het verlies van de bemanning of een gedeelte daarvan;
8. Met het opsporen van alle vergrijpen tegen de tucht, voorzien bij de wet van 5 juni 1928, welke het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij uitmaakt, en met het beteugelen er van overeenkomstig de voorschriften van die wet;
9. Met het opsporen en vaststellen van alle misdrijven, voorzien bij voormelde wet van 5 juni 1928, alsmede van alle misdrijven aan boord van Belgische schepen bedreven;
10. Met het toezicht over vreemde schepen en zeelieden tijdens hun verblijf in de wateren en havens van het Rijk en met het voldoen aan de vorderingen van de kapiteins van die schepen betreffende het aan- en afmonsteren van hun bemanning of in geval van rustverstoring of van misdrijven aan boord van hun schip gepleegd;
11. Met het toezicht over de in- en ontscheping van passagiers;
12. Met het aan de ketting leggen van schepen;
13. Met het toezicht over en de algemene politie van de zeewateren, onverminderd het optreden van de tot dezelfde doeleinden bevoegde overheden;

14. En, over het algemeen, met alle handelingen van openbaar belang betrekking hebbende op de zeevaartpolitie.

De waterschouten zijn officier van gerechtelijke politie.

Telkenmale als zij het nodig oordelen, mogen de waterschouten de hulp van de openbare macht inroepen.

Zo andere politieofficieren een zeeman aanhouden, zijn zij verplicht zulks ter kennis te brengen van de waterschout.

Geen schip mag een Belgische haven verlaten zonder de machtiging van de waterschout, die zich tegen de afvaart van elk schip kan verzetten dat niet in regel is ten opzichte van de wetten en reglementen op de zeevaartpolitie.

Voor het overige verricht de waterschout, ten aanzien van de personen, die tot de bemanning van koopvaardij-schepen behoren, zo te land als te water, alle andere handelingen van administratieve of gerechtelijke politie, die over het algemeen, tot de bevoegdheid van de politie-commissaris behoren.

De bevoegdheden van de waterschout zijn nog elders dan binnen het kader van het inrichtingsreglement der Zeevaartpolitie van 10.9.1929 aangegeven.

Ingevolge de gecoördineerde dienstplichtwetten (30.4.1962) moet de waterschout de aanvragen tot uitstel of vrijlating van de dienstplichtige zeelieden indienen, en beschikt hij over het recht van hoger beroep tegen de uitspraken van de militieraden.

Bij toepassing van de wet van 5.6.1972 op de veiligheid der schepen, waakt hij erover dat geen schip de haven verlaat of in de zeewateren vaart, wanneer het niet in staat van zeewaardigheid is of niet in het bezit is van een geldig certificaat van deugdelijkheid. Hij heeft, zoals de ambtenaren der zeevaartininspectie het recht de overtredingen van de bepalingen van voornoemde wet en van het zeevaartininspectiereglement op te sporen en vast te stellen.

In zijn hoedanigheid van rijkscommissaris voor de landverhuizing houdt de hoofdwaterschout te Antwerpen, toezicht op het transport van emigranten, dit ingevolge de wet van 14.12.1876.

De waterschouten ontvangen de aangiften van de arbeidsongevallen, overkomen aan boord der Belgische schepen, bij toepassing van de wet van 10.4.1971. Blijkt uit de aangifte dat de toepassing van deze wet op het aangegeven ongeval wordt betwist, dan stelt de waterschout een onderzoek in naar de oorzaken van het ongeval.

Ingevolge het koninklijk besluit van 12.12.1957 is de waterschout aangesteld om toezicht uit te oefenen op de levensmiddelen aan boord van Belgische zeeschepen.

Aan de waterschout is verder het toezicht opgedragen betreffende de toepassing der internationale en nationale reglementering inzake de uitoefening van de zeevisserij en de maatregelen om de visstand en de schaal- en weekdierenstand in zee te beschermen.

De waterschout is belast met het opsporen en vaststellen van alle inbreuken op de wet van 4.7.1962 op de verontreiniging van de zee door olie, en op haar uitvoeringsbesluiten.

De zeevaartpolitie controleert de oliejournalen van de schepen in de havens, vnl. de tankschepen, alsmede de certificaten ter dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid in geval van schade door verontreiniging door persistente olie, wanneer dit document vereist is.

In het kader van de Oslo-conventie 1972 en de Belgische wet heeft de waterschout het toezicht over de verbrandings- en dumpingschepen, die vanuit Belgische havens opereren.

Buiten de bevoegdheden, hier hoger opgesomd, komt de waterschout, ingevolge uiteenlopende wetten en reglementen nog tussen in tal van aangelegenheden met bestuurlijk of gerechtelijk karakter, die rechtstreeks of onrechtstreeks in betrekking staan met de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De waterschout (Commissaire Maritime) wordt door de Koning benoemd. Hij handelt nu eens in zijn hoedanigheid van administratief ambtenaar, dan weer in deze van officier van gerechtelijke politie.

Zijn bevoegdheid op gerechtelijk gebied is echter niet beperkt tot het gebied van het arrondissement, waar hij zijn ambt bekleedt.

Voor het uitoefenen van zijn functies wordt de waterschout bijgestaan door een kader van luitenanten, brigadiers en agenten van de zeevaartpolitie.

Bij regentsbesluit van 5.4.1950 werden er te Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge, maritieme brigades* van de Rijkswacht opgericht.

Ze verlenen de waterschout nog steeds een bestendige hulp en ontvangen zijn onderrichtingen bij het toezicht op de opvarenden, de lading, en de lokalen van zeeschepen en binnenvaartschepen.

* Het regentsbesluit van 5.4.1950 werd opgeheven bij artikel 18 van het K.B. van 14 maart 1963 houdende inrichting van de Algemene Dienst van de Rijkswacht dat in artikel 5 de oprichting van de havenbrigades en hun bevoegdheden vastlegt.

BIJLAGE II

Instructies voor de gezagvoerders van zeeschepen die een Belgische of een Nederlandse haven aandoen

I. VERPLICHTINGEN VAN DE GEZAGVOERDER

A. Bij aankomst:

De gezagvoerder is verplicht:

1. *Bemannings*

Twee exemplaren van de voorgeschreven bemanningslijst (IMO-model) volledig ingevuld, gedagtekend en ondertekend, zo spoedig mogelijk – doch in ieder geval binnen 12 uur na aankomst – in te leveren bij:

- a) in België: het Waterschoutsambt;
- b) in Nederland: het hoofd van de doorlaatpost.

De invulling dient te geschieden in blokletters van latijns schrift in de Nederlandse, Engelse, Franse of Duitse taal. Na de aankomst controle wordt een exemplaar van deze lijst wederom ter hand gesteld aan de gezagvoerder. Dit exemplaar moet aan boord blijven tot aan het vertrek van het schip en desgevorderd ter inzage worden verstrekt aan de controlerende ambtenaren.

N.B. De bemanningsleden mogen zich niet van boord begeven voordat de aankomstcontrole heeft plaatsgevonden.

2. *Passagiers*

Een passagierslijst in te leveren bij de onder 1. genoemde autoriteit, vermeldende de naam en voorletters, geboortedatum, nationaliteit en geslacht van de passagiers.

N.B. De passagiers mogen zich niet van boord begeven zonder toestemming van de onder 1. genoemde autoriteit.

3. *Verstekelingen*

Onmiddellijk aan de onder 1. genoemde autoriteit kennis te geven van zich eventueel aan boord van zijn schip bevindende verstekelingen.

De gezagvoerder is ervoor verantwoordelijk dat deze verstekelingen niet aan land gaan zonder toestemming van meergenoemde autoriteit.

B. Gedurende het verblijf:

De gezagvoerder is verplicht van iedere mutatie ten aanzien van vreemde bemanningsleden (aanmonstering, voornemen tot afmonstering, desertie, opname in een ziekenhuis, enz.) onverwijld kennis te geven aan de onder A. 1. genoemde autoriteit.

C. Bij vertrek:

De gezagvoerder is verplicht tijdig – doch uiterlijk 2 uur vóór de afvaart – van zijn voorgenomen vertrek kennis te geven aan de onder A. 1. genoemde autoriteit. Deze neemt bij de afvaartcontrole het zich aan boord bevindende exemplaar van de bemanningslijst in.

N.B. Na de afvaartcontrole mogen de bemanningsleden en de passagiers zich niet meer van boord begeven.

II. LANDINGSVERLOF EN WETTELIJKE VERPLICHTINGEN

A. Landingsverlof:

Vreemde bemanningsleden van zeeschepen mogen zich aan wal begeven (passagieren) gedurende de tijd dat hun schip in de betreffende Belgische of Nederlandse haven ligt.

De bewegingsvrijheid van passagierende zeelieden die niet in het bezit zijn van geldige reispapieren is beperkt tot de gemeente waartoe de haven, waar hun schip ligplaats heeft, behoort en de aan deze gemeente grenzende gemeenten.

B. Wettelijke verplichtingen:

Onverminderd het gestelde onder I. blijft de gezagvoerder onderworpen aan de wetten en voorschriften van het land waar hij zich met zijn schip bevindt.

BIJLAGE III

Toezicht door het waterschoutsambt op vreemde koopvaardijschepen Enkele statistische gegevens

Antwerpen	Aantal binnengekomen koopvaardijschepen	Gent
in 1985 16.412 zeeschepen met globale tonnenmaat van 119.535.563 B.R.T.		in 1985 4.789 zeeschepen met globale tonnenmaat 25.525.277 B.R.T.
	Toezicht op vreemde zeelieden*	
	aantal gecontroleerde zeelieden bij aankomst en vertrek	116.103
648.484		
	aantal afwezig bij afvaart	29
44		
	aantal ontscheept wegens rust- verstoring op verzoek van de kapitein	2
3		
	aantal opgesloten	-
6		
	aantal opgespoord en aangetroffen	12
52		
	aantal ontscheept	2.469
12.082		
	aantal ingescheept	2.583
11.946		
	aantal toegelaten werkzoekenden	-
788		
	aantal zeelieden opgenomen in klinieken	23
182		
	aantal zeelieden geweigerd tot ontscheping of aan wal gaan	4
8		
	aantal afgeleverde visa	315
1.525		
	aantal afgeleverde bijzondere doorlaatbewijzen	33
128		
	Toezicht op vreemdelingen geen zeelieden*	
	aantal verstekelingen	18
121		
	aantal aangehouden personen	-
11		
	aantal gecontroleerde passagiers	1.367
6.456		
waarvan 2.941 in transit		waarvan 581 in transit

Beslaglegging op en weerhouding van zee- en binnenschepen*

bewarend beslag op:		
104	zeeschepen	—
30	binnenschepen	11
1	vissersvaartuig	—
uitvoerend beslag op:		
2	schepen	5
aanhouding:		
11	zeeschepen	2
verzet tegen de afvaart:		
75	zeeschepen	—

Aantal controles aan boord van koopvaardij schepen*

33.585	9.620
--------	-------

Bemiddeling aan boord bij arbeids- en loongeschillen*

23	aantal tussenkomsten	5
----	----------------------	---

Toezicht op bekwaamheidsbewijzen en minimumbemanning*

16.794	aantal gecontroleerde schepen	4.810
	aantal niet in orde bevonden maar toestand rechtgezet vóór vertrek	3
58		

Toezicht op de oliejournaals – Aantal gecontroleerde schepen*

	<i>tankers</i>	
133	in orde	82
6	niet in orde	1
139	totaal	83
	<i>niet-tankers</i>	
322	in orde	203
26	niet in orde	2
348	totaal	205

Toezicht op het a/b hebben van een certificaat van financiële dekking voor verontreiniging door olie*

453	aantal gecontroleerde schepen	83
-----	-------------------------------	----

* Hoofdwaterschoutsambt, Statistisch overzicht van de activiteiten van de waterschoutkantoren van Antwerpen en Gent over 1984.

BIJLAGE IV

Verplichtingen van de gezagvoerders van zeeschepen tegenover de douane*

De hiernavolgende wettelijke bepalingen regelen het stelsel dat van toepassing is op de invoer van goederen uit zee en deze uitgaande ter zee:

- a) de artikelen 23 t/m 48 en 71 t/m 74 van de algemene wet van 18 juli 1977, inzake douane en accijnzen;
- b) de artikelen 35 t/m 43 van dezelfde algemene wet betreffende de aangifte en de lossing van goederen ingevoerd langs rivieren en kanalen en uit zee;
- c) het ministerieel besluit van 18 februari 1952 betreffende de lossing van goederen ingevoerd langs rivieren en kanalen en uit zee;
- d) het ministerieel besluit van 13 november 1975 betreffende de generale verklaring inzake douane bij het binnenkomen en bij het uitvaren van zeeschepen.

Bij invoer uit zee zijn de kapiteins gehouden binnen de 24 uur na de aankomst van het schip ten eerste kantore een generale verklaring, d.i. een summier aangifte van de vervoerde goederen, te doen.

De eerste kantoren zijn Antwerpen 1, Gent, Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge en Zelzate.

Op verzoek van de douane moeten, tot staving van de generale verklaring, de scheeps- en ladingsdokumenten vertoond worden.

In de termijn van 24 uren worden zondagen en wettelijke feestdagen niet medegerekend.

De generale verklaring behelst:

- a) het formulier, generale verkalring Benelux 20 genaamd, dat naast algemene gegevens o.m. betreffende de losplaatsen, ook gegevens voor de zeevaartstatistiek bevat;
- b) de vrachtilijst 125 b, met opgave van de lading;
- c) de lijst van de goederen die de bemanning voor eigen rekening medebrengt (bemanningsgoederen);
- d) de provisielijst 130.

Wanneer schepen zonder lading of in ballast binnenvaren, wat niet ontslaat van de verplichting de generale verklaring te doen, wordt zulks in het formulier Benelux 20 vermeld, eventueel onder aanduiding van de aard van de ballast.

Indien de douane oordeelt dat de ballast als koopwaar is aan te merken mag zij eisen dat hij op de gewone wijze in de vrachtilijst 125b wordt opgenomen.

De generale verklaring Benelux 20 bestaat uit een kantoorexemplaar en uit een statistiekexemplaar. Beide exemplaren moeten worden ondertekend.

- a) ofwel door de kapitein;
- b) ofwel door de scheepsagent of door iedere andere persoon die daartoe door de kapitein behoorlijk is gemachtigd.

* VYNCKIER J., VERSCHUEREN W. en BAEK J., Juridisch Handboek voor de scheepsleiding, Antwerpen 1979 – eerste bijwerking 1982, p. 99 tot 102.

In het geval bedoeld onder letter b) draagt de ondertekenaar de verantwoordelijkheid die de algemene wet op de kapitein legt.

De generale verklaring Benelux 20 bevat algemene gegevens omtrent het schip (tonnenmaat, datum van aankomst, enz.) en gegevens betreffende de lading en/of de passagiers. Deze laatste gegevens vormen het basismateriaal voor het opmaken van de zeevaartstatistiek.

In verband met de lading, zij het «general cargo» bulk of containers, wordt opgemerkt dat de wetgeving terzake geen onderscheid maakt en dat de goederen als dusdanig summier moeten aangegeven worden op de vrachtlijst 125b dit als onderdeel van de generale verklaring.

De opgave van de lading moet in principe gebeuren door rechtstreekse invulling van het vrachtlijst-formulier 125b. Men mag zulks echter ook vervangen door het toevoegen van bijlagen.

Voor containers aangevoerd uit nabijgelegen havens, mogen de vrachtlijsten 125b ingevuld worden door het opplakken van telexberichten met de nummers van de containers. In de algemene zin mag het invullen van de formulieren 125b ook vervangen worden door het opplakken van op voorhand klaargemaakte opgaven, mits deze overeenstemmen met het formaat van de in te vullen vakken.

Wanneer de lading gedekt is door een standaard-manifest ICS-1968, mag de omschrijving van de goederen op de vrachtlijst 125b vervangen worden door toevoeging van een manifest-copie, waarheen dan dient verwezen op het formulier 125b met vermelding van het aantal bladen, die doorlopend moeten genummerd zijn.

Volgens artikel 36 van de algemene wet van 18 juli 1977 moeten op de vrachtlijst 125b, aantal, soort en merken van de collis opgegeven worden.

In verband met collis of onverpakte goederen die voor het transport per schip samengevoegd zijn tot een globaal colli (bv. Container, flat of pallet), of die geladen zijn op een voertuig, geldt als regel dat enkel het globaal colli of het geladen voertuig moet aangegeven worden.

Voor balen koffie, wol, katoen, jute of rubber die doorgaans een grote diversiteit van merken dragen, mogen de merken op de vrachtlijst achterwege blijven, mits opgave per soort van het eenheidsgewicht als vervangend identificatiemiddel. Voor stortgoederen moet de hoeveelheid op de vrachtlijst vermeld worden in kilo's of liters, naargelang de basis waarop ze normaal verhandeld worden. Specifiek belaste goederen zijn echter in elk geval aan te geven op basis van de maateenheid voorzien voor de berekening van het invoerrecht of accijns.

Voor de schepen die binnenlopen doch weder vertrekken zonder goederen te lossen, moet de generale verklaring worden gedaan zoals voor elk ander schip, met dien verstande dat deze verklaring moet vermelden dat geen goederen zullen worden gelost.

Wanneer slechts een deel van de scheepsloading hier te lande zal worden gelost, moeten de vrachtlijsten, naast de artikelen die verband houden met het deel van de lading dat aan boord blijft, de vermelding «Blijft aan boord» dragen.

De bagage van passagiers moet niet op de vrachtlijst 125b vermeld worden, zomin de handbagage als deze geborgen is in de ruimen.

De visitatie van de bagage van ontschepende passagiers en bemanningsleden is onafhankelijk van de inklaring van het schip.

De lossing van een zeeschip mag in principe maar aanvangen na regelmatige inklaring. Plaatselijke inschikkelijkheden zijn echter voorzien.

Bij uitvaren van zeeschepen moet eveneens een generale verklaring worden ingediend op het douanekantoor waar de aangiften betreffende de lading worden overgelegd.

De generale verklaring bij het uitvaren wordt gedaan op een formulier Benelux 21 dat naast algemene gegevens omtrent het schip ook gegevens voor de zeevaartstatistiek bevat. Het formulier bestaat uit twee exemplaren, een kantoorexemplaar en een statistiekexemplaar. Deze exemplaren moeten evenals bij invoer ondertekend worden:

- a) ofwel door de kapitein;
- b) ofwel door de scheepsagent of door iedere andere persoon die daartoe door de kapitein behoorlijk is gemachtigd.

De generale verklaring bij het uitvaren dient voor het uitvoeren van controle op de vertrekkende schepen: ze vormen tevens het basismateriaal voor het opmaken van de zeevaartstatistiek. De gegevens omtrent het schip kunnen zo nodig worden gecontroleerd aan de hand van de scheepspapieren en de gegevens van het uitvaartmanifest of de ladingslijst.

Voor zeeschepen die te Antwerpen vertrekken wordt het kantoorexemplaar van de generale verklaring Benelux 21 aan de loods of aan de kapitein van het zeeschip overhandigd. Bij overschrijding van de Belgisch-Nederlandse grens wordt een visum aangebracht en wordt de generale verklaring afgegeven, ofwel aan de Nederlandse douane te Hansweert of te Terneuzen ofwel aan de dienst van het Loodswezen te Vlissingen, die ze vervolgens aan de douane te Antwerpen (sectie van Meteren) terugzendt. Aangepaste bepalingen gelden bij afvaart uit Brussel, Dendermonde, Leuven, Luik, Mechelen, Brugge, Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge, Zelzate of Gent.

Zijn vrijgesteld van het doen van een generale verklaring bij het uitvaren:

- a) mailboten, car-ferries en ferry-boats van vaste scheepvaartlijnen tussen Oostende of Zeebrugge en Engelse havens;
- b) schepen van de nationale visserij;
- c) zeejachten;
- d) schepen van Belgische of buitenlandse strijdkrachten.

Zeeschepen die te Brugge, Brussel, Dendermonde, Leuven, Luik of Mechelen vertrekken, dienen tot op het laatste uitvoerkantoor door een douaneambtenaar begeleid te worden tenzij de voorwaarden hierna voorzien, vervuld worden:

- a) de provisiekasten en de luiken van het schip kunnen behoorlijk worden verzegeld;
- b) alleen de provisiekasten kunnen behoorlijk worden verzegeld maar voor de goederen die het voorwerp van de lading uitmaken is geen onderschuiving of wegneming te vrezen.

Samen met de generale verklaring Benelux 21 moet een bewijs van de waterschout voorgelegd worden ten blijke dat het schip in regel is ten opzichte van

de wetten en reglementen op de zeevaartpolitie. Tevens moet een bewijs voorgelegd worden vanwege het loodswezen dat de loodsgelden betaald of geborgd of niet verschuldigd zijn.

Kort voor de afvaart van het schip of in de sluisen kan de provisieverzegeling aan boord door de douane gecontroleerd worden.

*

* *

Provisie aan boord van binnenkomende zeeschepen wordt op grond van de ingereikte provisielijst door de douane nagezien en onder verzegeling gesteld. Vrijgave voor de normale behoefte van de bemanningsleden is voorzien.

Levering van scheepsprovisie hetzij uit het vrije verkeer hetzij onder transitoregime is toegelaten. De provisie geleverd onder transitoregime wordt aangetekend op de provisielijst en eveneens onder verzegeling geplaatst. Verbruik aan boord tijdens het oponthoud in de haven van provisie geleverd onder transitoregime is niet toegelaten.

*

* *

Voor bepaalde goederen zijn bij in-, uit- of doorvoer, wettelijke beschikkingen voorzien in verband met kwaliteitscontrole, gezondheidsmaatregelen, maatregelen van openbare zedelijkheid.

BIJLAGE V

De verplichtingen van kapiteins betreffende de quarantainedienst (Saniport)*

I.

De kapitein van een schip, die een Belgische haven wil aandoen en weet of vermoedt, dat zijn schip als besmet of verdacht moet worden beschouwd dan wel een haven in een besmette kring heeft aangedaan, draagt zorg:

- a. dat hij hiervan kennis geeft:
 - 1) aan «SANAVI ANTWERP» langs radio Antwerpen (O.S.A.) voor de schepen die de haven van Antwerpen aandoen;
 - 2) aan «SANAVI GENT» via radio Antwerpen of Oostende voor de schepen die de haven van Gent willen binnenlopen;
 - 3) aan «SANAVI BRUGGE» via radio Oostende voor schepen bestemd voor één der kusthavens.

Het bericht dient ten spoedigste verzonden (zo mogelijk 4 uur vóór de aankomst) en moet bevatten:

- 1) Naam en nationaliteit van het schip;
 - 2) vraag waarop affirmatief werd geantwoord ofwel de bijzondere reden van de aanvraag van het quarantaineonderzoek;
 - 3) vermoedelijk aankomstuur aan de kade of één der sluisen in de lokale tijd.
- b. dat zodra het schip in het gezicht van de wal komt, het desbetreffend quarantainein wordt gevoerd, totdat het schip tot het vrije verkeer is toegelaten ofwel het Belgisch gebied heeft verlaten;
 - c. dat geen gemeenschap van het schip met de wal of met andere schepen plaats heeft, alvorens het medisch onderzoek is beëindigd en het schip tot het vrije verkeer zal zijn toegelaten.

II.

De kapitein moet zich van het volgende rekenschap geven:

- a. het verbod van gemeenschap met de wal of met andere schepen brengt mede dat, behoudens in de hierna te noemen gevallen, niemand zich aan boord mag begeven of het schip mag verlaten.
- b. het verbod om zich aan boord van het schip te begeven en het schip te verlaten geldt niet voor de loods en voor de ambtenaren van Saniport, ook niet voor andere personen indien hun ambtsverplichtingen dat vereisen na toestemming van Saniport.
- c. het verbod van gemeenschap met de wal brengt mede, dat geen goederen gelost en geen goederen aan boord gebracht mogen worden dan die, welke ingevolge 45 van de Internationale Gezondheidsregeling mogen worden ingenomen, t.w. brandstof, water en voorraden.

* Uit Brochure: Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin – Inspectie van de volkshygiëne – Gezondheidsdienst der havens, Luchthavens en grenzen. Uitgave 1978.

Résumé

COMPETENCES DU POUVOIR PUBLIC LORS DE CONTROLES DE NAVIRES MARCHANDS DANS LES EAUX BELGES

Pour un navire marchand il est d'une importance particulière de connaître le statut juridique des eaux dans lesquelles il se trouve ainsi que les règles de droit qui devront être appliquées.

Tout d'abord le statut juridique du navire marchand et des eaux belges est défini.

En ce qui concerne les eaux belges une distinction est faite entre les eaux territoriales, les eaux intérieures et les ports de mer belges.

Successivement la compétence du pouvoir public en matière de droit pénal et civil, de la sûreté de l'état, de la police et de la navigation, de la sécurité des navires, de la douane, de la fiscalité, des soins sanitaires et de l'immigration est étudiée.

Depuis longtemps l'état côtier ou portuaire exerce ses compétences lors des contrôles dans le domaine de l'immigration, de la police et de la navigation, de la douane et de la santé.

Sur le plan international on accepte de plus en plus la surveillance par l'état côtier ou portuaire de l'application des normes internationales non seulement dans le domaine de la sécurité des navires même et de la prévention de la pollution mais également des conditions de vie et de travail à bord ainsi que de la santé de l'équipage.

Tous ces contrôles contribuent finalement à une plus grande sécurité dans les ports même.

Summary

PUBLIC AUTHORITY ON MERCHANT SHIPS IN BELGIAN WATERS

It is of the utmost importance for a merchant ship to have knowledge of the legal status of the waters in which it may find itself, as well as to the law that could be applied to this ship.

At first the juridical status of the merchant ship and the Belgian waters is defined.

As far as the Belgian waters are concerned, a distinction is made between the territorial sea, the inland waterways and the seaports.

The public authority is successively examined in the field of penal and civil affairs, the security of the state, police and navigation, security of ships, customs, fiscality, sanitary matters and immigration.

Of old the coast- or portstate exercises its authority by inspections of immigration, police and navigation, customs and health conditions.

More and more, inspections by coast- or portstate of international standards, not only where the safety of ships and pollution-prevention is concerned, but also on the subject of living- and working conditions on board and the state of health of the crew, are internationally accepted.

All these forms of inspections contribute to obtain a greater security in the ports themselves.

CMB EUROPE'S LEADING WORLDWIDE TRANSPORTATION GROUP



Head office
CMB s.a. Meir 1 B-2000 Antwerp Belgium
Tel. : 32.3.223.21.11 Fax . : 32.3.223.24.88 Tlx : 72304

DO YOU WANT YOUR BRIDGE TO LOOK LIKE THIS?



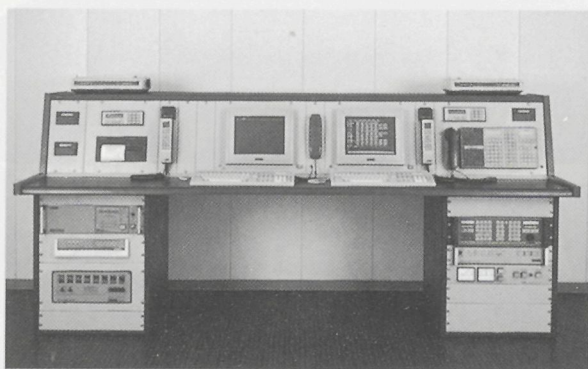
GMDSS means that all radio safety controls have to be at the place "where the ship is normally navigated" (Solas Amdt 88, Ch IV, 10, 3).

The above pile of gear represents the units needed on the bridge for a GMDSS installation with duplication:

- VHF transceiver with DSC and watch receiver;
- MF/HF transceiver with DSC, watch receiver and ARQ telex;
- Inmarsat A Satcom with EGC (Enhanced Group Call);
- Radio main and reserve power supply systems.

SAIT MARINE INTERNATIONAL has gone further than anyone in combining all these features into the revolutionary GM2 Radio Console specially designed for integration on the bridge.

Something which was not possible until now!



GM2 means:

- Ergonomic arrangements of all needed controls
- Ease of operation
- Maximum access to all communication systems
- Uncluttered navigation bridge
- Simple and quick installation

For further details, please contact:



SAIT MARINE INTERNATIONAL

A division of SAIT ELECTRONICS n.v.

Herentalsebaan 55
B-2100 DEURNE (ANTWERPEN)
Belgium

Tel. (32-3) 320.17.11
Fax (32-3) 321.50.34
Tlx 31.547 SAIT AB