

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 28 JULI 1926

Wetsontwerp houdende herziening van het tucht- en strafwetboek
voor de koopvaardij en de zeevisserij (Wet van 21 Juni 1849).

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De harde noodwendigheden van het gevaarvol bestaan der zeelieden geven dezen recht op de blijvende bezorgdheid van den wetgever.

Indien zij nochtans, in de maatschappelijke hervormingen welke ten bate van de groote meerderheid der arbeiders tijdens de laatste 25 jaren verwezenlijkt werden, wellicht niet altijd het aandeel bekomen hebben, waarop zij mochten aanspraak maken, dan komt dit wijl de gewone wetten betreffende den arbeid te lande onvolkomen passen bij de levens- en arbeidsvoorwaarden der zeelieden en de vernieuwing van het bijzondere statuut, dat hun toestand moet beheerschen, een veelzijdig en ingewikkeld vraagstuk is.

De billijkheid vergt, dat het rechtmatig streven van de zeelieden niet verwaarloosd blijft.

Een eerste verbetering werd in 1920 tot stand gebracht door het aannemen van de wet op de veiligheid der schepen; bovendien hebt gij pas de noodzakelijkheid erkend van het instellen van eenen Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, welke, met de wet van 25 Augustus 1920 en den dienst voor de inspectie der schepen, bij die wet in het leven

geroepen, voor doel heeft de met de zeevaart verbonden gevaren en meteen het heroepsrisico voor de bemanningen in de ruimste mate te verminderen.

Wij stellen U thans voor het eigenlijk statuut van den zeeman om te werken en aan te vullen, en onderwerpen te dien einde aan uwe beraadslagingen, samen met dit wetsontwerp betreffende de regelen in zake huishouding en tucht aan boord van de schepen, de gezamenlijke regelen van de overeenkomst, waarnaar in 't vervolg reeders en zeelieden zich in hunne wederzijdsche betrekkingen dienen te gedragen.

Er bestaat tusschen die twee onderwerpen een des te nauwer verband, dat de strengheid van de straffen, voor elke inbreuk op de verbintenissen voorzien, noodzakelijk moet gewettigd zijn door den aard en den omvang van de verplichtingen, welke voor het voeren en het behoud van het schip aan de bemanning zijn opgelegd.

Overigens geeft de ontwikkeling van diezelfde oorzaken een uitleg voor den verouderden aard en van de strafbepalingen en van de bepalingen in zake scheepvaartovereenkomsten; zij maakt gelijktijdige herziening daarvan mogelijk en bevordert ze.

De scheepvaart heeft inderdaad de

laatste stadiums van hare omvorming in een betrekkelijk korten tijd doorge- maakt; volledig veranderd, heeft zij hare vroegere bemanningen door een gansch nieuw personeel vervangen. Nevens de matrozen hebben plaats genomen de manschappen van de machines, de stokers, het personeel van den algemeenen dienst. De aard van den arbeid der scheepslieden heeft de voor- waarden van hunne aanwerving en van hunne verbintenissen gewijzigd; gelijk- tijdig heeft de snelheid van de reizen en de menigvuldigheid van de aanleg- hens hen nader bij de overheden van het land gebracht en hen, in zekere mate, opnieuw onder de wetten van de politie te land geplaatst.

Terzelfder tijd als wij hebben ook andere landen, voor den zeeman het nieuw statuut opgemaakt, dat door de hedendaagsche wijze van in bedrijf nemen van zeeschepen mogelijk is geworden.

In dit opzicht zijn de Deensche, Zweedsche, Noorsche en Finsche wet- gevingen de nieuwste; Frankrijk en Italië staan op het punt te dier zake met nieuwe wetten te worden begiftigd.

Wij hebben ons in ruime mate laten leiden door de in het buitenland, onder andere, door de Scandinavische landen, duidelijk bekrachtigde strek- kingen, evenals door de werken van het Internationaal Arbeidsbureau en door de documentatie, welke dit bureau, met het oog op den negenden zitting van de Internationale Arbeidsconfe- rentie, omtrent voorliggende kwestie heeft bijeengebracht.

De werking van het Internationaal Arbeidsbureau heeft ons, bij de voor- bereiding van de door ons voorgestelde hervormingen, tot prikkel en leiding gediend.

De bekrachtiging door de Staten van de op zijn initiatief opgemaakte con- venties zal noodzakelijk de interna- tionale eenmaking van de sociale wet- geving in zake zeevaart bespoedigen. Door gelijke rechten te verleen aan

de zeelieden, onder welke vlag zij ook varen, door de lasten welke er uit voortspruiten voor allen op een zelfde peil te brengen en ze aldus aan het vraagstuk der mededinging te onttrek- ken, zal die eenmaking tot vrijwaring dienen van de belangen van ons zeever- voerbedrijf.

Onderhavig wetsontwerp evenals het ontwerp betreffende de regeling van de arbeidsvereenkomst voor zeelieden werd onderworpen aan de beraadsla- gingen van den Hoogeren Raad voor de Scheepvaart, in wiens schoot al de scheepvaartbelangen vertegenwoordigd zijn; reeders, zeelieden en officieren hebben er in volle vrijheid hunne op- merkingen kunnen voordragen, hunne verlangens te kennen geven. Ruim- schoots werd er rekening meegehouden; de teksten, welke wij U voorleggen, hebben hun volle goedkeuring bekomen.

*
* *

De bemanning en de passagiers van een schip maken tijdens de reis eene gemeenschap uit, welke door een gemeenschappelijk, hooger belang, de aankomst in behouden haven, be- heerscht wordt.

Het handhaven van een strenge tucht aan boord, de onderwerping aan het gezag van den kapitein, de eerbied voor de aangegane verbintenissen blijven hoofdvoorwaarden voor het welslagen van de reis en het behoort dan ook tot de taak van den wetgever het schip en de daarop varende gemeenschap tegen elken aanslag op hunne veiligheid, van binnen uit, door doelmatige sanc- ties te beschermen, zooals hij ze beschermt tegen de gevaren van de scheepvaart.

Te dien aanzien zijn de gewone straf- wetten, waarbij de mensch alleen in de normale toestanden van de samenleving wordt beschouwd, ontoereikend : het leven aan boord brengt bijzondere plichten mee, waarvan de schending door buitengewone bepalingen als mis- drijf dient gestraft.

Er zijn aldus misdrijven die uiteraard scheepvaartmisdrijven zijn; van een anderen kant zijn zekere tekortkomingen ten opzichte van de orde, wanneer zij aan boord worden begaan, van meer ernstigen aard en rechtvaardigen zij strengere straffen dan die van het gemeen recht.

Dit is eene noodzakelijkheid van openbare orde welke zich blijft opdringen ondanks al den vooruitgang in het scheepvaartbedrijf bewerkt en waarvan al de landen de gegrondheid erkennen.

Daarin ligt ook de rechtvaardiging van het aan de arbeidsovereenkomst voor zeelieden eigen stelsel. Zoo schending van de verbintenissen eener gewone arbeidsovereenkomst wegens dienstverhuring of voor bedienden enkel burgerlijke veroordeelingen, wil zeggen, vergoeding van de veroorzaakte schade medebrengt, in scheepvaartzaken kunnen diezelfde feiten aanleiding geven tot zulkdanige gevolgen, dat het noodig is ze te voorkomen, door ze als misdrijf, waarop straf staat, te bestempelen.

Ons tucht- en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, dat sedert meer dan vijf en zeventig jaar van kracht is, beantwoordt niet meer aan de vereischten van onzen tijd.

De aard en de inrichting van het werk aan boord der schepen, onze sociale opvattingen en de strafwetenschap zelf hebben zich zoodanig ontwikkeld, dat een groot aantal bepalingen van de wet van 1849, welke was opgemaakt in den geest van de toen van kracht zijnde wetgeving van het gemeen recht, wil zeggen, van het Strafwetboek van het Keizerrijk, nog maar zelden van toepassing zijn, ondanks de verzachtingen voorzien bij de wet van 13 April 1851, waarbij zekere lijfstraffen werden afgeschaft. Overigens geschiedde deze eerste herziening zelf vóór het aannemen van ons Strafwetboek van 1867.

Dit wetboek met zijn nieuwe theorieën over beteugeling en zijne wijzigingen in de vroegere strafrechtelijke terminologie, al matigde het de strengheid van de straffen, heeft het onderling

verband tusschen de strafwetgeving voor de scheepvaart van 1849 en het gemeen recht verbroken.

Van den anderen kant is de zeeman bewust geworden van zijne rechten; zonder den bijzonderen aard van zijne verplichtingen tegenover het schip waarop hij dient te ontkennen, komt hij in opstand tegen elke buitensporige, willekeurige of vernederende sanctie. Hij eischt voor zich al de vrijheid op, welke vereenigbaar is met de noodwendigheden van de exploitatie van het schip en dezès veiligheid.

*
* *

Uit vorenstaande algemeene beschouwingen blijken voldoende de strekking en de geest van ons ontwerp. Nadere uitleg bij elk der artikelen wordt aldus overbodig.

Wij behouden de herziene wet in het kader van het oude Wetboek van 1849.

Het gebied, waarin zij van toepassing is, strekt zich uit tot dezelfde klassen van personen.

In dit opzicht dienen de artikelen 3 en 5 van ons ontwerp, evenwel, tegenover elkaar gesteld. Terwijl in het eerste de categorieën van personen worden opgenoemd, die strafbaar zijn met de bij de scheepvaartstrafwet ingestelde sancties en straffen, te weten: alleen de personen ingescheept om de reis te doen, worden, integendeel, bij artikel 5, aan het gezag van den kapitein, meester op het schip, al de personen onderworpen die zich om gelijk welke reden in de havens aan boord aanbieden, zooals de bedienden van de inladers, de leveranciers en de gewone bezoekers; te hunnen opzichte heeft de kapitein evenwel geen disciplinaire rechtsmacht en geen beteugelende actie als tegenover zeelieden is voorzien.

Hoewel het buitengewoon beteugelingsstelsel, van een anderen kant, in beginsel slechts de personen moet treffen die eene zeereis meemaken, behoorden de daarbij ingestelde straffen

ook toepasselijk te wezen op de personen die, geen passagiers of zeelieden zijnde, zich schuldig maken aan sommige op de scheepvaart betrekking hebbende misdrijven, zooals aanzetting tot het verbreken van de arbeids-overeenkomst, samenspanning tegen den kapitein, verholten inscheping.

Wij hebben er aan gehouden den terugkeer tot het gemeen recht, inzonderheid bij het vaststellen van de straffen, scherper te doen uitkomen.

Wij hebben afgezien van de verouderde tuchtmaatregelen : onthouding van het rantsoen sterken drank, uitkijk in de mars of op de bramzaling, boeien en kot, licht of streng arrest, die, hoewel tot heden nog bij het oude wetboek voorzien, zelfs afgekeurd werden door hen, die bevoegd waren om ze uit te spreken.

Zoo ook is inscheping voor een bepaald tijdperk op een Staatsschip een overblijfsel van een sedert lang vervallen stelsel.

Eenparig werd aangenomen, dat alleen inhouding van loon of wedde een doelmatige en practisch toepasselijke tuchtmaatregel is.

Nog hebben wij als straf, toe te passen krachtens deze wet, de schorsing of de ontzetting afgeschaft van het recht om als gezagvoerder of als officier te varen. Dit zijn maatregelen welke niet tot beteugeling, doch enkel in het belang van de veiligheid der scheepvaart moeten uitgesproken worden. Zij behooren uiteraard tot de bevoegdheid van den Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, welke een bestendig toezicht uitoefent over de beroepsbekwaamheid en de lichaamsgeschiktheid van de personen die van de staven onzer schepen deel uitmaken.

Ten slotte, wanneer een scheepvaart-misdrijf overeenkomt met een bij het gemeen strafrecht voorzien misdrijf, hebben wij er ons op toegelegd er, voor zoover mogelijk, slechts de bij de gewone strafwet vastgestelde straffen op toe te passen. Deze regel werd in acht geno-

men voor de wederspanningheid (art. 29), waarop wij de bij het wetboek van 1867 wegens algemeene wederspanningheid tegen de gestelde overheid voorziene straffen toepassen; evenzoo in zake feitelikheden (art. 31), hoewel wij bij ons artikel 34 zwaardere straffen voorzien ter zake van gewelddaden, die bestendig lichamelijk letsel voor gevolg hebben; ook nog in zake door den kapitein gepleegd misbruik van macht (art. 39) en in zake aan boord begane diefstallen (art. 40), welke wij met huisdiefstallen gelijkstellen.

In artikel 9 van het ontwerp worden de meest voorkomende vergrijpen tegen de tucht opgesomd. De lichte overtredingen van de beroepspligten, van de belangen der scheepsgemeenschap, de lichte tekortkomingen ten opzichte van de orde, de tucht, de hiërarchie moeten slechts door lichte, doch onmiddellijk werkende sancties beteugeld worden.

Zij kunnen zich onder menigvuldige vormen voordoen, en het behoort dan ook tot de bevoegdheid van de zeevaart-overheid te oordeelen, of de omstandigheden waardoor ze gekenmerkt worden, van aard zijn om de zwaarte er van te vergrooten of te matigen.

Om aan den wensch der zeelieden zelf te beantwoorden, hebben wij een algemeene verzwaring der tuchtsancties voorzien voor al de vergrijpen in zee begaan, dan wanneer de toewijding en de medehulp van allen noodig is om de gevaren te ontgaan waaraan het schip is blootgesteld. Dit is het doel van het eindlid van bedoeld artikel.

Herhaling van de vergrijpen tegen de tucht na oplegging van een eerste sanctie, is een tarten van de overheid door den schuldige en wijst op een kwaadwilligen en gevaarlijken geest van insubordinatie; zij blijft strafbaar met correctionele straffen.

Evenzoo worden het meerendeel van de vergrijpen, ter beteugeling waarvan een eenvoudige disciplinaire straf volstaat, wanneer zij niet gepaard gaan met verzwarende omstandigheden, in som-

mige gevallen van zulk belang, dat zij scheepvaartwanbedrijven of zelfs scheepvaartmisdaden worden, waarop werkelijke straffen dienen toegepast. Zulks is, onder andere, het geval voor ongehoorzaamheid, wanneer daarbij halsstarrig verzet wordt getoond of wanneer zij gepaard gaat met beledigingen of bedreigingen, met de weigering te voldoen aan een voor het besturen van het schip of den goeden afloop van de reis gegeven bevel (art. 25, 26, 27); voor gezamenlijke ongehoorzaamheid (art. 28) of voor wezenlijke wederspanningheid (art. 29). Het Wetboek van 1849 voorzag reeds dit onderscheid in de beteugeling.

Zulks is nog het geval voor het afwezig zijn van de wacht, waarvoor meer dan een eenvoudige inhouding van loon wordt vereischt, wanneer een uitkijk- of bedieningspost, zonder meer, op ongerechtvaardigde wijze verlaten wordt (art. 26; voor dronkenschap in dienst en onregelmatige afwezigheid van boord, waarop wij verder zullen terugkomen.

Van den anderen kant hebben wij het wetboek van 1849 aangevuld door er zekere scheepvaartmisdrijven in op te nemen, die door het goedkeuren van latere wetten in het leven werden geroepen. Artikel 41 laat toe de vroegere wetsbepalingen, houdende beteugeling van het onregelmatig waarnemen, aan boord van een Belgisch schip, van eene bediening, waarvoor, bij bijzondere teksten, het bezit van een brevet, een diploma of eene vergunning voorgeschreven is, als ingetrokken te beschouwen; de wet van 28 Juli 1923 betreffende de geheime inschepingen wordt vervangen door artikelen 44, 45 en 46, een oud bevelschrift van Koning Willem van 15 Maart 1820 door artikel 56, artikelen 255 en 265 van Boek II van het Wetboek van koophandel der artikelen 61 en 62.

Ten slotte zijn wij er toegebracht geworden het niet-naleven van nieuwe wetsbepalingen als nieuwe wanbedrijven aan te zien. Het verbod zeelieden aan te werven uit winstbejag werd afge-

kondigd bij eene overeenkomst opge maakt door de eerste Internationale Conferentie voor den Arbeid ter Zee (Genua 1920) en goedgekeurd bij de wet van 6 September 1924. Het wordt bekrachtigd bij artikel 43 van het ontwerp. Bij artikelen 48, 49 en 50 wordt de kapitein gestraft, die zijne bemanning gedurende de overvaart niet van voldoende en behoorlijke levensmiddelen voorziet, overeenkomstig een onlangs tot stand gekomen regeling. Verder hebben wij nog tot wanbedrijf gemaakt het feit, dat de kapitein een zieken of gewonden schepeling in den vreemde achterlaat zonder voor zijne terugreis naar de haven van inscheping gezorgd te hebben (art. 47), alsmede elk bedrog of elke valscheid gepleegd om van de zeevaartoverheden eenig getuigschrift of verklaring te bekomen (art. 59 en 60).

Twee artikelen van het ontwerp vergen nadere omschrijving ten aanzien van de wijze waarop zij uit te leggen zijn.

In artikel 44 worden correctioneele straffen gesteld tegen hem, die aan boord van een Belgisch schip, om het even waar dit zich bevindt, of aan boord van een vreemd schip, gedurende dezes verblijf in de Belgische wateren, wordt aangetroffen « zonder zijne tegenwoordigheid aldaar te kunnen rechtvaardigen ». Het ligt natuurlijk op den weg van de rechtbanken of, in voorkomend geval, van de met de vaststelling van dergelijke wanbedrijf belaste bedienden om het inzicht van den schuldige na te gaan en op te maken of zijn opzet strafwaardig is en vervolging vereischt. In artikel 44 worden hoofdzakelijk de personen bedoeld, die aan boord sluipen met het oogmerk om een onrechtmatige daad, bijvoorbeeld diefstal, te plegen of wel, er zich te verschuilen om in 't geheim eene reis te doen.

In het eindlid van artikel 63 wordt verder de kapitein gestraft, die, gedwongen zijnde zijn schip te verlaten, « niet de laatste aan boord is gebleven ».

Het spreekt vanzelf dat de omstandigheden in elk geval in het bijzonder zullen moeten uitmaken of de kapitein de hem bij die bepaling opgelegde verplichting niet heeft nageleefd. Een kapitein kan er natuurlijk toe gebracht worden zijn zinkend schip te verlaten, daarbij in de verschoonbare onwetenschap verkeerd dat er schepelingen of passagiers na hem aan boord zijn gebleven.

De leer van het positief strafrecht betreffende de strafrechtelijke verantwoordelijkheid op grond waarvan het misdrijf als dusdanig wordt aangezien zal, in elk geval, aan den rechter zijn vonnis ingeven. Overigens is het klaar, dat die wet maar moet toegepast worden met inachtneming van de grondbeginselen van de rechtsregelen, welke Boek I van het Wetboek van 1867 uitmaken.

Er blijft ons over een der hoofdpunten van het ontwerp van herziening te onderzoeken, namelijk het nieuwe beteugelingsstelsel ten aanzien van het wanbedrijf, tot heden gewoonweg wegloopping of desertie van scheepslieden genoemd.

Het wanbedrijf van wegloopping van scheepslieden dagteekent van de oude Fransche bevelschriften van 1681 en 1784, waarbij het klassenstelsel, grondslag van de nog in Frankrijk bestaande inschrijving voor de zeemilitie, werd ingericht. Dit stelsel had geen ander doel dan de aanwerving van het effectief der oorlogsvloot te verzekeren, door het te nemen uit de bemanningen der handelsvloot. De Fransche zeeman blijft in de zeevlootregisters ingeschreven. Vandaar de strikt omschreven plichten die hem zijn opgelegd en de strengheid van de beteugeling waaraan hij, namelijk in geval van wegloopping, onderworpen is gebleven.

Dit begrip van militaire desertie van scheepslieden is in onze eigen scheepvaartinrichting niet gerechtvaardigd.

Is de benaming verouderd, zoo blijft het strafbaar feit toch bestaan en

maakt een dikwijls voorkomend scheepvaartmisdrijf uit, waarvan de belangrijkheid in sommige gevallen niet te ontkennen is. Nochtans is het noodig deze naar de tegenwoordige tijdsomstandigheden tot hare juiste verhouding terug te brengen, met aanpassing van een rechtvaardige beteugeling.

Wegloopping was voorzien bij artikelen 16 tot 19, medeplichtigheid aan wegloopping bij artikel 20 van het Wetboek van 1849. Volgens dit stelsel onderscheidt men wegloopping in het land van wegloopping in den vreemde; rekening wordt gehouden met het feit, dat de zeeman al dan niet aan boord kon teruggebracht worden; gestraft wordt met berooving van de vervallen loonen, met gevangenisstraf en met gedwongen inscheping op een Staatschip. Laatstgenoemde straf is evenwel feitelijk niet meer toe te passen en aanhouding van den weggeloopte zeeman om hem aan boord terug te brengen, geschiedt bijna niet meer, wijl de kapiteins er in het geheel niet op gesteld zijn een onruststoker onder hunne bemanning te doen terugkomen.

De schijnbare strengheid van het stelsel dekt aldus ondoelmatige sancties, zoodat het door meer passende en meer moderne bepalingen diende vervangen te worden.

In werkelijkheid geldt het hier een eenvoudige verbreking van de arbeids-overeenkomst wegens dienstverhuring, welke in beginsel aanleiding geeft tot een burgerlijke rechtsvordering tot schadevergoeding. Doch deze burgerlijke sanctie moet worden aangevuld met eene disciplinaire of strafrechtelijke sanctie, omdat de zeeman met het lot van zijn schip verbonden is en de belangen van heel de onderneming van zijne getrouwheid afhangen; de openbare orde vereischt, dat hij zijne verbintenissen dienaangaande naleeft.

Strafrechtelijke beteugeling is gerechtvaardigd wanneer het verbreken van de verbintenis de veiligheid van het schip en den normalen loop van den

zeetocht in gevaar brengt, wanneer de zeeman wien aan boord een post van vertrouwen is toegewezen, dien post verlaat, of wel, wanneer hij ontbreekt bij de afvaart van het schip. Buiten die gevallen is een inbreuk op de beroepsverplichtingen, zooals de onregelmatige afwezigheid van boord der van wacht vrijgestelde zeelieden tijdens het verblijf in eene aanleg haven of het te laat terugkeeren aan boord na afwezigheid met verlof, feitelijk slechts eene tekortkoming ten opzichte van de orde en de tucht, die kan gestraft worden met inhouding van loon of wedde en eerst bij herhaling een wanbedrijf wordt.

Deze overwegingen hebben de bepalingen van artikelen 9, 7^o en 22 van het ontwerp ingegeven.

Wij zijn er van overtuigd, dat eene beteugeling die beter in verhouding staat tot de zwaarte van het vergrijp, maar zeker wordt toegepast, een grootere voorbehoedende kracht zal hebben dan het oude stelsel, waartegen vele bezwaren werden geuit.

Waar het gaat over medeplichtigheid aan het wanbedrijf van onregelmatige afwezigheid, hebben wij er aan gehouden ten bate van de gewone medeplichtigen tot het gemeen recht terug te keeren; doch wij hebben niet gearzeld zwaarder straffen te stellen voor diegenen, welke kwaadwillig en over het algemeen uit winstbejag tot verbreking van het contract aanzetten. Het was niet mogelijk die personen ongestraft te laten, terwijl de zeeman de gevolgen ondergaat van de schaamteloze uitbuiting, waarvan hij het eerste slachtoffer is geweest. Daar dergelijk wanbedrijf dikwijls gepleegd wordt in het buitenland, bleek het ons noodig, ten einde den aanstoker te kunnen treffen, hier van den algemeen en regel van de territorialiteit der strafwet af te wijken (art. 23).

Geen merkelijke wijziging werd in de bij het Wetboek van 1849 vastgestelde regelen in zake bevoegdheid en rechtspleging aangebracht. Ter vermijding

van alle willekeur vanwege den kapitein bij het toepassen van disciplinaire straffen, wordt in artikel 75 de verplichting gehandhaafd om in het scheepsjournaal al de opgelegde straffen in te schrijven en ze in de eerste haven door de zeevaartoverheid te doen bekrachtigen; overigens de tijdens de reis opgelegde straffen eerst definitief na goedkeuring door den consul of den zeecommissaris (art. 71 en 75); ieder van die ambtenaars kan de door den kapitein uitgesproken straffen matigen of verzwaren. Kan, van een anderen kant, de zeecommissaris niet tusschen beide komen om eene reeds door eenen consul bekrachtigde of gewijzigde straf te beoordeelen, zoo laat de praktijk evenwel toe, dat eene opgelegde en reeds door een consul bekrachtigde straf nadien door den kapitein vermindert wordt wegens het verder voorbeeldig gedrag van den schuldige, en wordt die vermindering op hare beurt door den zeecommissaris bij den terugkeer van het schip bekrachtigd.

* * *

Het stelsel dat wij U voorleggen werd ingegeven door de strekkingen van de hedendaagsche wetgeving zoo wel in zake straffen als in zake overeenkomsten: handhaving van de orde en eerbied voor de overheid, maximum van vrijheid vereenigbaar met de tucht aan boord en de veiligheid van het schip.

Het staat in niets achter bij het beteugelingsstelsel dat op de schepen van de voornaamste zeevarende natiën van kracht is en komt volkomen overeen met het algemeen belang.

Wij vragen U, Mevrouw, Mijne Heeren, dit werk van vooruitgang door uwe stem te bekrachtigen.

*De Minister van Spoorwegen, Zee-
wezen, Posterijen, Telegrafen,
Telefonen en Luchtvaart,*
ANSEELE.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
HYMANS.

De Minister van Justitie,
VANDERVELDE.



ANNEXE AU N° 237.

SÉNAT DE BELGIQUE.

Session de 1925-1926

Projet de loi portant revision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

(Loi du 21 juin 1849).

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, de Nos Ministres des Affaires Etrangères et de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, des Affaires Etrangères et de la Justice, sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.

ARTICLE 1^{er}.

Les infractions établies par le présent code sont des infractions maritimes.

Les infractions qu'il punit de peines disciplinaires sont des fautes de discipline.

Les infractions qu'il punit de peines correctionnelles sont des délits.

BIJLAGE BIJ N° 237.

BELGISCHE SENAAAT

Zitting 1925-1926

Wetsontwerp houdende herziening van het bijzonder tucht- en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij.

(Wet van 21 Juni 1849).

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op de voordracht van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Rechtswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN:

Onze Ministers van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, van Buitenlandsche Zaken en van Rechtswezen zijn gelast, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers, het ontwerp van wet waarvan de inhoud volgt, in te dienen :

INLEIDENDE BEPALINGEN.

ARTIKEL 1.

De misdrijven, bij dit wetboek voorzien, zijn scheepvaartmisdrijven.

De misdrijven, welke het straft met disciplinaire straffen zijn vergrijpen tegen de tucht.

De misdrijven, welke het straft met correctionele straffen zijn wanbedrijven.

Les infractions qu'il punit de peines criminelles sont des crimes.

ART. 2.

Les contraventions, délits et crimes non énoncés dans le présent code, seront constatés et punis conformément aux lois ordinaires.

ART. 3.

Sont assujetties aux dispositions du présent code, toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire belge de commerce ou de pêche ou reçues à bord en vue d'effectuer le voyage.

Les personnes inscrites au rôle d'équipage y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord, jusques et y compris le moment de leur débarquement régulier.

Les passagers ne sont assujettis à la juridiction et aux peines en matière de discipline que pendant le temps de leur séjour à bord, qu'ils seront toujours libres de quitter, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs, ou complices d'un crime ou d'un délit grave.

Les personnes mentionnées à l'alinéa 2 du présent article continuent d'être placées sous ce régime en cas de perte du navire par naufrage, chance de guerre ou autre cause, jusqu'à ce qu'elles aient pu être remises à une autorité belge.

Il en est de même des personnes qui sur l'ordre d'une autorité belge auront été embarquées pour être rapatriées.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} du présent article, les peines comminées par les articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43 à 45, 56, 59 et 60 ci-après sont applicables à toutes personnes coupables des infractions y prévues.

De misdrijven, welke het straft met crimineele straffen, zijn misdaden.

ART. 2.

De overtredingen, wanbedrijven en misdaden, in dit wetboek niet opgenoemd, worden vastgesteld en gestraft overeenkomstig de gewone wetten.

ART. 3.

Aan de bepalingen van dit wetboek zijn onderworpen al de personen, op de monsterrol van een Belgisch koopvaardij- of visschersvaartuig ingeschreven of aan boord toegelaten om de reis te doen.

De op de monsterrol ingeschreven personen zijn er aan onderworpen te rekenen van het oogenblik vastgesteld voor den aanvang van hunnen dienst aan boord tot en met het oogenblik van hunne regelmatige ontscheping.

De passagiers zijn aan de rechtsmacht en aan de straffen in zake tucht slechts onderworpen gedurende den tijd van hun verblijf aan boord van het schip, dat zij altijd vrij mogen verlaten, tenware zij er worden opgehouden om aan het gerecht te worden overgeleverd als dader van of medeplichtige aan eene misdaad of een zwaar wanbedrijf.

De in het 2^e lid van dit artikel bedoelde personen blijven aan deze regeling onderworpen in geval van verlies van het schip door schipbreuk, oorlogsfeiten of elk andere oorzaak, totdat zij aan een Belgische overheid kunnen overgegeven worden.

Hetzelfde geldt voor de personen, die, op bevel van een Belgische overheid, worden ingescheept om naar het vaderland teruggevoerd te worden.

In afwijking van het bepaalde bij het 1^e lid van dit artikel, zijn de straffen, gesteld bij de verderstaande artikelen 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43 tot 45, 56, 59 en 60, toepasselijk op al de personen, schuldig aan de aldaar voorziene misdrijven.

ART. 4.

Pour l'application du présent code :

Le terme « capitaine » désigne toute personne à qui est confié ou exerce en fait le commandement du navire.

Le terme « officier » désigne outre le second, les lieutenants et les mécaniciens, les chefs commissaires de bord, les médecins, les radio-télégraphistes, ainsi que toute personne portée comme officier au rôle d'équipage.

L'expression « hommes d'équipage » désigne toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage, y compris les officiers.

Le terme « marin » désigne toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage, à l'exclusion des officiers.

Le terme « passagers » désigne toutes les personnes qui, sans faire partie de l'équipage, sont admises à bord en vue d'effectuer le voyage.

L'expression « personnes embarquées » désigne à la fois les hommes d'équipage et les passagers.

L'expression « à bord » désigne le navire, et ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre.

ART. 5.

Le capitaine a, sur quiconque se trouve à bord, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes et de la cargaison, ainsi que la bonne fin de l'expédition.

Il peut employer à ces fins tous les moyens utiles de coercition et requérir quiconque se trouve à bord de lui prêter main forte.

Dans les ports, le capitaine agit avec le concours du commissaire maritime ou du consul de Belgique. Il peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de l'autorité locale.

ART. 4

Voor de toepassing van dit wetboek wordt verstaan :

Onder « kapitein », elke persoon, aan wien het bevel op het schip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk voert.

Onder « officieren », benevens de eerste stuurman, de overige stuurlieden en de mecaniciens, de hoofdscheepscommissarissen, de geneesheeren, de radiotelegrafisten, alsmede elke persoon, als officier op de monsterrol ingeschreven.

Onder « schepelingen », al de op de monsterrol ingeschreven personen, de officieren mede inbegrepen.

Onder « zeelieden », al de op de monsterrol ingeschreven personen, met uitsluiting van de officieren.

Onder « passagiers », al de personen, die, zonder lid te zijn van de bemanning, aan boord zijn toegelaten om de reis te doen.

Onder « opvarenden », tegelijkertijd de schepelingen en de passagiers.

Onder de uitdrukking « aan boord », het schip en zijne vaste of niet vaste middelen tot verbinding met den wal.

ART. 5.

De kapitein heeft over al wie zich aan boord bevindt het gezag vereischt voor de handhaving van de orde, voor de veiligheid van het schip, personen en lading, alsmede voor den goeden afloop van den tocht.

Hij mag te dien einde alle nuttige middelen van dwang gebruiken en al wie zich aan boord bevindt, opvorderen om hem daarbij behulpzaam te zijn.

In de havens handelt hij in samenwerking met den zeecommissaris of den consul van België. Zoo noodig kan hij de hulp inroepen van de plaatselijke overheid.

TITRE PREMIER.

De la pénalité.

CHAPITRE PREMIER.

Des peines.

ART. 6.

Les peines applicables aux fautes de discipline sont :

A. Pour les marins :

La retenue de un à dix jours de salaire, ou de dix à cent francs si l'équipage est engagé à la part.

B. Pour les officiers :

La retenue de un à quinze jours de traitement.

C. Pour les passagers :

Passagers de cabine : la consigne en chambre pendant quatre jours au plus.

Passagers d'entrepont : l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus.

ART. 7.

Les peines correctionnelles sont l'emprisonnement de huit jours à cinq ans et l'amende de vingt-six francs au moins.

ART. 8.

Les peines en matière criminelle sont les mêmes que celles spécifiées à l'article 7 du Code Pénal.

CHAPITRE II.

Des infractions et de leur répression.

SECTION I.

Des fautes de discipline.

ART. 9.

Les fautes de discipline sont :

1° La désobéissance simple ;

TITEL ÉÉN.

Strafbepalingen.

HOOFDSTUK ÉÉN.

Straffen.

ART. 6.

De straffen, op vergrijpen tegen te tucht, toepasselijk, zijn :

A. Voor de zeelieden :

Inhouding van een tot tien dagen loon, of van tien tot honderd frank, zoo de bemanning op aandeel is aangenomen.

B. Voor de officieren :

Inhouding van een tot vijftien dagen wedde.

C. Voor de passagiers :

Hutpassagiers : kamerarrest gedurende ten hoogste vier dagen.

Tusschendeckpassagiers : verbod, gedurende ten hoogste vier dagen, meer dan twee uren per dag op het dek te komen.

ART. 7.

De correctioneele straffen zijn gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en geldboete van ten minste zes en twintig frank.

Art. 8.

De straffen in crimineele zaken zijn die, opgenoemd in artikel 7 van het Wetboek van Strafrecht.

HOOFDSTUK II.

Misdrijven en beteugeling van misdrijven.

AFDEELING I.

Vergrijpen tegen de tucht.

ART. 9.

De vergrijpen tegen de tucht zijn :

1° Gewone ongehoorzaamheid ;

- 2° La négligence à prendre son poste;
 3° Le manque au quart;
 4° Le défaut de vigilance pendant le quart, et notamment le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, de service dans les machines ou en service quelconque de garde;
 5° L'ivresse sans désordre en service;
 6° Les disputes en mer ou en service;
 7° L'absence irrégulière du bord, hors les cas prévus à l'article 22 ci-après;
 8° L'embarquement clandestin de boissons fortes ou de vin pour la consommation à bord;
 9° La dégradation volontaire de matériel du bord, hors le cas prévu à l'article 15 ci-après;
 10° L'emploi sans autorisation du matériel du bord;
 11° Le manque de respect aux supérieurs, et généralement tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l'ordre ou au service du navire, qui ne constitue qu'une faute légère.
- Ces fautes seront punies des peines spécifiées à l'article 6 ci-dessus au choix des autorités désignées à l'article 70 ci-après.
- Toutefois, la retenue de salaire ou de traitement ne peut être inférieure à trois jours ou à cinquante francs pour les fautes de discipline spécifiées sous les 1° à 6°, 10° et 11° ci-dessus, lorsqu'elles ont été commises en mer.
- 2° Verzuim tijdig op post te zijn;
 3° Afwezigheid van de wacht;
 4° Gebrek aan waakzaamheid op de wacht, en namelijk het feit in te slapen aan het roer, op den uitkijk, van dienst zijnde bij de machines of in om het even welken wachtdienst;
 5° Dronkenschap zonder rustverstoring in dienst;
 6° Twist op zee of in dienst;
 7° Onregelmatige afwezigheid van boord, buiten de gevallen voorzien bij artikel 22 hierna;
 8° Geheime inlading van sterke dranken of wijn voor het verbruik aan boord;
 9° Vrijwillige beschadiging van scheepsmaterieel, buiten het geval voorzien bij artikel 15 hierna;
 10° Zonder toelating gebruik maken van het scheepsmaterieel;
 11° Oneerbiedigheid jegens meerderen in rang en, over het algemeen, elk feit voortvloeiende uit nalatigheid of luiheid, alsmede elke inbreuk op de orde of den dienst van het schip, welke slechts een licht vergrijp uitmaakt.
- Die vergrijpen worden gestraft met de bij artikel 6 hiervoren opgegeven straffen, naar keuze van de overheden, in verderstaand artikel 70 vermeld.
- Inhouding van loon of van wedde mag evenwel niet minder bedragen dan drie dagen of vijftig frank voor de vergrijpen tegen de tucht, opgenoemd onder 1° tot 6°, 10° en 11° hiervoren, wanneer zij op zee worden begaan.

SECTION II.

Des délits et des crimes maritimes.

ART. 10.

Les hommes d'équipage coupables de fautes disciplinaires réitérées seront punis d'un emprisonnement de huit

AFDEELING II.

Scheepvaartwanbedrijven en scheepvaartmisdaden.

ART. 10.

De schepelingen, schuldig aan herhaalde vergrijpen tegen de tucht, worden gestraft met gevangenisstraf van

jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 11.

L'ivresse avec désordre à bord ou en service sera punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois, et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 12.

Tout capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de cent francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 13.

Le fait d'avoir allumé des feux, ou d'avoir circulé dans les lieux où cela est interdit, à bord, avec du feu ou des objets ou matières pouvant causer un incendie, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 14.

Si le fait a eu pour conséquence un incendie à bord, le coupable sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de cinquante francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 15.

La destruction, la mise hors d'usage ou l'abandon de matériel du bord, commis volontairement, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de cinquante

acht dagen tot eene maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 11.

Dronkenschap met rustverstoringaan boord of in dienst wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van vijftig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART 12.

Elke kapitein, die zich bedrinkt, terwijl hij belast is met het voeren van het schip, wordt gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maand en met geldboete van honderd frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 13.

Het feit vuur te hebben aangestoken of met vuur of voorwerpen of stoffen, die brand kunnen veroorzaken, te zijn rondgegaan in de plaatsen waar zulks aan boord verboden is, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot eene maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 14

Indien ten gevolge van het feit aan boord brand is ontstaan, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van zes maand tot twee jaar en met geldboete van vijftig frank tot duizend frank of met een van die straffen alleen.

ART. 15.

Vrijwillige vernieling, buitengebruikstelling of achterlating van scheepsmaterieel wordt gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot een jaar en met geldboete van vijftig frank tot

francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 16.

Tout capitaine ou officier qui volontairement aura dégradé ou laisser dégrader le matériel du bord sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 17.

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine ou de l'armateur, aura embarqué, détenu ou débarqué des objets dont la saisie constituerait le capitaine ou l'armateur en frais et dommages, sera punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Le capitaine pourra saisir ou faire jeter à la mer les objets de fraude ou de contrebande, ainsi que les armes et munitions embarquées clandestinement, dès qu'il aura connaissance de leur présence à bord.

ART. 18.

Tout capitaine qui en faisant ou en autorisant la fraude ou la contrebande à l'insu des armateurs, aura donné lieu soit à la confiscation du navire ou de tout ou partie de la cargaison, soit à une amende à charge du navire, sera condamné à un emprisonnement de trois mois à trois ans.

ART. 19.

Les vols commis à bord seront punis des peines comminées par le Code pénal ordinaire selon les distinctions établies par ce Code, sans que toutefois ces peines puissent être inférieures à celles

driehonderd frank of met een van die straffen allen.

ART. 16.

Elke kapitein of officier, die het materieel van het schip vrijwillig beschadigt of laat beschadigen, wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot een jaar en met geldboete van vijftig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 17.

Elke opvarende, die buiten weten van den kapitein of van den reeder, voorwerpen, waarvan de inbeslagneming den kapitein of den reeder in kosten en schaden zou brengen, inlaadt, in bezit heeft of ontscheept, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

De kapitein mag de sluik of smokkelwaar alsmede de geheim ingescheepte wapens en munitie aanslaan of over boord doen werpen, zoodra hij kennis heeft van hunne aanwezigheid aan boord.

ART. 18.

Elke kapitein die, buiten weten van de reeders sluik of smokkelhandel drijvend of toelatend, aldus aanleiding geeft hetzij tot de verbeurdverklaring van het schip of van geheel de lading of een gedeelte daarvan, hetzij tot het opleggen eener geldboete ten laste van het schip, wordt veroordeeld tot gevangenisstraf van drie maand tot drie jaar.

ART. 19.

De diefstallen, aan boord gepleegd, worden gestraft met de straffen, voor het gewoon Wetboek van Strafrecht gesteld volgens de bij dat Wetboek bepaalde onderscheidingen, zonder dat

prévues pour les vols domestiques, si le délit est commis par le capitaine ou les hommes d'équipage.

ART. 20.

L'altération volontaire de vivres par le mélange de matières non malfaisante sera punie d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Si l'altération a été commise à l'aide de matières malfaisantes, l'emprisonnement sera de six mois à trois ans et l'amende de cinquante francs à cinq cents francs.

ART. 21.

Tout homme d'équipage qui, étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manœuvre ou de garde, aura quitté son poste avant d'avoir été relevé, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans.

ART. 22.

Toute absence du bord d'un homme d'équipage chargé d'un service de garde ou de sécurité et toute absence du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage, sera punie d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 23.

Sans préjudice des dispositions des articles 66, 67 et 69 alinéa 2 du Code pénal, sera puni des peines établies par l'article précédent, tout Belge ou tout étranger qui par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, aura, même hors du territoire du

die straffen evenwel lager mogen zijn dan die, voor huisdiefstallen voorzien, indien het wanbedrijf gepleegd is door den kapitein of de schepelingen.

ART. 20.

Vrijwillige vervalsching van levensmiddelen voor vermenging met niet nadeelige stoffen, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Werd de vervalsching gepleegd door middel van nadeelige stoffen, dan is de gevangenisstraf zes maand tot drie jaar en de geldboete vijftig frank tot vijfhonderd frank.

ART. 21.

Elke schepeling die, aan het roer, op den uitkijk of op eenen bedienings- of wachtpost zijnde, zijn post verlaat alvorens afgelost te zijn, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaar.

ART. 22.

Elke afwezigheid van boord van een schepeling, belast met een wacht- of veiligheidsdienst en elke afwezigheid van boord na het oogenblik gesteld door den aanvang van de afvaartverrichtingen, wordt gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maand en met geldboete van vijftig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 23.

Onverminderd de bepalingen van de artikelen 66, 67 en 69, 2° lid van het Wetboek van Strafrecht, wordt gestraft met de straffen, bij het vorig artikel gesteld, elke Belg of elke vreemdeling, die; door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of van macht, schuldige kuiperijen of arglistigheden,

royaume, incité au délit prévu par l'article précédent ou encouragé à le commettre.

ART. 24.

Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, aura rompu son contrat et abandonné son navire sera puni : si le navire était en sécurité dans un port, d'un emprisonnement d'un mois à deux ans ; si le navire était en rade foraine, d'un emprisonnement de six mois à trois ans ; et si le navire était en mer d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

ART. 25.

La désobéissance à un ordre donné pour le service du navire, avec refus formel d'obéir ou avec injures ou menaces sera punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Si le navire était en sécurité dans un port au moment où les faits visés à l'alinéa précédent ont été commis, l'emprisonnement sera de un mois au plus.

ART. 26.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement, tout homme d'équipage qui aura formellement refusé d'obéir aux ordres donnés pour assurer la manœuvre du bâtiment ou pour maintenir le bon ordre.

L'emprisonnement pourra être porté jusqu'à cinq ans et l'amende jusqu'à cinq cents francs, si les ordres ont été donnés pour le salut du navire, des personnes embarquées ou de cargaison. Cette dernière disposition est également applicable aux passagers.

zelsf buiten het grondgebied van het Rijk tot het bij het vorig artikel voorzien wanbedrijf aanzet of tot het plegen daarvan aanmoedigt.

ART. 24.

Elke kapitein die, buiten het geval van overmacht, zijn contract verbreekt en zijn schip verlaat, wordt gestraft : zoo het schip veilig in een haven ligt, met gevangenisstraf van eene maand tot twee jaar ; zoo het schip in een open haven ligt, met gevangenisstraf van zes maand tot drie jaar ; en zoo het schip in zee is, met gevangenisstraf van een jaar tot vijf jaar.

ART. 25.

Ongehoorzaamheid aan een voor den dienst van het schip gegeven bevel, met uitdrukkelijke weigering van te gehoorzamen of met beleedigingen of bedreigingen, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Lag het schip, op het oogenblik dat de in het vorig lid bedoelde feiten gepleegd werden, veilig in eene haven, dan is de gevangenisstraf ten hoogste een maand.

ART. 26.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen, elke schepeling, die uitdrukkelijk weigert te gehoorzamen aan de bevelen, gegeven met het oog op het besturen van het schip of tot handhaving van de goede orde.

De gevangenisstraf kan verhoogd worden tot vijf jaar en de geldboete tot vijfhonderd frank, zoo de bevelen gegeven zijn voor het behoud van het schip, van de opvarende of van de lading. Deze laatste bepaling is insgelijks van toepassing op de passagiers.

ART. 27.

Dans le cas des articles 25 et 26 ci-dessus, le minimum de peine sera porté à un mois d'emprisonnement et cent francs d'amende, si le coupable est un officier.

ART. 28.

Les hommes d'équipage qui collectivement se seront rendus coupables des délits visés aux articles 25 et 26 ci-dessus seront punis : les officiers de la réclusion, les autres, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

ART. 29.

La rébellion contre le capitaine ou contre un officier du bord, telle qu'elle est qualifiée par l'article 269 du Code Pénal, sera punie des peines prévues aux articles 271, 272 et 274 du même Code, suivant les distinctions y établies.

La rébellion commise par plus du tiers de l'équipage sera punie de la réclusion.

ART. 30.

Toute personne embarquée qui aura outragé par paroles, faits, gestes ou menaces le capitaine, un officier du bord, le commissaire maritime ou le consul, dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions sera punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 31.

Sera punie des peines prévues aux articles 280 et 281 du Code Pénal suivant les distinctions y établies, et sans préjudice de l'application des articles 399, alinéa 2, 400 et 401 du

ART. 27.

In het geval voorzien bij vorenstaande artikelen 25 en 26, is het minimum van de straf gesteld op eene maand gevangenis en honderd frank geldboete, zoo de schuldige een officier is.

ART. 28.

De schepelingen, die zich gezamenlijk schuldig maken aan de bij de artikelen 25 en 26 hiervoren bedoelde wanbedrijven, worden gestraft : de officieren, met opsluiting, de overigen, met gevangenisstraf van een jaar tot vijf jaar.

ART. 29.

Wederspannigheid, jegens den kapitein of jegens een officier van het schip, zooals zij omschreven is bij artikel 269 van het Wetboek van Strafrecht, wordt gestraft met de straffen voorzien bij de artikelen 271, 272 en 274 van hetzelfde Wetboek, volgens de aldaar vastgestelde onderscheidingen.

Wederspannigheid, gepleegd door meer dan een derde van de bemanning, wordt met opsluiting gestraft.

ART. 30.

Elke opvarende, die den kapitein, een officier van het schip, den zeecommissaris of den consul in de uitoefening of ter gelegenheid van de uitoefening van hun bediening door woorden, daden, gebaren of bedreigingen smaadt, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 31.

Wordt gestraft met de straffen, gesteld bij de artikelen 280 en 281 van het Wetboek van Strafrecht naar de aldaar voorziene onderscheidingen, en onverminderd de toepassing van de

même Code, toute personne embarquée qui aura frappé l'une des personnes spécifiées à l'article précédent, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

ART. 32.

Celui qui aura fait partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, sera puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans.

On entend par complot la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre plusieurs personnes dont deux au moins sont embarquées à bord du navire.

ART. 33.

Ceux qui par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, s'emparent du navire seront punis de travaux forcés de dix ans à quinze ans.

S'ils sont officiers ou chefs du complot, ils seront passibles des travaux forcés de quinze ans à vingt ans.

ART. 34.

Dans le cas prévu par l'article 33 ci-dessus les peines seront celles des travaux forcés de quinze ans à vingt ans ou celles des travaux forcés à perpétuité, si les violences ou les menaces ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave.

Les mêmes peines seront appliquées si les coupables ont soumis les personnes à des tortures corporelles.

ART. 35.

Si les violences ou les menaces exer-

artikelen 399, 2^e lid, 400 en 401 van hetzelfde Wetboek, elke opvarende, die een van de in het vorig artikel opgenoemde personen in de uitoefening of ter gelegenheid van de uitoefening van zijn bediening slaat.

ART. 32.

Hij die deel uitmaakt van eene samenspanning tegen de veiligheid, de vrijheid of het gezag van den kapitein, wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maand tot vijf jaar.

Ondersamenspanning wordt verstaan het besluit om te handelen, afgesproken en getroffen onder verscheiden personen, waarvan ten minste twee op het schip zijn ingescheept.

ART. 33.

Zij die zich, door bedrog, geweld of bedreigingen jegens den kapitein, meester maken van het schip, worden gestraft met dwangarbeid van tien jaar tot vijftien jaar.

Zijn zij officier of leider van de samenspanning, dan worden zij gestraft met dwangarbeid van vijftien jaar tot twintig jaar.

ART. 34.

In het geval bij artikel 33 hiervoren voorzien, zijn de straffen dwangarbeid van vijftien jaar tot twintig jaar of levenslange dwangarbeid, indien het geweld of de bedreiging hetzij een ongeneesbaar schijnende ziekte, hetzij een bestendige onbekwaamheid tot persoonlijken arbeid, hetzij het verlies van het volle gebruik van een orgaan, het zij een zware verminking heeft veroorzaakt.

Dezelfde straffen worden toegepast, indien de schuldigen de personen aan lichamelijke folteringen hebben onderworpen.

ART. 35.

Indien het geweld of de bedreiging,

cées sans intention de donner la mort, l'ont pourtant causée, les coupables seront condamnés selon la distinction établie par l'article 33 ci-dessus aux travaux forcés à perpétuité ou à la peine de mort.

ART. 36.

Le meurtre commis pour faciliter le crime prévu à l'article 33 sera puni de mort.

ART. 37.

Les peines comminées par les articles 33 et 36 ci-dessus seront appliquées lors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des coupables.

ART. 38.

Il ne sera prononcé aucune peine contre ceux qui ayant pris part aux faits énoncés aux articles 28, 29, 32 et 33 ci-dessus, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction se seront retirés au premier avertissement du capitaine ou d'un officier.

Dans le cas des articles 29, 32 et 33 ci-dessus les actes de résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

ART. 39.

Tout capitaine, tout officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui aura abusé de son autorité ou qui aura ordonné, autorisé ou toléré un abus d'autorité à l'égard d'une personne embarquée, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

gepleegd zonder het oogmerk om te dooden, toch den dood veroorzaken, worden de schuldigen, volgens het bij artikel 33 hiervoren gemaakte onderscheid, veroordeeld tot levenslange dwangarbeid of tot de doodstraf.

ART. 36.

Doodslag, gepleegd om de misdaad voorzien bij artikel 33, te vergemakkelijken, wordt gestraft met den dood.

ART. 37.

De straffen, bij de artikelen 33 en 36 hiervoren gesteld, worden toegepast zelfs dan als de voltooiing van de misdaad wordt verhinderd door omstandigheden, onafhankelijk van den wil van de schuldigen.

ART. 38.

Geen straf wordt uitgesproken tegen hen die, na aan de feiten, opgenoemd in de artikelen 28, 29, 32 en 33 hiervoren, te hebben deelgenomen, zonder daartoe te hebben opgeruid of er de leiding van te hebben genomen, zich terugtrekken bij de eerste waarschuwing van den kapitein of van een officier.

In het geval, bij de artikelen 29, 32 en 33 hiervoren voorzien, kunnen de daden van verzet van den kapitein en van de personen, die hem getrouw zijn gebleven, gelet op de omstandigheden, beschouwd worden als verricht in staat van wettige zelfverdediging.

ART. 39.

Elke kapitein, elke officier of elk andere persoon, met eenig gezag aan boord bekleed, die misbruik maakt van zijn gezag of die misbruik van gezag beveelt, toelaat of duldt ten opzichte van een der opvarenden, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Sera puni des mêmes peines le capitaine, l'officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui se sera rendu coupable d'outrage par paroles, faits, gestes ou menaces envers une personne embarquée.

Tout capitaine qui sans motifs légitimes aura, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions usé, fait ou laissé user de violence, sera puni conformément aux articles 257 et 266 du Code Pénal.

ART. 40.

Tout capitaine qui aura favorisé soit expressément, soit tacitement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manœuvre et la direction du navire et aura consenti à n'être que porteur d'expédition, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 41.

Quiconque aura indûment pris le commandement d'un navire ou y aura indûment exercé des fonctions pour lesquelles un diplôme ou une licence est requis, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

La même peine sera prononcée contre le propriétaire ou l'armateur qui se sera rendu complice des faits prévus à l'alinéa précédent.

ART. 42.

Tout capitaine qui, irrégulièrement, embarquera ou débarquera un homme d'équipage, ou admettra un passager à son bord, sera puni d'un emprisonne-

Met dezelfde straffen wordt gestraft de kapitein, de officier of elk andere persoon, met eenig gezag aan boord bekleed, die zich jegens een der opvarenden schuldig maakt aan smaad door woorden, daden, gebaren of bedreigingen.

Elke kapitein die, zonder wettige redenen, in de uitoefening of ter gelegenheid van de uitoefening van zijne bediening geweld gebruikt, doet of laat gebruiken, wordt gestraft overeenkomstig de artikelen 257 en 266 van het Wetboek van Strafrecht.

ART. 40.

Elke kapitein die, hetzij uitdrukkelijk, hetzij stilzwijgend de aanmatiging bevordert van het recht tot bevelvoering op zijn schip wat het besturen en het voeren er van betreft, en aldus er in toestemt slechts bij naam kapitein te zijn, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van vijftig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 41.

Hij die wederrechtelijk het bevel van een schip neemt of wederrechtelijk aan boord in eene bediening vaart, waarvoor een diploma of eene vergunning wordt vereischt, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Dezelfde straf wordt uitgesproken tegen den eigenaar of den reeder, die medeplichtig is aan de feiten, bij het vorige lid voorzien.

ART. 42.

Elke kapitein die op onregelmatige wijze een schepeling inscheept of ontscheept of een passagier aan boord van zijn schip toelaat, wordt gestraft met

ment de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 43.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un but de lucre, se sera livré au placement des marins ou aura procuré ou fait procurer un emploi à bord d'un navire.

ART. 44.

Quiconque sera trouvé à bord d'un navire belge en quelque lieu que ce soit, ou à bord d'un navire étranger dans les eaux du royaume, sans pouvoir y justifier sa présence, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 45.

Quiconque aura par quelque moyen que ce soit favorisé l'embarquement, le séjour à bord ou le débarquement d'une personne qui se sera trouvée à bord dans les conditions indiquées à l'article précédent, sera puni des mêmes peines.

ART. 46.

Lorsque le délinquant trouvé à bord d'un navire belge dans les conditions indiquées à l'article 44 ci-dessus, ne peut être débarqué immédiatement, il sera pour toute la durée de sa présence à bord, considéré comme marin et soumis aux dispositions du présent code. Il pourra en outre être astreint sans rémunération, à un travail en rapport avec ses aptitudes.

gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 43.

Hij die zich uit winstbejag met het plaatsen van zeelieden bezig houdt of een bediening aan boord van een schip bezorgt of doet bezorgen, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 44.

Hij die, te welker plaatse ook, aan boord van een Belgisch schip of, in de wateren van het Rijk, aan boord van een vreemd schip wordt gevonden, zonder zijne tegenwoordigheid aldaar te kunnen rechtvaardigen, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 45.

Hij die, door om het even welk middel, de inscheping, het verblijf aan boord of de ontscheping heeft bevorderd van eenen persoon, die zich aan boord bevindt in de voorwaarden, bij het vorig artikel opgegeven, wordt met dezelfde straffen gestraft.

ART. 46.

Wanneer de overtreder, aan boord van een Belgisch schip gevonden in de voorwaarden, opgegeven bij artikel 44 hiervoren, niet onmiddellijk kan ontscheept worden, wordt hij voor gansch den duur van zijne tegenwoordigheid aan boord, als zeeman beschouwd en is hij aan de bepalingen van dit Wetboek onderworpen. Bovendien kan hij zonder bezoldiging gedwongen worden tot het

ART. 47.

Tout capitaine qui aura laissé à terre, à l'étranger, sans en aviser l'autorité consulaire, ou, à défaut, l'autorité locale, un homme d'équipage malade ou blessé, ou ne lui aura pas procuré, lorsqu'il y était tenu, le moyen d'assurer le traitement ou son rapatriement, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

La même peine sera applicable au capitaine qui ayant laissé à terre, avant qu'il ait atteint le port de sa destination, un passager malade ou blessé, n'en aura pas avisé l'autorité consulaire, ou, à défaut, l'autorité locale.

ART. 48.

Sera puni d'une amende de vingt-six francs à cinq cents francs, le capitaine d'un navire de commerce qui aura appareillé sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins de l'équipage.

En cas de récidive dans les deux années à compter d'une première condamnation, l'emprisonnement de huit jours à six mois pourra de plus être prononcé.

ART. 49.

Est passible des peines établies par l'article 501 du Code Pénal, le capitaine d'un navire de commerce qui aura embarqué pour la consommation de son équipage des comestibles, denrées, boissons ou substances reconnues par

verrichten van werk volgens zijne bekwaamheid.

ART. 47.

Elke kapitein die een zieken of gekwetsten schepeling in het buitenland aan wal achterlaat zonder de consulaire overheid of, bij gebreke van deze, de plaatselijke overheid daarvan kennis te geven, of die hem de noodige middelen voor de behandeling of de terugreis naar de haven van inscheeping niet verschaft, wanneer hij daartoe gehouden is, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Dezelfde straf is toepasselijk op den kapitein die, een zieken of gekwetsten passagier aan wal achterlatend, voordat deze de haven van zijne bestemming heeft bereikt, daarvan geen kennis geeft aan de consulaire overheid of, bij gebreke van deze aan de plaatselijke overheid.

ART. 48.

Wordt gestraft met geldboete van zes en twintig frank tot vijfhonderd frank, de kapitein van een koopvaardijship die zee kiest zonder voldoende voorraden levensmiddelen voor de behoeften van de bemanning aan boord te hebben.

Ingeval van herhaling binnen twee jaar te rekenen van een eerste veroordeeling, kan bovendien gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand uitgesproken worden.

ART. 49.

Wordt gestraft met de straffen, bij artikel 501 van het Wetboek van Strafrecht gesteld, de kapitein van een koopvaardijship, die, ten behoeve van het verbruik door zijne bemanning, eet waren, waren, dranken of zelfstandig-

l'autorité compétente falsifiés, gâtés ou corrompus.

Est passible d'une amende de vingt-six francs à deux cents francs, le capitaine d'un navire de commerce dont les instruments de pesage, servant à la composition des rations de l'équipage, sont reconnus faux.

ART. 50.

Tout capitaine d'un navire de commerce qui s'est opposé ou a fait obstacle aux visites à bord des agents chargés du contrôle des approvisionnements en vivres ou à l'accomplissement de leur mission est passible des peines édictées par l'article 7 de la loi du 4 août 1890.

ART. 51.

Sera puni d'un emprisonnement de trois jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs, ou d'une de ces peines seulement, à moins qu'une sanction plus forte ne résulte de l'application d'une loi particulière, tout capitaine ou homme d'équipage qui aura contrevenu aux lois et règlements de police maritime.

ART. 52.

Sera puni des mêmes peines, à moins qu'une sanction plus forte ne résulte de l'application d'une loi particulière, tout capitaine ou tout officier de quart qui se sera rendu coupable d'une contravention aux lois et règlements relatifs à la sécurité de la navigation.

ART. 53.

Le pilote coupable des infractions visées aux articles 51 et 52 ci-dessus est passible des peines y prévues.

heden heeft ingescheept, door de bevoegde overheid als vervalscht, beschadigd of bedorven gevonden.

Wordt gestraft met geldboete van zes en twintig frank tot tweehonderd frank, de kapitein van een koopvaardij-schip, wiens weegtuigen, bij het samenstellen van de rantsoenen der bemanning gebruikt, valsch bevonden worden.

ART. 50.

Elke kapitein van een koopvaardij-schip, die zich tegen de bezoeken aan boord van de agenten, belast met het toezicht op de levensmiddelenvoorraden, of tegen het vervullen van hunne opdracht verzet of dezelve bemoeilijkt, wordt gestraft met de straffen, bij artikel 7 van de wet van 4 Augustus 1890 voorzien.

ART. 51.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van drie dagen tot drie maand en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen, tenzij toepassing van een bijzondere wet een zwaardere straf ten gevolge heeft, elke kapitein of schepeling die de wetten en verordeningen betreffende de zeepolitie overtreedt.

ART. 52.

Wordt met dezelfde straffen gestraft, tenzij toepassing van een bijzondere wet een zwaardere straf ten gevolge heeft, elke kapitein of elke wachtheb-bende officier, die zich schuldig maakt aan eene overtreding van de wetten en verordeningen betreffende de veiligheid van de scheepvaart.

ART. 53.

De loods schuldig aan de in de artikelen 51 en 52 hiervoren bedoelde misdrijven, wordt gestraft met de aldaar voorziene straffen.

ART. 54.

Tout capitaine qui aura refusé d'obéir aux ordres des consuls ou des commissaires maritimes ou qui les aura outragés par paroles, faits, gestes ou menaces, dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de leurs fonctions, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 55.

Le capitaine d'un navire étranger qui, dans les eaux du royaume, se rendra coupable des infractions visées aux articles 51 et 54 ci-dessus, sera passible de peines y prévues.

ART. 56.

Sera punie d'un emprisonnement de huit jours à un mois, et d'une amende de vingt-six francs à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui par défaut de prévoyance ou de précaution a causé la destruction, la détérioration, le déplacement ou l'arrachement des balises, feux ou bouées ou de tous autres engins servant à la sécurité de la navigation.

Si ces faits ont été commis intentionnellement, le coupable sera puni des peines prévues par l'article 526 du Code Pénal.

Si le coupable a négligé, dès qu'il le pouvait, d'informer l'autorité compétente des dommages qu'il a causés, l'emprisonnement sera de quinze jours et l'amende de deux cents francs au moins.

Sans préjudice des dispositions ci-dessus, les balises, feux, bouées ou autres engins y visés, détruits, emportés, endommagés, déplacés ou arrachés seront remplacés aux frais des personnes présumées coupables à moins qu'elles ne prouvent que le dommage résulte d'un cas de force majeure.

ART. 54.

Elke kapitein, die weigert aan de bevelen van de consuls of van de zee-commissarissen te gehoorzamen of die hen door woorden, daden, gebaren of bedreigingen, smaadt in de uitoefening of ter gelegenheid van de uitoefening van hun bediening, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van zes en twintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 55.

De kapitein van een vreemd schip die zich in de wateren van het Rijk schuldig maakt aan de bij de artikelen 51 en 54 hiervoren bedoelde misdrijven wordt gestraft met de aldaarvoorziene straffen.

ART. 56.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zes en twintig frank tot vijfhonderd frank of met een van die straffen alleen, al wie bij gebrek aan vooruitzicht of voorzorg de vernieling, de beschadiging, de verplaatsing of het losrukken veroorzaakt van de bakens, lichten of boeien of van alle andere toestellen, dienende tot veiligheid van de scheepvaart.

Indien die feiten opzettelijk worden gepleegd, wordt de schuldige gestraft op de wijze, voorzien bij artikel 256 van het Wetboek van Strafrecht.

Indien de schuldige verzuimt aan de bevoegde overheid, zodra hij kan, kennis te geven van de door hem veroorzaakte schade, is de gevangenisstraf ten minste vijftien dagen en de geldboete ten minste tweehonderd frank.

Overminderd vorenstaande bepalingen, worden de aldaar bedoelde vernielde, beschadigde, meegesleepte, verplaatste of losgerukte bakens, lichten, boeien of andere toestellen op kosten van de vermoedelijk schuldige personen vervangen, tenzij zij bewijzen dat de schade een gevolg is van overmacht.

ART. 57.

Sera puni d'une amende de cinquante francs à deux mille francs, tout capitaine dont le navire ne portera pas les marques extérieures d'identité requises par les règlements.

L'emprisonnement de huit jours à six mois pourra en outre être prononcé contre le capitaine qui, volontairement aura effacé, altéré ou masqué ces marques.

ART. 58.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à cinq mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine qui aura contrevenu aux dispositions des articles 61, 63 et 64 du Livre II du Code de Commerce, des articles 59, 61, 86, 87, 988 et 998 du Code Civil, des articles 76 à 80 du présent Code, ainsi qu'aux prescriptions légales et réglementaires maritimes ne faisant pas l'objet de sanctions spéciales.

ART. 59.

Celui qui se fera remettre ou fera dresser des documents de bord au moyen de pièces qu'il sait falsifiées ou erronées ou au moyen de fausses déclarations sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 60.

Quiconque aura contrefait ou falsifié un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage d'un livret de marin ou de documents similaires contrefaits ou falsifiés sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an.

ART. 57.

Wordt gestraft met geldboete van vijftig frank tot twee duizend frank, elke kapitein, wiens schip niet voorzien is van de bij de reglementen vereischte uitwendige identiteitsmerken.

Bovendien kan gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand uitgesproken worden tegen den kapitein die bedoelde merken vrijwillig uitwischte, wijzigte of bedekt.

ART. 58.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van vijftig frank tot vijf duizend frank of met een van die straffen alleen, elke kapitein die de bepalingen overtreedt van de artikelen 61, 63 en 64 van Boek II van het Wetboek van Koophandel, van de artikelen 59, 61, 86, 87, 988 en 998 van het Burgerlijk Wetboek, van de artikelen 76 tot 80 van dit Wetboek, alsmede de voorschriften van de scheepvaartwetten en reglementen waarop geen bijzondere sancties zijn gesteld.

ART. 59.

Hij die zich scheepsbescheiden doet afgeven of zulke bescheiden doet opmaken door middel van stukken, wetende dat deze vervalscht of onjuist zijn, of door middel van valsche verklaringen, wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderd frank tot vijf duizend frank of met een van die straffen alleen.

ART. 60.

Hij die een zeemansboekje of een gelijkaardig stuk namaakt of vervalscht of van een nagemaakt of vervalscht zeemansboekje of gelijkaardig stuk gebruik maakt, wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot een jaar.

ART. 61.

Tout capitaine qui, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, ou pour les personnes embarquées, n'a pas prêté assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer ou dans les eaux maritimes en danger de se perdre, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

ART. 62.

Tout capitaine qui, après un abordage, et autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour le navire ou pour les personnes embarquées n'a pas mis en œuvre tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre navire, son équipage ou ses passagers, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

Sera puni des mêmes peines, tout capitaine qui après un abordage aura omis de faire connaître à l'autre navire le nom et la nationalité de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

ART. 63.

Sera puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans tout capitaine qui pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger, l'aura abandonné sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux de l'équipage.

Sera puni des mêmes peines, tout capitaine qui, en abandonnant son navire, aura négligé de sauver les personnes embarquées, ainsi que les documents et l'argent du bord, les objets et marchandises les plus précieux.

Sera puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs,

ART. 61.

Elke kapitein die, voor zoóver hij het wel kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip of voor de opvarenden, geen hulp verleent aan om het even welken persoon, zij het zelfs een vijand, in zee of in zeewateren aangetroffen in gevaar van om te komen, wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van vijf-honderd frank tot vijf duizend frank.

ART. 62.

Elke kapitein die, na eene aanvaring, voor zoover hij het wel kan doen zonder ernstig gevaar voor het schip of voor de opvarenden, niet al de middelen waarover hij beschikt in het werk stelt om het andere schip, zijne bemanning of zijne passagiers te redden, wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van vijf-honderd frank tot vijf duizend frank.

Wordt met dezelfde straffen gestraft, elke kapitein die, na een aanvaring, nalaat aan het andere schip den naam en de nationaliteit van zijn vaartuig op te geven, benevens de plaats van waar hij komt en die waarheen hij gaat.

ART. 63.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maand tot drie jaar elke kapitein die, tijdens de reis, zijn schip wanneer dit in gevaar verkeert, zonder noodzaak of zonder den raad van de officieren of voornaamsten van de bemanning te hebben ingewonnen, verlaat.

Met dezelfde straffen wordt gestraft elke kapitein, die bij het verlaten van zijn schip, nalaat de opvarenden, alsmede de scheepsbescheiden en de scheepskas, de kostbaarste voorwerpen en goederen te redden.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot zes maand en met geldboete van vijftig frank tot vijf

tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne sera pas resté à bord le dernier.

ART. 64.

Tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rendra coupable de l'un des faits énoncés à l'article 72 du Livre II du Code de Commerce, ou vendra, hors le cas de l'article 73 du même Code, le navire dont la conduite lui était confiée, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs, ou d'une de ces peines seulement.

ART. 65.

Tout capitaine chargé de la conduite d'un navire, qui, dans une intention frauduleuse, le détournera à son profit sera puni des travaux forcés de dix ans à quinze ans.

Sera puni de la même peine tout capitaine qui, dans une intention criminelle ou à dessein de nuire, jettera à la mer ou détruira, sans nécessité, tout ou partie du chargement, des vivres ou effets du bord, ou fera fausse route.

ART. 66.

Tout capitaine ou pilote chargé de la conduite d'un navire qui, dans une intention criminelle, l'aura échoué, détruit ou perdu, ou gravement endommagé par tout moyen autre que l'incendie, sera puni des peines prévues aux articles 510, 511, 513, 514 et 518 du Code Pénal suivant les distinctions y établies.

Les personnes embarquées reconnues coupables de ces crimes encourent la peine immédiatement inférieure.

Les peines prévues à l'article 510 du

honderd frank, elke kapitein die, gedwongen zijnde zijn schip te verlaten, niet de laatste aan boord is gebleven.

ART. 64.

Elke kapitein die, met bedrieglijk opzet, zich schuldig maakt aan een van de feiten opgenoemd bij artikel 72 van Boek II van het Wetboek van Koophandel op het schip, waarvan de leiding hem is toevertrouwd, buiten het geval, bij artikel 73 van hetzelfde Wetboek voorzien, verkoopt, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maand tot vijf jaar en met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank of met een van die straffen alleen.

ART. 65.

Elke kapitein, belast met het voeren van een schip, die het, met bedrieglijk opzet, te zijnen bate afwendt, wordt gestraft met dwangarbeid van tien jaar tot vijftien jaar.

Wordt met dezelfde straf gestraft de kapitein die met misdadig opzet of met het oogmerk om te schaden de lading, geheel of gedeeltelijk, al de levensmiddelen of voorwerpen van boord of een gedeelte daarvan zonder noodzaak werpt of vernielt, of wel een verkeerden koers houdt.

ART. 66.

Elke kapitein of loods, belast met het voeren van een schip, die het, met misdadig opzet doet stranden, vernielt of doet verloren gaan of door elk ander middel dan brand zwaar beschadigt, wordt gestraft met de straffen, voorzien bij de artikelen 510, 511, 513, 514 en 518 van het Wetboek van Strafrecht, naar de aldaar gemaakte onderscheidingen.

De opvarenden, aan die misdaden schuldig bevonden, loopen de onmiddellijk mindere straf op.

De straffen, bij artikel 510 van het

Code Pénal seront applicables à quiconque ayant eu connaissance du caractère volontaire, des faits visés à l'alinéa premier du présent article en aura retiré un profit.

Les peines prévues à l'article 516 du Code Pénal seront applicables à ceux qui auront, dans une intention criminelle, provoqué ou instigué les faits visés aux alinéas 1 et 2 du présent article.

ART. 67.

Tout capitaine qui aura commis des actes de piraterie sera puni des travaux forcés de quinze ans à vingt ans.

Les personnes embarquées coupables des mêmes faits seront punies des travaux forcés de dix ans à quinze ans.

Si, dans le cas des alinéas précédents, il y a eu homicide involontaire, la peine sera les travaux forcés à perpétuité.

S'il y a eu homicide volontaire les coupables seront punis de mort.

ART. 68.

Sera puni de mort le capitaine qui aura volontairement livré son navire aux pirates.

Ses complices seront punis de la peine immédiatement inférieure.

Seront punis de la même peine les hommes d'équipage qui, contre le gré du capitaine, auront livré le navire aux pirates.

ART. 69.

Tout propriétaire ou armateur d'un navire belge qui, sans commission de l'autorité compétente, l'aura armé ou laissé armer en course ou en guerre sera puni de la réclusion.

Sera puni d'un emprisonnement de trois ans à cinq ans, tout homme d'équipage qui, sciemment, aura prêté ses services à un navire illégalement armé en course ou en guerre.

Wetboek van Strafrecht voorzien, zijn toepasselijk op al wie, kennis gehad hebbende van den vrijwilligen aard der in het eerste lid van dit artikel bedoelde feiten, daarvan eenig voordeel getrokken heeft.

De straffen, bij artikel 516 van het Wetboek van Strafrecht voorzien, zijn toepasselijk op hen die, met misdadig opzet, de in het 1^{ste} en 2^e lid van dit artikel bedoelde feiten uitlokken of er toe aanzetten.

ART. 67.

Elke kapitein, die daden van zeerooverij pleegt, wordt gestraft met dwangarbeid van vijftien jaar tot twintig jaar.

De opvarenden, schuldig aan dezelfde feiten, worden gestraft met dwangarbeid van tien jaar tot vijftien jaar.

Indien er, in het geval bij de vorige leden voorzien, onvrijwillige dooding geschiedt, is de straf levenslange dwangarbeid.

Is er vrijwillig dooding, dan worden de schuldigen gestraft met den dood.

ART. 68.

Wordt gestraft met den dood de kapitein die zijn schip vrijwillig aan de zeeroovers overlevert.

Zijne medeplichtigen worden gestraft met de onmiddellijk mindere straf.

Worden met dezelfde straf gestraft de schepelingen die, tegen den wil van den kapitein, het schip aan de zeeroovers overleveren.

ART. 69.

Elke eigenaar of reeder van een belgisch schip die het, zonder opdracht van de bevoegde overheid, voor de kaapvaart of den oorlog uitrust of laat uitrusten, wordt met opsluiting gestraft.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van drie jaar tot vijf jaar, elke schepling die willens en wetens zijne diensten verleent aan een wederrechtelijk voor de kaapvaart of den oorlog uitrust schip.

TITRE II.
De la Juridiction.

CHAPITRE PREMIER.

De la juridiction en matière de discipline.

ART. 70.

Le droit de statuer sur les fautes de discipline et de prononcer les peines est attribué, sans recours :

- 1° Aux commissaires maritimes ;
- 2° Aux consuls ;
- 3° Aux capitaines de navires.

ART. 71.

Ce droit s'exerce de la manière suivante :

1° Quand le navire est dans un port belge, le droit de discipline appartient au commissaire maritime et c'est à lui que le capitaine doit adresser la plainte ;

2° Quand le navire est dans un port étranger, le droit de discipline appartient au Consul de Belgique, à qui la plainte doit être adressée par le capitaine ;

3° En mer et même dans un port en l'absence des autorités ci-dessus dénommées, le capitaine du navire applique les peines de discipline, sauf à en rendre compte au commissaire maritime du port d'arrivée en Belgique, et dans l'entretemps au consul du premier port où il relâchera.

Les commissaires maritimes des ports du royaume prononcent les peines pour toutes fautes de discipline commises au cours du voyage et sur lesquelles les consuls n'ont pas statué.

CHAPITRE II.

De la juridiction en matière de délits et crimes maritimes.

ART. 72.

Les infractions commises à bord d'un

TITEL II.
De Rechtsmacht.

HOOFDSTUK ÉÉN.

De rechtsmacht in zake tucht.

ART. 70.

Het recht om over vergrijpen tegen de tucht te beslissen en de straffen uit te spreken is, zonder verhaal, toegekend :

- 1° Aan de zeecommissarissen ;
- 2° Aan de consuls ;
- 3° Aan de scheepskapiteins.

ART. 71.

Dit recht wordt op de volgende wijze uitgeoefend :

1° Wanneer het schip in een Belgische haven ligt, behoort het recht van tucht aan den zeecommissaris en moet de kapitein bij hem de klacht indienen ;

2° Wanneer het schip in een vreemde haven ligt, behoort het recht van tucht aan den Consul van België, bij wien de kapitein de klacht moet indienen ;

3° Op zee en zelfs in eene haven, bij afwezigheid van de hierboven genoemde overheden, past de kapitein van het schip de disciplinaire straffen toe, met dien verstande dat hij er rekenschap van geeft aan den zeecommissaris van de haven van aankomst in België en, in den tusschentijd, aan den consul van de eerste haven waar hij binnenloopt.

De zeecommissarissen van de havens van het Rijk spreken de straffen uit voor alle, tijdens de reis begane vergrijpen tegen de tucht, waaromtrent de consuls niet hebben beslist

HOOFDSTUK II.

De rechtsmacht in zake scheepvaartwanbedrijven en scheepvaartmisdaden.

ART. 72.

De misdrijven aan boord van een

navire belge sont réputées commises sur le territoire du royaume.

Pourra être poursuivi en Belgique tout capitaine ou homme d'équipage d'un navire belge qui hors du territoire du royaume se sera rendu coupable des infractions prévues par la présente loi.

Pourra de même être poursuivi en Belgique, tout Belge ou tout étranger qui hors du territoire du royaume se sera rendu coupable des infractions prévues par les articles 23, 32, 33, 43, 44 et 45 de la présente loi.

Les poursuites visées au présent article pourront avoir lieu même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire du royaume.

ART. 73.

La Cour d'Assises et les tribunaux correctionnels connaîtront des crimes et délits maritimes conformément aux prescriptions des lois en vigueur.

Sont également compétents : le juge du lieu de l'infraction, celui 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 du délit appartiendra au tribunal correctionnel de Bruxelles ou à la Cour d'Assises du Brabant.

ART. 74.

Si le fait déferé au tribunal correctionnel ne constitue qu'une faute de discipline, le juge appliquera la peine disciplinaire.

Si le fait constitue un crime, le tribunal se conformera à l'article 198 du Code d'instruction criminelle.

Belgisch schip gepleegd, worden geacht gepleegd te zijn op het grondgebied van het Rijk.

Kan in België vervolgd worden, elke kapitein of schepeling van een Belgisch schip, die zich, buiten het grondgebied van het Rijk, schuldig maakt aan de misdrijven, bij deze wet voorzien.

Kan eveneens in België vervolgd worden, elke Belg of elke vreemdeling die zich, buiten het grondgebied van het Rijk, schuldig maakt aan de misdrijven bij artikelen 23, 32, 33, 43, 44 en 45 van deze wet voorzien.

De bij dit artikel bedoelde vervolgingen kunnen plaats vinden, zelfs indien de verdachte niet op het grondgebied van het Rijk wordt aangetroffen.

ART. 73.

Het Hof van assisen en de correctioneele rechtbanken nemen kennis van de scheepvaartmisdaden en scheepvaartwanbedrijven overeenkomstig de voorschriften van de van kracht zijnde wetten.

Zijn eveneens bevoegd : de rechter van de plaats van het misdrijf, die van de verblijfplaats van den verdachte of van zijn laatste gekende verblijfplaats ; die van de plaats waar hij wordt aangetroffen en die binnen wiens rechtsgebied de thuishaven van het schip gelegen is.

Bij ontstentenis, behoort de kennisneming van het wanbedrijf aan de correctioneele rechtbank van Brussel of aan het Hof van assisen van Brabant.

ART. 74.

Indien het voor de correctioneele rechtbank gebrachte feit slechts een vergriep is tegen de tucht, past de rechter de disciplinaire straf toe.

Is het feit een misdaad, dan gedraagt de rechtbank zich overeenkomstig artikel 198 van het Wetboek van Strafvordering.

TITRE III.

De la forme de procéder.

CHAPITRE PREMIER.

De la forme de procéder en matière de fautes de discipline.

ART. 75.

Toute faute de discipline sera mentionnée par le capitaine dans le registre de bord prescrit par l'article 61 du Livre II du Code de Commerce.

L'autorité qui aura statué y inscrira sa décision après avoir entendu le coupable. Celui-ci sera requis de signer. Si le coupable ne sait ou refuse de signer, il en sera fait mention.

CHAPITRE II.

De la forme de procéder en matière de crimes ou de délits maritimes.

ART. 76.

Lorsqu'un crime ou délit aura été commis pendant le voyage, le capitaine assisté de l'officier qui aura fait rapport procédera aussitôt à une instruction sommaire et préparatoire, recevra les dépositions des témoins.

Il sera dressé procès-verbal du tout signé par le capitaine et l'officier déclarant et mention en sera faite sur le registre de bord.

ART. 77.

Au premier port étranger où le capitaine abordera, il rendra compte du fait au consul, qui complétera au besoin l'instruction et fera, s'il le juge nécessaire, débarquer le prévenu pour l'en-

TITEL III.

De rechtspleging.

HOOFDSTUK ÉÉN.

De rechtspleging in zake vergrijpen tegen de tucht.

ART. 75.

Elk vergrijp tegen de tucht wordt door den kapitein vermeld op het scheepsregister, bij artikel 61 van Boek II van het Wetboek van Koophandel voorgeschreven.

De overheid die uitspraak doet, schrijft hare beslissing op dat register na den schuldige gehoord te hebben. Deze wordt verzocht te teekenen. Indien de schuldige niet kan teekenen of weigert het te doen, wordt hiervan melding gemaakt.

HOOFDSTUK II.

De rechtspleging in zake scheepvaartmis- daden en scheepvaartwanbedrijven.

ART. 76.

Wanneer er tijdens de reis een misdaad of een wanbedrijf wordt gepleegd, gaat de kapitein, bijgestaan door den officier, die verslag uitgebracht heeft, over tot een summier en voorbereidend onderzoek en neemt de verklaringen van de getuigen af.

Van dit alles wordt een proces-verbaal opgemaakt, dat door den kapitein en den aangevenden officier wordt onderteekend en melding wordt daarvan gemaakt op het scheepsregister.

ART. 77.

In de eerste vreemde haven welke de kapitein aandoet, brengt hij verslag uit over het feit aan den consul, die het onderzoek desnoods voortzet en den beklaagde, zoo hij het noodig oordeelt,

voyer avec les pièces du procès dans un port du royaume.

ART. 78.

Au premier port belge où le capitaine abordera, il rendra compte du fait au commissaire maritime qui en informera immédiatement le procureur du Roi de l'arrondissement, et fera, s'il le juge nécessaire, emprisonner le prévenu, en attendant une décision.

ART. 79.

Si les faits se sont passés en Belgique, le capitaine déposera sa plainte auprès du commissaire maritime au plus tard le lendemain du jour où le crime ou le délit aura été découvert; s'ils se sont passés à l'étranger, dans une localité où réside un consul, il la déposera dans le même délai auprès de cet agent et si les faits ont eu lieu soit pendant ou après l'appareillage, soit en mer, soit dans une localité étrangère où il n'y a pas de consul de Belgique, il la déposera dans le même délai auprès du commissaire maritime ou du consul du premier port où le navire abordera.

ART. 80.

Les consuls et les commissaires maritimes dresseront procès-verbal de la plainte du capitaine qui devra l'affirmer sous serment; ils feront mention de l'accomplissement de cette formalité au bas de la pièce, qui fera foi de son contenu, jusqu'à preuve contraire.

Les procès-verbaux dressés par les consuls seront enregistrés à la chancellerie du consulat et transmis ensuite au Ministère qui les fera parvenir au procureur du Roi compétent.

doet ontschepen om hem met de stukken van het geding naar een haven van het Rijk te zenden.

ART. 78.

In de eerste Belgische haven, welke de kapitein aandoet, brengt hij over het feit verslag uit bij den zeecommissaris, die er den procureur des Konings van het arrondissement onmiddellijk mede in kennis stelt en, zoo hij het noodig oordeelt, den beklagde doet opsluiten in afwachting van eene beslissing.

ART. 79.

Indien de feiten in België zijn bedreven, dient de kapitein de klacht in bij den zeecommissaris uiterlijk den dag na dien waarop de misdaad of het wanbedrijf werd ontdekt; indien zij bedreven zijn in het buitenland, in een plaats waar een consul verblijf houdt, dient hij ze binnen hetzelfde tijdverloop bij dien ambtenaar in en hebben zij plaats gehad hetzij tijdens of na de afvaart, hetzij op zee, hetzij in een buitenlandse plaats, waar er geen Belgische consul is, dan dient hij ze binnen hetzelfde tijdsverloop in bij den zeecommissaris of den consul van de eerste haven, waar het schip binnenloopt.

ART. 80.

De consuls en de zeecommissarissen maken proces-verbaal op van de klacht van den kapitein, welke deze onder eed moet bevestigen; van de vervulling van die formaliteit wordt meldig gemaakt onder aan het stuk, waarvan de inhoud rechtsgeldig is tot het bewijs van het tegendeel.

De door de consuls opgemaakte processen-verbaal worden ingeschreven op de kanselarij van het consulaat en vervolgens aan het Ministerie gezonden, dat ze aan den bevoegden procureur des Konings doet geworden.

Une expédition certifiée sera, en outre, délivrée par le consul au capitaine, lequel sera tenu de la déposer dans les vingt-quatre heures chez le commissaire maritime du port d'arrivée.

ART. 81.

Les commissaires maritimes et les consuls, ainsi que les agents de l'autorité compétente agissant d'office ou sur dénonciation, procéderont à une instruction sommaire et préparatoire et transmettront d'urgence leur rapport au procureur du Roi ou au Ministre.

Les commissaires maritimes et les consuls poursuivant d'office ou sur dénonciation les infractions commises par les capitaines, procéderont comme il est dit à l'alinéa précédent.

ART. 82.

Le commissaire maritime ou le consul fera débarquer le capitaine coupable, si par suite de la gravité des faits qui lui sont reprochés, la sécurité du navire ou des personnes embarquées l'exige.

Le consul assurera son renvoi dans un port du Royaume par la voie la plus rapide.

Le commissaire maritime ou le consul prendra autant que possible d'accord avec l'armement, les mesures nécessaires au remplacement du capitaine ainsi débarqué.

DISPOSITIONS SPÉCIALES.

ART. 83.

A défaut de dispositions contraires dans la présente loi, toutes les dispositions du Livre I^{er} du Code Pénal sont applicables aux infractions maritimes.

Lorsque la retenue de salaire ou de

Bovendien wordt een gewaarmerkte uitgifte door den consul uitgereikt aan den kapitein, die gehouden is ze binnen vier en twintig uur neer te leggen bij den zeecommissaris van de haven van aankomst.

ART. 81.

De zeecommissaris en de consul, alsmede de ambtenaren van het bevoegde gezag, handelende van ambtswege of op aangifte, gaan over tot een summier en voorbereidend onderzoek en zenden hun verslag bij hoogdringendheid aan den procureur des Konings of aan den Minister.

De zeecommissarissen en de consuls, die ambtshalve of op aangifte de door kapiteins gepleegde misdrijven vervolgen, handelen zooals gezegd is in het vorig lid.

ART. 82.

De zeecommissaris of de consul doet den schuldigen zeekapitein ontschepen, indien dit, ten gevolge van de zwaarte van de hem te laste gelegde feiten, voor de veiligheid van het schip of van de opvarenden wordt vereischt.

De consul zorgt voor zijne terugzending naar eene haven van het Rijk langs den snelsten weg.

De zeecommissaris of de consul treft, voor zoover mogelijk in overleg met de reederij, de maatregelen welke noodig zijn om in de vervanging van den aldus ontscheepten kapitein te voorzien.

ALLERLEI BEPALINGEN.

ART. 83.

Bij gebreke aan andersluidende bepalingen van deze wet, zijn al de bepalingen van Boek I van het Wetboek van Strafrecht toepasselijk op descheepvaartmisdrijven.

Wanneer inhouding van loon of van

traitement prononcée en vertu de la présente loi, ne peut être opérée sur des gages déjà acquis, elle sera imputée sur les gages ultérieures dus par suite d'un engagement subséquent, à l'homme d'équipage coupable.

ART. 84.

Le produit des retenues sur les traitements et les salaires opérées en vertu de la présente loi, sera versé par les soins des commissaires maritimes à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge, sous déduction, au profit du propriétaire ou de l'armateur, des frais ou dommages-intérêts qui seront éventuellement fixés par le tribunal compétent.

ART. 85.

Le propriétaire ou l'armateur fournira au commissaire maritime un compte sommaire des sommes qui pourront lui être dues du chef d'avances et frais; il y joindra les pièces justificatives. Les commissaires maritimes vérifieront ce compte; ils l'approuveront ou le réduiront s'il y a lieu.

En cas de réduction non admise par le propriétaire ou par l'armateur, le compte sera soumis avec les pièces à l'appui au Conseil des prud'hommes dans le ressort duquel se trouve le commissariat maritime du port de débarquement du marin, qui l'arrêtera définitivement.

ART. 86.

Les crimes et les délits maritimes se prescriront respectivement par dix années et par cinq années révolues à compter du jour de l'infraction, selon les règles établies par l'article 21 de la loi du 17 avril 1878.

En matière disciplinaire, la prescrip-

wedde, uitgesproken krachtens deze wet, niet op reeds verworven gages kan geschieden, wordt het in te houden bedrag verhaald op de gages, welke later, naar aanleiding van een volgende verbintenis, aan den schuldigen schepeling zullen verschuldigd zijn.

ART. 84.

De opbrengst van de krachtens deze wet gedane kortingen op wedden en loonen wordt door de zorg van de zeecommissarissen in de Hulp- en Voorzieningskas voor zeelieden varende onder Belgische vlag gestort, na aftrek, ten bate van den eigenaar of van den reeder, van de kosten en schadevergoedingen, welke, in voorkomend geval, door de bevoegde rechtbank worden vastgesteld.

ART. 85.

De eigenaar of de reeder bezorgt aan den zeecommissaris een beknopte rekening van de sommen, welke hem uit hoofde van voorschotten en kosten kunnen verschuldigd zijn; hij voegt er de bewijsstukken bij. De zeecommissarissen zien die rekening na; zij keuren ze goed of verminderen ze, zoo daartoe reden is.

In geval van door den eigenaar of den reeder niet aanvaarde vermindering, wordt de rekening met de stukken ter staving onderworpen aan den Werk-rechtersraad, in wiens gebied zich het zeecommissariaat van de haven van ontscheping van den zeeman bevindt, welke raad de rekening definitief afsluit.

ART. 86.

De scheepvaartmisdaden en de scheepvaartwanbedrijven verjaren onderscheidenlijk na verloop van tien jaar en van vijf jaar, te rekenen van den dag van het misdrijf, volgens de regelen vastgesteld bij artikel 21 van de wet van 17 April 1878.

In zake tucht verjaart de straf na

tion de la peine est d'une année. Celle des poursuites est de six mois à compter du jour où la faute a été commise.

ART. 87.

Sont abrogés par la présente loi, les lois du 21 juin 1849, formant le code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, les lois des 13 avril 1851 et 23 mai 1854 modifiant la précédente, la loi du 28 juillet 1923 portant répression des embarquements en fraude de personnes, les alinéas 3, 4 et 5 de l'article 255 du Livre II du Code de Commerce, l'alinéa 2 de l'article 265 du Livre II du même Code, les articles 17 et 18 de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer, les alinéas 1 et 2 de l'article 138 de la loi du 31 décembre 1851, sur les consulats et la juridiction consulaire, la loi du 27 mai 1890 relative à l'exercice de la profession de patron pêcheur.

Donné à Bruxelles, le 27 juillet 1926.

ALBERT.

Par le Roi :

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

ANSEELE.

Le Ministre des Affaires étrangères,

VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice,

HYMANS.

verloop van één jaar. Voor de vervolgingen geschiedt verjaring na verloop van zes maand, te rekenen van den dag waarop de fout werd begaan.

ART. 87.

Bij deze wet worden ingetrokken, de wetten van 21 Juni 1849, vormende het tucht- en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, de wetten van 13 April 1851 en 23 Mei 1854, houdende wijziging van de vorige wet, de wet van 28 Juli 1923 tot betuiging van het ter sluik inschepen van personen, het 3^e, 4^e en 5^e lid van artikel 255 van Boek II van het Wetboek van Koophandel, het 2^e lid van artikel 265 van Boek II van hetzelfde Wetboek, de artikelen 17 en 18 van de wet van 20 September 1903 op de zeebrieven, het 1^e en 2^e lid van artikel 138 van de wet van 31 December 1851, op de consulaten en de consulaire rechtsmacht, de wet van 27 Mei 1890 betreffende het uitoefenen van het beroep van schipper ter visscherij.

Gegeven te Brussel, den 27^e Juli 1926.

Van 's Koningswege :

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