

ROYAUME DE BELGIQUE

ADMINISTRATION

DE LA

MARINE



Eaux et Ports du Littoral

Règlements de police et de Navigation

5 francs

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
Arrêté royal du 22 janvier 1929 concernant la police de la navigation dans les eaux du littoral belge et de ses ports	1
Loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (Extrait)	13
Loi du 16 juin 1868 approuvant la déclaration échangée, le 24 décembre 1867, entre la Belgique et la France pour la fixation de l'indemnité accordée aux sauveteurs des filets et engins de pêche appartenant aux chaloupes des deux pays	14
Loi du 9 septembre 1884 approuvant l'arrangement conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 9 mai 1884, à l'effet de déterminer le montant de l'indemnité à allouer aux sauveteurs des filets appartenant aux chaloupes des deux pays	15
Convention conclue, à La Haye, le 6 mai 1882, entre la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales ..	16
Arrêté royal du 21 mars 1884 chargeant les commissaires maritimes d'enregistrer les bateaux de pêche nationaux	24
Loi du 25 août 1891 approuvant la déclaration signée le 2 mai 1891 entre la Belgique et la Grande-Bretagne, en vue de faciliter la procédure pour le règlement des conflits entre pêcheurs anglais et pêcheurs belges dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, et de réduire les dommages qu'ils peuvent éprouver par l'effet du contact de leurs appareils de pêche	25
Loi du 4 septembre 1891 portant répression des infractions aux dispositions de la convention internationale du 6 mai 1882 sur la pêche dans la mer du Nord, et des infractions à l'article 4 de la déclaration signée le 2 mai 1891 entre la Belgique et la Grande-Bretagne	27
Convention conclue à La Haye, le 16 novembre 1887, entre la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, pour remédier aux abus	

	Pages.
qu'engendre parmi les pêcheurs le trafic des spiritueux dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales ..	29
Loi du 2 juin 1890 relative à la répression des contraventions à la convention du 16 novembre 1887, concernant le trafic des spiritueux dans la mer du Nord	33
Arrêté royal du 1 ^{er} mai 1894 relatif au permis nécessaire pour le débit aux pêcheurs, dans la mer du Nord, d'approvisionnements et autres objets, à l'exclusion des boissons spiritueuses	35
Loi du 27 mars 1882 contenant des dispositions pénales contre la fabrication, la vente, l'embarquement, l'emploi des engins servant à couper ou détruire, en mer, les filets de pêche	37
Arrêté royal du 10 janvier 1888 autorisant l'usage, dans un but licite, d'un grappin de modèle réglementaire, à bord des bateaux de pêche	38
Loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans les eaux territoriales	39
Arrêté royal du 5 septembre 1892 réglant les dispositions auxquelles devront se conformer les bateaux de pêche étrangers naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales	41
Arrêté royal du 5 septembre 1892 déterminant les restrictions et les mesures nécessaires pour empêcher la destruction et l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain par les pêcheurs rgnicoles	42
Arrêté royal du 29 octobre 1928 interdisant la pêche au moyen de filets traïnants, dont l'ouverture a plus de 12 mètres de largeur, le long de la côte belge	44
Loi du 22 août 1901 sur la pêche des moules	45
Arrêté royal du 29 août 1903 concernant la pêche et la recherche des moules comestibles, des escargots et d'autres produits maritimes	47
Arrêté royal du 10 mai 1921 concernant la cueillette des moules	52
Arrêté royal du 7 octobre 1910 concernant la cueillette des moules et autres produits maritimes sur les ouvrages du port de Zeebrugge	53
20 mai 1843. Règlement pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, relativement à la pêche et au commerce de pêcherie (Extrait)	54

ADMINISTRATION DE LA MARINE

Arrêté royal du 22 janvier 1929 relatif à la police de la navigation dans les eaux du littoral belge et de ses ports.

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Considérant qu'il y a lieu de reviser les prescriptions régissant la police du littoral belge et de ses ports;

Vu l'article 67 de la Constitution;

Vu les décrets du 16 décembre 1811 et du 10 avril 1812 et la loi du 6 mars 1818;

Revu les arrêtés des 13 janvier 1894, 28 novembre 1895, 29 novembre 1896, 17 janvier 1898, 21 mars 1901 et 3 décembre 1909;

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

A partir du 1^{er} mars 1929 les arrêtés royaux antérieurs relatifs à la police de la navigation dans les eaux du littoral belge et de ses ports sont rapportés et remplacés par le règlement ci-après :

CHAPITRE I^{er}. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Applicabilité du règlement.

Article 1^{er}. Le présent règlement est applicable, sauf dispositions spéciales arrêtées ou à arrêter par Nous, à tous les bâtiments qui se trouvent dans les eaux du littoral belge et de ses ports.

Interprétation.

Art. 2. On entend dans le présent règlement par :

a) Eaux du littoral belge : les eaux situées en deçà de la ligne fictive qui s'étend parallèlement le long de la côte belge à 3 milles (5,556 m.) de la laisse de basse mer ou des extrémités des ouvrages d'art destinés à abriter les étendues d'eau intérieures dont il est question sous le b) ci-après;

b) Eaux des ports du littoral belge : les étendues d'eau intérieures décrites et délimitées à l'annexe du présent règlement;

c) Bâtiment : tout vaisseau, navire, bateau, embarcation, radeau, flotteur, y compris tout hydravion, utilisé pour la navigation sur la mer, sur les rivières ou sur les canaux;

d) Bâtiment à vapeur : tout vaisseau, navire, etc., mû mécaniquement;

e) Capitaine : toute personne chargée de la conduite du bâtiment; celui qui remplace le capitaine est également désigné sous cette qualification;

f) Fonctionnaires ou agents de l'autorité : les fonctionnaires et agents indiqués à l'article 17 ci-après.

Conditions d'admission dans les ports du littoral.

Art. 3. 1° Aucun bâtiment n'est admis à pénétrer dans les eaux des ports du littoral belge si ses dimensions ou son tirant d'eau ne lui permettent pas d'effectuer avec toutes les garanties de sécurité les manœuvres d'entrée et de sortie des musoirs et le passage dans les ouvrages d'art;

2° D'une manière générale, l'accès du port de Blankenberghe est réservé aux bâtiments de pêche; cependant, à titre exceptionnel et moyennant des conditions à déterminer, les administrations des ponts et chaussées, de la marine et de la douane peuvent autoriser l'entrée d'autres bâtiments;

3° Tout bâtiment porte son nom et celui de son port d'attache en lettres distinctes sur la poupe; à l'exception des bateaux de pêche fréquentant habituellement le port, tout bâtiment arbore son pavillon national à l'entrée et à la sortie du port et chaque fois que l'invitation lui en est faite par les agents de l'autorité maritime.

Port de feux et emploi des signaux.

Art. 4. Sous réserve de ce qui est prescrit aux articles 10 et 11, tout bâtiment dans les eaux du littoral belge et de ses ports se conforme, pour ce qui concerne le port de feux et l'emploi de signaux, suivant la catégorie à laquelle il appartient, aux prescriptions des articles 1 à 12, 14, 15 et 28 du règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer (1).
Règles de navigation dans les eaux du littoral belge et de ses ports.

Art. 5. 1° Tout bâtiment dans les eaux du littoral belge se conforme, pour ce qui concerne les règles de navigation, aux prescriptions des articles 18 à 27 du règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer (1);

2° Tout bâtiment se conforme aux mêmes prescriptions dans les eaux des ports du littoral belge, sous réserve de ce qui est stipulé ci-après;

(1) Arrêté royal du 31 mars 1897, modifié par les arrêtés royaux des 16 avril 1906 et 30 avril 1926.

3° Les bâtiments à vapeur qui se rencontrent dans les eaux des ports doivent chacun tenir la droite du chenal ou du milieu du passage; les bâtiments à voiles courant avec le vent large sont tenus de se conformer à la même prescription;

4° Dans les chenaux d'Ostende, de Zeebrugge et de Nieuport il est expressément interdit aux bâtiments à voile de louvoyer lorsque s'effectue le passage à l'entrée ou à la sortie d'un bâtiment à vapeur ou d'un bâtiment remorqué. Il est également défendu d'y chaluter. Il est, en outre, prescrit aux embarcations à voiles ou à rames de se ranger pour ne pas gêner la navigation;

5° Tout bâtiment à vapeur doit modérer son allure dans les eaux des ports de telle manière que son passage ne puisse pas produire un remous susceptible de causer un dommage à des tiers;

6° Dans les eaux du littoral et des ports belges, lorsque des bâtiments à vapeur munis à l'étrave d'un appareil à gouverner en font usage en marche arrière, ils doivent, tant qu'ils manœuvrent dans ces conditions, l'indiquer de jour au moyen du signal consistant en deux ballons de 0^m61 de diamètre exhibés aux extrémités d'une vergue horizontale croisée au mât unique ou au grand mât; cette vergue doit être brassée carré et se trouver à une hauteur de 1^m85 au moins au-dessus de la ou des cheminées et les ballons doivent être espacés l'un de l'autre d'au moins 2^m44.

Les bâtiments exhibant ce signal devront se comporter et être considérés par les autres bâtiments, en ce qui concerne les règles internationales de barre et de route, de feux et de signaux phoniques, comme faisant route dans le sens de l'avant et, à cet effet, leur tribord devra être considéré comme étant leur babord et réciproquement leur babord comme étant leur tribord;

7° Tout capitaine est tenu d'observer les signaux spéciaux réglant l'entrée et la sortie des ports.

Stationnement et mouillage.

Art. 6. 1° Les bâtiments occupent l'emplacement qui leur est assigné, ils ne peuvent sans autorisation se déplacer et occuper un autre emplacement, sauf le cas de force majeure, et cela sous l'entière responsabilité du capitaine ou du délégué du capitaine qui a estimé le déplacement nécessaire;

2° Le mouillage dans les chenaux ainsi que le long des quais, des estacades et des autres ouvrages d'art n'est pas garanti;

3° Il est défendu, à moins de circonstances de force majeure, de mouiller l'ancre ou de s'arrêter dans un chenal. En aucun cas on ne peut mouiller l'ancre ou la laisser traîner sur le fond aux endroits où sont immergés des câbles électriques;

4° Aucun bâtiment ne peut stationner aux abords des écluses maritimes;

5° Lorsque des bâtiments se trouvent dans l'obligation de stationner dans le chenal soit pour attendre la marée, soit parce qu'ils ne peuvent se rendre directement à l'emplacement qu'ils ont à

occuper, ils se rangent de manière à ne pas gêner la navigation. Dès que la marée le permet, ils doivent prendre la mer ou se rendre à l'emplacement qui leur est assigné;

6° Quel que soit l'emplacement que les bâtiments occupent, ils ne peuvent s'amarrer qu'aux bittes, bornes, boucles et organeaux destinés à cet usage. Il est, en conséquence, interdit de s'amarrer notamment aux pieux, allonges, ventrières, lisses de garde-corps ou autres pièces de charpente des jetées. L'amarrage ne peut en aucun cas se faire au moyen de chaînes ou de cordages métalliques, à moins que ces amarres ne soient pourvues de fourrures empêchant toute dégradation aux ouvrages des ports;

7° Les bâtiments amarrés le long des estacades, à quai ou le long d'autres bâtiments doivent avoir leurs flancs garnis de défenses convenables. La nuit, ces bâtiments portent un feu blanc brillant à l'avant et un feu blanc brillant à l'arrière du côté du chenal, visible tout autour de l'horizon; lorsque plusieurs bâtiments sont amarrés bord à bord, cette obligation n'est imposée qu'au bâtiment qui occupe le poste situé du côté du chenal. Les capitaines sont tenus de satisfaire à toute demande de recevoir et d'amarrer une haussière et de larguer les amarres pour faciliter les mouvements des autres bâtiments;

8° Il est interdit d'entraver la circulation dans le chenal en y tenant des amarres ou autrement. Si pour le déhalage d'un bâtiment, il est nécessaire de porter une amarre en travers du chenal, celle-ci doit être larguée et filée à temps en vue du passage d'un autre bâtiment.

Précautions à prendre au stationnement et obligations du capitaine.

Art. 7. Tout capitaine est tenu :

- a) D'amarrer convenablement son bâtiment;
- b) De conserver constamment à bord le nombre d'hommes nécessaires à l'exécution des manœuvres qui seraient ordonnées et à la garde, tant de nuit que de jour, du bâtiment;
- c) De déhaler lorsqu'il en reçoit l'ordre;
- d) De faire apiquer le basses vergues, d'orienter convenablement les vergues supérieures et de rentrer les bouts dehors, mâts de charge et daviers;
- e) De faire rentrer l'ancre du bord extérieur lorsqu'amarré à quai et les ancres aux approches et au passage des écluses.

Manœuvres d'écluse.

Art. 8. 1° Les manœuvres d'entrée et de sortie aux écluses se font conformément aux ordres de l'agent de l'autorité;

2° Ne seront pas admis à passer ces écluses, les bâtiments qui n'auront pas à bord un personnel suffisant pour exécuter les manœuvres avec la promptitude nécessaire;

3° Il est interdit de se servir de gaffes et de prendre des points d'appui sur les portes d'écluses et sur les ponts tournants;

4° En cas de danger pour la manœuvre des portes d'écluses, le passage des bâtiments peut être interdit;

5° Les bâtiments en général sont éclusés de nuit et de jour. Toutefois, les bâtiments de pêche à voiles sont éclusés de jour seulement à l'écluse d'entrée du bassin à flot de Nieupoort et sont éclusés de jour et de nuit à l'écluse des bassins de commerce à Ostende et de 5 heures à 21 heures à l'écluse Demey, sauf demande en vue d'écluser plus tard; ces bâtiments peuvent cependant être éclusés à Nieupoort de nuit à la condition d'en faire la demande préalable et moyennant le paiement d'une taxe à fixer par arrêté royal.

Chasses d'eau au port de Blankenberghe.

Art. 9. Les capitaines sont tenus d'avoir égard, pour les précautions à prendre, aux signaux suivants :

a) Un ballon de 80 centimètres de diamètre hissé sur le mât établi devant la maison éclusière indique qu'une série de chasses va commencer;

b) Un ballon de diamètre moindre hissé au-dessous de celui mentionné *sub a)* indique que le remplissage du bassin de retenue s'effectue;

c) Un ballon de diamètre moindre hissé au-dessus de celui mentionné *sub a)* indique, une demi heure à l'avance, l'ouverture de l'écluse de chasse.

Travaux en cours d'exécution.

Art. 10. 1° Les travaux en cours d'exécution sont signalés, à leurs extrémités et si besoin entre ces extrémités, à un endroit bien apparent, le jour, par deux pavillons rouges superposés et, la nuit, par deux feux rouges superposés surmontés, à une distance verticale de 0^m50 au moins et 1 mètre au plus, d'un feu vert. Ces feux seront visibles tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1 mille;

2° Les mêmes signaux doivent être exhibés par tous bâtiments travaillant au relèvement d'épaves ou au renflouement de bâtiments échoués, ainsi que par les bâtiments ou embarcations reliés à un scaphandrier en plongée;

3° Les bâtiments effectuant des opérations de dragage portent, la nuit, outre les feux prévus au 1° du présent article, un feu blanc brillant à l'avant et un feu similaire à l'arrière à une hauteur de 1 mètre au-dessus du plat bord; de plus, ils indiqueront le côté où le passage est libre, de nuit par deux feux verts superposés et bien visibles; de jour ces deux feux verts seront remplacés par un pavillon vert bien visible. Ces bâtiments doivent, suffisamment à temps, se ranger sur le bord du chenal du côté où ils travaillent et filer leurs chaînes de manière à ne pas entraver la navigation.

Conservation des ports et du littoral.

Art. 11. 1° Il est défendu, à moins d'une autorisation spéciale, d'exécuter aucun travail dans les ports, sur leurs dépendances, sur les plages ou le long des côtes, ou d'y enlever des matériaux quelconques, y compris les épaves rejetées sur l'estran;

2° Il est interdit :

a) De jeter, déposer, laisser flotter ou écouler dans les eaux des ports, sur leurs dépendances ou dans les eaux du littoral belge, aucun objet qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au libre écoulement des eaux, de déverser aucune matière ou aucun liquide et, notamment, les huiles ou résidus d'huiles qui puissent déterminer la pollution des eaux côtières; les capitaines, et, notamment, les capitaines des bâtiments transportant des huiles en vrac ou chauffés à l'huile qui pénètrent dans les eaux du port et du littoral belge devront se conformer aux ordres des agents de l'autorité, en ce qui concerne la manière dont ils pourront débarrasser leur bâtiment de ces matières;

b) De circuler sur les ouvrages d'art ou sur les dépendances des ports non destinés au passage du public, à moins d'une autorisation des agents préposés à leur garde;

c) Sauf autorisation, de faire échouer un bâtiment pour le réparer ou pour tout autre motif. Les réparations ne peuvent s'exécuter qu'aux endroits et aux conditions indiqués par les agents de l'autorité;

3° Les capitaines usent de toutes les précautions pour ne pas endommager les ouvrages des ports ou les travaux en cours d'exécution; ils sont tenus des mêmes précautions à l'égard du balisage des passes et des voies navigables.

Tout capitaine qui engage son bâtiment dans des eaux qui ne sont pas assignées à la navigation soit par des prescriptions réglementaires, soit par le balisage, s'y aventure à ses risques et périls, sans préjudice des dispositions des articles 13 et 16 du présent arrêté (A. R. du 10 septembre 1930);

4° Les avaries et dégradations faites aux ports, à leurs dépendances ou au littoral, sont réparées aux frais des auteurs du dommage; ceux-ci sont tenus de verser, dans un délai qui sera fixé, entre les mains d'un caissier de l'Etat, la somme jugée nécessaire pour la réparation des dommages ou de donner caution suffisante. La dite somme sera majorée de 10 p. c. pour frais généraux d'administration, le montant de cette majoration ne pouvant, en aucun cas, être inférieur à 10 francs;

5° Si le fonctionnaire ou agent compétent a des raisons de croire que le bâtiment quittera le pays avant l'accomplissement des prescriptions de l'alinéa ci-dessus, il exige le dépôt immédiat du cautionnement et, en cas de refus, il provoque la mise à la chaîne.

Art. 12. Il est strictement défendu de s'amarrer à un balancier ou à une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage. De même, il est défendu de mouiller l'ancre dans le cercle d'évitage d'un balancier ou d'une bouée.

Tout capitaine qui, par suite d'un amarrage, du mouillage d'une ancre ou de toute autre cause, même accidentelle, détériore ou déplace de son mouillage un feu flottant ou une bouée, est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port belge, d'en faire la déclaration au chef de service du pilotage de ce port; en cas d'arrivée dans un port étranger, cette déclaration sera faite endéans le même délai à l'agent consulaire belge le plus proche du port d'arrivée. Si le navire est muni de la T. S. F., communication en sera faite immédiatement à la station la plus proche.

Outre les peines prévues à l'article 16 du présent règlement, le capitaine sera tenu de la réparation des dommages causés, ainsi qu'il est prescrit à l'article 11 ci-dessus.

Epaves, bâtiments coulés bas.

Art. 13. A. *Le propriétaire ou le capitaine d'un bâtiment échoué ou coulé bas, de quelque manière et pour quelque cause que ce soit, dans les eaux du littoral belge ou dans les passes y donnant accès ou dans les eaux des ports du littoral, est tenu, immédiatement après l'accident (A. R. du 10 septembre 1930) :*

1° D'en donner avis, par la voie la plus rapide, à tout préposé de la navigation de la police maritime, du pilotage ou du service d'entretien de la voie navigable la plus proche, ainsi qu'au poste des douanes le plus voisin;

2° De signaler le bâtiment échoué ou coulé de la manière prescrite au littéra ci-après.

Il en est de même de toute épave ou objet coulé bas, de telle sorte qu'il puisse en résulter un danger ou une entrave pour la navigation;

B. Tout bâtiment échoué dans une passe ou à proximité d'une passe porte de jour le pavillon en berne et deux ballons noirs de 0^m50 au moins et de 0^m80 au plus de diamètre sur une ligne verticale à 0^m50 au moins et à 1 mètre au plus de distance l'un de l'autre. Le ballon inférieur devra se trouver à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat bord. Pendant la nuit, il devra porter à une hauteur de 3 mètres au moins et 6 mètres au plus, un feu blanc brillant, visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1,800 mètres et à une distance verticale de 0^m50 au moins et de 1 mètre au plus au-dessus de ce feu, un feu rouge brillant, remplissant les conditions prescrites pour le feu blanc.

Toute épave ou tout bâtiment coulé bas à bord duquel ces signaux ne peuvent être hissés, doit les exhiber d'un bâtiment placé au-dessus ou à côté de l'épave; le bâtiment placé à côté de l'épave ou du bateau coulé bas porte, outre les ballons ou feux prescrits ci-dessus, du côté où la voie navigable n'est pas libre, de nuit, un feu rouge et de jour, un ballon noir.

L'indication d'une épave peut également être assurée au moyen d'une bouée lumineuse peinte en vert, qui montre un feu intermittent vert, visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1,800 mètres;

C. Tout propriétaire ou capitaine d'un bâtiment échoué ou coulé bas dans les conditions visées à l'alinéa final du littéra ci-dessus, et le propriétaire de l'épave ou de l'objet coulé bas sont tenus de les remettre à flot et de dégager la passe navigable dans le délai prescrit par le service ou par le fonctionnaire compétent;

D. Si le propriétaire ou le capitaine n'a pas assuré de la manière prescrite le signalement du bâtiment échoué ou coulé ou de l'épave ou si, dans les délais qui lui ont été assignés conformément au littéra précédent, il n'a pas opéré le renflouement du bâtiment, le relèvement de l'épave ou le dégagement de la passe navigable, de même que, en cas d'urgence, dont le service administratif compétent est seul juge, ou lorsque le propriétaire et le capitaine sont inconnus, le chef de ce service peut faire procéder d'office, aux frais, risques et périls du propriétaire ou du capitaine, au signalement, au renflouement ou au relèvement, à la destruction du bâtiment ou des objets échoués ou coulés, ainsi qu'à toute mesure jugée nécessaire pour la sécurité ou la liberté de la navigation, la sauvegarde du régime ou la conservation de la voie navigable.

Il est dressé inventaire de tout matériel ou objet ainsi relevé;

E. Le propriétaire ou le capitaine sera tenu envers l'Etat de tout débours effectué pour l'exécution des mesures d'office prises conformément au littéra précédent; le montant de ces débours est établi par un état certifié par le chef du service administratif compétent;

F. Le chef du service administratif compétent peut exiger avant d'entamer l'exécution des mesures d'office, la consignation par le propriétaire ou par le capitaine de la somme jugée nécessaire pour couvrir le coût de cette exécution. La consignation de cette somme peut être remplacée par un cautionnement jugé suffisant par le service et sans frais pour celui-ci;

G. A défaut de consignation ou de cautionnement suffisant, le bâtiment sauvé, ses débris et les objets retirés et sauvés sont constitués en gage de l'ensemble des frais exposés par l'administration. Celle-ci fait procéder à la vente à concurrence du montant de ses débours ou du montant de ceux-ci non couverts par la consignation ou le cautionnement. Les débris et objets non vendus demeurent à la disposition des intéressés;

H. Si le bâtiment, ses débris ou les objets retirés ne sont pas reçus par le propriétaire ou par le capitaine ou si le propriétaire et le capitaine sont inconnus, le service administratif procède, après y avoir donné la publicité visée au présent littéra, à la vente de ces débris ou objets et le produit de la vente est versé à la caisse des consignations au profit du propriétaire intéressé s'il est connu ou de qui justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des débours visés au littéra G. L'administration demeure étrangère à la répartition entre les intéressés des sommes ainsi consignées.

Si aucun acheteur ne se présente, l'administration dispose du bâtiment, des débris ou objets relevés ou les détruit aux frais des propriétaires intéressés.

Lorsque le propriétaire et le capitaine sont inconnus, le chef du service administratif compétent publie dans deux des journaux les plus répandus de l'endroit deux avis, à quinze jours d'intervalle, du sauvetage opéré, en indiquant les marques et signaux distinctifs de ces biens et invitant tout prétendant droit à présenter sa réclamation dans un délai de trente jours à compter de la date de la publication du dernier avis.

Après ce délai, l'administration dispose du bâtiment, des débris ou objets retirés de la manière indiquée à l'alinéa précédent;

I. Le bâtiment sauvé, ses débris et les objets retirés et sauvés seront placés sous la garde de la douane à l'endroit qu'elle désignera. Leur vente par l'administration compétente aura lieu sous la condition que les formalités douanières pour la déclaration, la vérification et l'acquittement des droits et taxes éventuellement dus soient remplies avant tout enlèvement ou prise de possession par les intéressés.

Autres mesures d'office.

Art. 14. A. Lorsqu'un bâtiment est amarré d'une façon insuffisante ou de façon à gêner le passage et, en général, chaque fois qu'il s'agit d'assurer la liberté ou la sécurité de la navigation, de faciliter l'écoulement des eaux ou de sauvegarder les intérêts de la voie navigable, les fonctionnaires et agents de l'autorité sont autorisés à prescrire aux propriétaires et capitaines les mesures qu'ils jugent nécessaires, alors même qu'elles ne seraient pas prévues par les règlements.

Les propriétaires ou capitaines sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés. Faute de ce faire ou s'ils ne sont pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office à leurs frais, risques et périls. L'état de ces frais est arrêté et certifié par le chef du service compétent;

B. Le chef du service de pilotage et ses agents peuvent interdire ou suspendre momentanément le départ de tout bâtiment ou la circulation sur tout ou partie des eaux visées au présent règlement, lorsque les conditions atmosphériques sont de nature à provoquer des accidents.

Art. 15. 1° Lorsqu'un bâtiment est coulé ou menace de couler bas, lorsqu'il est amarré d'une façon insuffisante et placé de façon à présenter du danger pour les ouvrages d'art des ports ou de la côte, les fonctionnaires et agents compétents du pilotage, de la police maritime et des ponts et chaussées et du port de Zeebrugge sont autorisés à prescrire aux capitaines les mesures qu'ils jugent nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues au présent règlement;

2° Les capitaines sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres reçus. Faute de ce faire ou s'ils ne se trouvent pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office à leurs frais.

L'état de ces frais est vérifié et arrêté par le fonctionnaire compétent; le montant en est majoré de 10 p. c. avec minimum de 10 fr., ainsi qu'il est prescrit à l'article 11 ci-dessus;

3° Les fonctionnaires et agents visés ci-dessus ont le droit de détacher ou de couper les amarres des bâtiments amarrés, lorsqu'ils jugent nécessaire de recourir à cette mesure; ce droit peut être exercé dans le port de Zeebrugge par le capitaine du port ou son délégué.

Pénalités.

Art. 16. Toute infraction au présent règlement, tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents mentionnés à l'article suivant, sont punis des peines comminées par l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

Les infractions aux dispositions arrêtées par les mesures générales ou règlements d'administration intérieure de l'Etat, mentionnées dans l'article 73 de la loi fondamentale, à l'égard desquelles les lois n'ont point déterminé ou ne détermineront pas dans la suite des peines particulières, seront punies par les tribunaux d'après la nature de l'objet, la gravité de l'infraction et les circonstances qui l'auront accompagnées d'une amende qui ne pourra excéder cent florins, ni être moindre de dix florins, ou d'un emprisonnement d'un jour au moins, et de 14 jours au plus, ou enfin, d'une amende et d'un emprisonnement réunis, mais qui ne pourront respectivement excéder le maximum qui vient d'être indiqué.
(*art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.*)

Attributions.

Art. 17. 1° Sont spécialement chargés de veiller à l'exécution du présent règlement :

a) Les fonctionnaires et agents de l'administration des ponts et chaussées;

b) Les fonctionnaires et agents de la police maritime et du pilotage;

c) Les fonctionnaires et agents chargés de la police communale des localités traversées ou longées par les ports, plages ou côtes;

b) Le capitaine du port de Zeebrugge et ses adjoints, dans la limite des eaux et du territoire de ce port;

e) La gendarmerie nationale;

f) Les fonctionnaires et agents de la douane;

2° Les fonctionnaires et agents des ponts et chaussées sont spécialement chargés d'assurer l'exécution des dispositions qui ont pour objet la conservation des ports et du littoral, y compris celles relatives aux bateaux échoués ou coulés bas. Les fonctionnaires et agents de la marine de même que, à Zeebrugge, le capitaine du port et ses adjoints ont dans leurs attributions la police de la navigation comprenant notamment l'accostage, le mouillage, le déplacement, etc.;

3° Les administrations communales et toutes personnes revêtues d'une autorité publique doivent, elles en sont requises, prêter main-forte pour l'exécution du présent règlement.

Procès-verbaux.

Art. 18. Tout procès-verbal constatant une contravention au présent règlement est, endéans les quarante-huit heures, affirmé par son rédacteur s'il n'a pas qualité d'officier de police judiciaire, soit devant son supérieur ayant cette qualité, soit devant le juge de paix ou devant le bourgmestre, soit de la commune de sa résidence, soit de la commune où l'infraction a été commise, soit devant le commissaire maritime.

Les contraventions peuvent également être établies par tous autres moyens légaux.

Recours en appel.

Art. 19. Il peut être appelé auprès des chefs de service compétents des décisions des fonctionnaires et agents préposés à la surveillance des ports et du littoral et auprès de Nos Ministres des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, des Travaux publics, de l'Intérieur et de l'Hygiène et des Finances des décisions de ces chefs de service, sans préjudice de l'exécution immédiate des décisions, s'il y a urgence.

Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, Notre Ministre des Travaux publics, Notre Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 22 janvier 1929.

ALBERT.

Par le Roi :

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

MAURICE LIPPENS.

Le Ministre des Travaux publics,

H. BAELS.

Le Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène,

A. CARNOY.

Le Ministre des Finances,

B^{en} M. HOUTART.

ANNEXE

AU RÈGLEMENT DE POLICE DU LITTORAL BELGE ET DE SES PORTS.

Délimitation des eaux des ports du littoral belge.

(Art. 2 (b) de l'arrêté du 22 janvier 1929.)

Port d'Ostende.

Le port d'Ostende et ses dépendances s'étendent depuis l'extrémité en mer des musoirs des estacades du chenal jusqu'à exclusivement l'écluse des anciens bassins de commerce et à l'écluse des nouveaux bassins de commerce, d'une part, jusqu'exclusivement aux écluses de Slykens, à l'écluse du bassin de chasse, à l'écluse des bassins de la marine, l'écluse du bassin à flot du nouveau port de pêche, y compris le bassin à marée et le banc de carénage du dit port de pêche, d'autre part.

Port de Nieuport.

Le port de Nieuport et ses dépendances s'étendent à l'extrémité des musoirs des estacades jusqu'au bassin à flot inclusivement, d'une part, et jusqu'aux écluses de l'arrière port, exclusivement, d'autre part.

Port de Blankenberghe.

Le port de Blankenberghe et ses dépendances s'étendent depuis l'extrémité des musoirs des estacades jusqu'à l'écluse de chasse, d'une part, et jusqu'au mur du quai est du bassin de l'échouage, d'autre part.

Port de Zeebrugge.

Le port de Zeebrugge et ses dépendances s'étendent depuis l'extrémité en mer du musoir du môle, y compris, le bassin de pêche, jusqu'à l'écluse maritime exclusivement.

Loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

Art. 53. 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. 54. Le pilote coupable des infractions visées aux articles 52 et 53 ci-dessus est passible des peines y prévues.

Art. 57. 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.

Art. 526. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à cinq cents francs, quiconque aura détruit, abattu, mutilé ou dégradé :

Des tombeaux, signes commémoratifs ou pierres sépulcrales ;

Des monuments, statues ou autres objets destinés à l'utilité ou à la décoration publique et élevés par l'autorité compétente ou avec son autorisation ;

Des monuments, statues, tableaux ou objets d'art quelconques, placés dans les églises, temples ou autres édifices publics.

(Art. 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. 58. 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.

Loi du 16 juin 1868 approuvant la déclaration échangée, le 24 décembre 1867, entre la Belgique et la France pour la fixation de l'indemnité accordée aux sauveteurs des filets et engins de pêche appartenant aux chaloupes des deux pays.

Article unique. La déclaration échangée, le 24 décembre 1867, entre la Belgique et la France, à l'effet de déterminer le montant de l'indemnité à allouer aux sauveteurs des filets et engins de pêche appartenant aux chaloupes des deux pays, sortira son plein et entier effet.

DECLARATION.

1° Les sauveteurs français de filets de pêche appartenant à des Belges et réciproquement les sauveteurs belges de filets appartenant à des Français auront droit à une indemnité fixe de deux francs par filet;

2° A cette indemnité s'ajoutera le poisson trouvé dans les filets;

3° Le paiement de l'indemnité de deux francs sera fait :

En France, en présence de l'autorité maritime soit du domicile du sauveteur, soit du domicile du propriétaire des engins sauvés, soit du lieu de sauvetage;

En Belgique, entre les mains du receveur des domaines du ressort du lieu de sauvetage;

4° Le présent arrangement sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Bruxelles dans le délai de six semaines ou plus tôt si faire se peut.

(L'échange des ratifications a eu lieu à Bruxelles, le 10 juin 1868.)

Loi du 9 septembre 1884 approuvant l'arrangement conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 9 mai 1884, à l'effet de déterminer le montant de l'indemnité à allouer aux sauveteurs des filets appartenant aux chaloupes des deux pays.

Article 1^{er}. L'arrangement conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 9 mai 1884, à l'effet de déterminer le montant de l'indemnité à allouer aux sauveteurs des filets appartenant aux chaloupes des deux pays, sortira son plein et entier effet.

Art. 2. Le gouvernement est autorisé à conclure des arrangements semblables avec les autres Etats signataires de la convention du 6 mai 1882, relative à la police de la pêche, dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales.

DECLARATION.

1° L'indemnité que les résidents belges sauveteurs de filets de pêche appartenant à des résidents néerlandais et réciproquement celles que les résidents néerlandais sauveteurs de filets de pêche appartenant à des résidents belges recevront dans le cas prévu à l'article 25 de la Convention du 6 mai 1882, réglant la police de la pêche dans la mer du Nord, est fixée à deux francs par filet, si le filet est transmis à l'autorité belge, et à un florin par filet, si le filet est remis à l'autorité néerlandaise;

2° A cette indemnité s'ajoutera le poisson trouvé dans les filets;

3° Le paiement de l'indemnité de deux francs ou d'un florin sera fait :

En Belgique, entre les mains du receveur des domaines du bureau auquel ressortit le lieu d'atterrissage;

Dans les Pays-Bas, en présence du bourgmestre auquel les filets auront été remis;

4° Le présent arrangement sera ratifié et les ratifications seront échangées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra.

(L'échange des ratifications a été opéré à Bruxelles, le 18 septembre 1884.)

Convention conclue, à La Haye, le 6 mai 1882, entre la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales.

ARTICLE PREMIER.

Les dispositions de la présente convention, qui a pour objet de régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, sont applicables aux nationaux des Hautes Parties contractantes.

ARTICLE 2.

Les pêcheurs nationaux jouiront du droit exclusif de pêche dans le rayon de trois milles, à partir de la laisse de basse mer, le long de toute l'étendue des côtes de leurs pays respectifs, ainsi que des îles et des bancs qui en dépendent.

Pour les baies, le rayon de trois milles sera mesuré à partir d'une ligne droite, tirée en travers de la baie, dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excédera pas dix milles.

Le présent article ne porte aucune atteinte à la libre circulation reconnue aux bateaux de pêche, naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales, à la charge par eux de se conformer aux règles spéciales de police édictées par les Puissances riveraines.

ARTICLE 3.

Les milles mentionnés dans l'article précédent sont des milles géographiques de soixante au degré de latitude.

ARTICLE 4.

Pour l'application des dispositions de la présente convention, les limites de la mer du Nord sont déterminées comme suit :

I. *Au Nord*, par le parallèle du 61° degré de latitude;

II. *A l'Est et au Sud* :

1° Par les côtes de la Norvège, entre le parallèle du 61° degré de latitude et le phare de Lindesnaes (Norvège);

2° Par une ligne droite tirée du phare de Lindesnaes (Norvège) au phare de Hanstholm (Danemark);

3° Par les côtes du Danemark, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Belgique et de la France jusqu'au phare de Gris-Nez.

III. A l'Ouest :

- 1° Par une ligne droite tirée du phare de Gris-Nez (France) au feu le plus Est de South-Foreland (Angleterre);
- 2° Par les côtes orientales de l'Angleterre et de l'Ecosse;
- 3° Par une ligne droite joignant Duncansby Head (Ecosse) à la pointe Sud de South-Ronaldsha (Iles Orcades);
- 4° Par les côtes orientales des Iles Orcades;
- 5° Par une ligne droite joignant le feu de North-Ronaldsha (Iles Orcades) au feu de Sumburg-Head (Iles Shetland);
- 6° Par les côtes orientales des Iles Shetland;
- 7° Par le méridien du feu de North-Unst (Iles Shetland) jusqu'au parallèle du 61° degré de latitude.

ARTICLE 5.

Les bateaux de pêche des Hautes Parties contractantes sont enregistrés d'après les règlements administratifs des différents pays. Pour chaque port, il y a une série continue de numéros, précédés d'une ou de plusieurs lettres initiales indiquées par l'autorité supérieure compétente.

Chaque Gouvernement établira un tableau portant indication des dites lettres initiales.

Ce tableau, ainsi que toutes les modifications qui pourraient y être ultérieurement apportées, devront être notifiés aux autres puissances contractantes.

ARTICLE 6.

Les bateaux de pêche portent la lettre ou les lettres initiales de leur port d'attache et le numéro d'enregistrement dans la série des numéros de ce port.

ARTICLE 7.

Le nom de chaque bateau de pêche, ainsi que celui du port auquel il appartient, sont peints à l'huile, en blanc sur un fond noir, sur l'arrière de ce bateau, en caractères qui devront avoir au moins huit centimètres de hauteur et douze millimètres de trait.

ARTICLE 8.

La lettre ou les lettres et les numéros sont placés sur chaque côté de l'avant du bateau, à huit ou dix centimètres au-dessous du plat bord d'une manière visible et apparente. Ils sont peints à l'huile en couleur blanche sur un fond noir.

Néanmoins, la distance ci-dessus indiquée n'est pas obligatoire pour les bateaux d'un faible tonnage, sur lesquels il n'y aurait pas de place suffisante au-dessous du plat bord.

Les dimensions de ces lettres et de ces numéros sont, pour les bateaux de quinze tonneaux et au-dessus, de quarante-cinq centimètres de hauteur sur six centimètres de trait.

Pour les bateaux au-dessous de quinze tonneaux, ces dimensions sont de vingt-cinq centimètres de hauteur sur quatre centimètres de trait.

Les mêmes lettres et numéros sont également peints à l'huile de chaque côté de la grande voile du bateau, immédiatement au-dessus de la dernière bande de ris et de manière à être très visibles; ils sont peints, sur les voiles blanches en noir, sur les voiles noires en blanc et sur les voiles de nuance intermédiaire en blanc ou en noir, selon que l'autorité supérieure compétente le jugera le plus efficace (1).

La lettre ou les lettres et numéros portés sur les voiles ont un tiers de plus de dimension dans tous les sens que ceux placés sur l'avant des bateaux.

ARTICLE 9.

Les bateaux de pêche ne peuvent avoir, soit sur les parois extérieures, soit sur les voiles, d'autres noms, lettres ou numéros que ceux qui font l'objet des articles 6, 7 et 8 de la présente convention.

ARTICLE 10.

Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher, par un moyen quelconque, les noms, lettres et numéros, placés sur les bateaux et sur les voiles.

ARTICLE 11.

La lettre ou les lettres et le numéro affectés à chaque bateau sont portés sur les canots, bouées, flottes principales, chaluts, grappins, ancres et en général sur tous les engins de pêche appartenant au bateau.

Ces lettres et ces numéros sont de dimensions suffisantes pour être facilement reconnus. Les propriétaires de filets ou autres instruments de pêche peuvent, en outre, les marquer de tels signes particuliers qu'ils jugent utiles.

ARTICLE 12.

Le patron de chaque bateau doit être porteur d'une pièce officielle, dressée par les autorités compétentes de son pays, qui lui permette de justifier de la nationalité du bateau.

Ce document indique obligatoirement la lettre ou les lettres et le numéro du bateau, ainsi que sa description et le nom ou les noms, ou la raison sociale de son propriétaire.

ARTICLE 13.

Il est défendu de dissimuler par un moyen quelconque la nationalité du bateau.

ARTICLE 14.

Il est défendu à tout bateau de pêche de mouiller, entre le coucher et le lever du soleil, dans les parages où se trouvent établis des pêcheurs aux filets dérivants.

(1) Article 1^{er} de la convention du 1^{er} février 1889.

Toutefois, cette défense ne s'applique pas à des mouillages qui auraient lieu par suite d'accidents ou de toute autre circonstance de force majeure.

ARTICLE 15.

Il est défendu aux bateaux arrivant sur les lieux de pêche de se placer ou de jeter leurs filets de manière à se nuire réciproquement ou à gêner les pêcheurs qui ont déjà commencé leurs opérations.

ARTICLE 16.

Toutes les fois que, pour pêcher avec des filets dérivants, des bateaux pontés et des bateaux non pontés commenceront en même temps à mettre leurs filets à la mer, ces derniers les jetteront au vent des autres.

Les bateaux pontés doivent, de leur côté, jeter leurs filets sous le vent des bateaux non pontés.

En général, lorsque des bateaux pontés jettent leurs filets au vent des bateaux non pontés déjà en pêche et lorsque des bateaux non pontés jettent leurs filets sous le vent de bateaux pontés déjà en pêche, la responsabilité des avaries causées aux filets incombe à ceux qui se sont mis en pêche les derniers, à moins qu'ils n'établissent qu'il y a cas de force majeure ou que le dommage ne provient pas de leur faute.

ARTICLE 17.

Il est défendu de fixer ou de mouiller des filets ou tout autre engin de pêche dans les parages où se trouvent établis des pêcheurs aux filets dérivants.

ARTICLE 18.

Il est interdit à tout pêcheur d'amarrer ou de tenir son bateau sur les filets, bouées, flottes ou toute autre partie de l'attirail de pêche d'un autre pêcheur.

ARTICLE 19.

Lorsque des pêcheurs au chalut se trouvent en vue de pêcheurs aux filets dérivants ou à la ligne de fond, ils doivent prendre les mesures nécessaires pour éviter tout préjudice à ces derniers; en cas de dommage, la responsabilité encourue incombe aux chalutiers, à moins qu'ils ne prouvent soit un cas de force majeure, soit que la perte subie ne provient pas de leur faute.

ARTICLE 20.

Lorsque des filets appartenant à des pêcheurs différents viennent à se mêler, il est défendu de les couper sans le consentement des deux parties.

Toute responsabilité cesse si l'impossibilité de séparer les filets par d'autres moyens est prouvée.

ARTICLE 21.

Lorsqu'un bateau pêchant aux cordes croise ses lignes avec celles d'un autre bateau, il est défendu à celui qui les lève de les couper, à moins de force majeure, et, dans ce cas, la corde coupée doit être immédiatement renouée.

ARTICLE 22.

Sauf les cas de sauvetage et ceux prévus par les deux articles précédents, il est défendu à tout pêcheur de couper, de crocher ou de soulever, sous quelque prétexte que ce soit, les filets, lignes et autres engins qui ne lui appartiennent pas.

ARTICLE 23.

Il est interdit d'employer tout instrument ou engin servant exclusivement à couper ou à détruire les filets.

La présence à bord d'engins de cette nature est également défendue.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour en empêcher l'embarquement à bord des bateaux de pêche.

ARTICLE 24.

Les bateaux-pêcheurs ont à observer les règles générales relatives aux feux, adoptées ou qui seront adoptées d'un commun accord par les Hautes Parties contractantes, en vue de prévenir les abordages.

ARTICLE 25.

Tout bateau de pêche, tout canot, tout objet d'armement ou de gréement de bateau de pêche, tout filet, ligne, bouée, flotte ou instrument quelconque de pêche marqué ou non marqué, qui aura été trouvé ou recueilli en mer, doit, aussitôt que possible, être remis aux autorités compétentes dans le premier port de retour ou de relâche du bateau-sauveteur.

Ces autorités informent les consuls ou agents consulaires de la nation du bateau sauveteur et de celle du propriétaire des objets trouvés. Elles rendent ces objets aux propriétaires ou à leurs représentants, dès qu'ils ont été réclamés et que les droits des sauveteurs sont dûment garantis.

Les autorités administratives ou judiciaires, selon la législation des différents pays fixent l'indemnité que les propriétaires doivent payer aux sauveteurs.

Il demeure entendu que cette disposition ne porte aucune atteinte aux conventions déjà en vigueur sur cette matière et que les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté de régler entre elles, par des arrangements spéciaux, le montant d'une allocation fixe à allouer par filet retrouvé.

Les engins de pêche de toute nature trouvés sans marque sont considérés comme épaves.

ARTICLE 26.

La surveillance de la pêche sera exercée par les bâtiments de la marine militaire des Hautes Parties contractantes; en ce qui concerne la Belgique, ces bâtiments pourront être des navires de l'Etat, commandés par des capitaines commissionnés.

ARTICLE 27.

L'exécution des règles qui concernent le document justificatif de la nationalité, la marque et le numérotage des bateaux, etc., et des engins de pêche, ainsi que la présence à bord des instruments prohibés (art. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 23, § 2), est placée sous la surveillance exclusive des bâtiments croiseurs de la nation du bateau-pêcheur.

Toutefois, les commandants des bâtiments croiseurs se signaleront mutuellement les infractions aux dites règles commises par les pêcheurs d'une autre nation.

ARTICLE 28.

Les bâtiments croiseurs de toutes les Hautes Parties contractantes sont compétents pour constater toutes les infractions aux règles prescrites par la présente convention, autres que celles indiquées dans l'article 27, et tous les délits se rapportant aux opérations de pêche, quelle que soit d'ailleurs la nation à laquelle appartiennent les pêcheurs qui commettent ces infractions.

ARTICLE 29.

Lorsque les commandants des bâtiments croiseurs ont lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la présente convention a été commise, ils peuvent exiger du patron du bateau auquel une contravention est ainsi imputée, d'exhiber la pièce officielle justifiant de sa nationalité. Mention sommaire de cette exhibition est faite immédiatement sur la pièce produite.

Les commandants des bâtiments croiseurs ne peuvent pousser plus loin leur visite ou leur recherche à bord d'un bateau pêcheur qui n'appartient pas à leur nationalité, à moins, toutefois, que cela ne soit nécessaire pour relever les preuves d'un délit ou d'une contravention relative à la police de la pêche.

ARTICLE 30.

Les commandants des bâtiments croiseurs des puissances signataires apprécient la gravité des faits de leur compétence parvenus à leur connaissance et constatent le dommage, quelle qu'en soit la cause, éprouvé par les bateaux de pêche appartenant aux Hautes Parties contractantes.

Ils dressent, s'il y a lieu, procès-verbal de la constatation des faits, telle qu'elle résulte tant des déclarations des parties intéressées que du témoignage des personnes présentes.

Si le cas lui semble assez grave pour justifier cette mesure, le commandant d'un bâtiment croiseur aura le droit de conduire le bateau en contravention dans un port de la nation du pêcheur. Il pourra même prendre à son bord une partie des hommes de l'équipage pour les remettre entre les mains des autorités de la nation du bateau.

ARTICLE 31.

Le procès-verbal prévu à l'article précédent est rédigé dans la langue du commandant du bâtiment croiseur et suivant les formes en usage dans son pays.

Les inculpés et les témoins ont le droit d'y ajouter ou d'y faire ajouter, dans leur propre langue, toute mention ou témoignage qu'ils croiront utile. Ces déclarations devront être dûment signées.

ARTICLE 32.

La résistance aux prescriptions des commandants des bâtiments croiseurs chargés de la police de la pêche ou de ceux qui agissent d'après leurs ordres sera, sans tenir compte de la nationalité du croiseur, considérée comme résistance envers l'autorité nationale du bateau pêcheur.

ARTICLE 33.

Lorsque le fait imputé n'est pas de nature grave, mais que néanmoins il a occasionné des dommages à un pêcheur quelconque, les commandants des bâtiments croiseurs peuvent concilier à la mer les intéressés et fixer l'indemnité à payer, s'il y a consentement des parties en cause.

Dans ce cas, si l'une des parties n'est pas en mesure de s'acquitter immédiatement, les commandants font signer en double expédition, par les intéressés, un acte réglant l'indemnité à payer.

Un exemplaire de cette pièce reste à bord du croiseur; l'autre est remise au patron en crédit, afin qu'il puisse au besoin s'en servir devant les tribunaux du débiteur.

Dans le cas, au contraire, où il n'y aurait pas consentement des parties, les commandants agiront conformément aux dispositions de l'article 30.

ARTICLE 34.

La poursuite des délits et contraventions prévus dans la présente convention aura lieu au nom de ou par l'Etat.

ARTICLE 35.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente convention et, notamment, pour faire punir soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit de ces deux peines, ceux qui contreviendront aux dispositions des articles 6 à 23 inclusivement.

ARTICLE 36.

Toutes les fois que des pêcheurs de l'un des pays contractants se seront livrés à des voies de fait contre les pêcheurs d'une autre nationalité ou leur auront causé volontairement des dommages ou des pertes, les tribunaux du pays auquel appartiendront les bateaux des délinquants seront compétents pour les juger.

La même règle est applicable en ce qui concerne les délits et contraventions prévus par la présente convention.

ARTICLE 37.

La procédure et le jugement des contraventions aux dispositions de la présente convention ont toujours lieu aussi sommairement que les lois et règlements en vigueur le permettent.

ARTICLE 38.

La présente convention sera ratifiée. Les ratifications seront échangées à La Haye, dans le plus bref délai possible.

ARTICLE 39.

La présente convention sera mise en exécution à partir du jour dont les Hautes Parties contractantes conviendront.

Elle restera en vigueur pendant cinq années à dater de ce jour et, dans le cas où aucune des Hautes Parties contractantes n'aurait notifié douze mois avant l'expiration de la dite période de cinq années son intention d'en faire cesser les effets, elle continuera à rester en vigueur une année et ainsi de suite d'année en année. Dans le cas, au contraire, où l'une des puissances signataires dénoncerait la convention, celle-ci sera maintenue entre les autres Parties contractantes, à moins qu'elles ne la dénoncent également.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège aura la faculté d'adhérer à la présente convention pour la Suède et pour la Norvège soit ensemble, soit séparément.

Cette adhésion sera notifiée au Gouvernement des Pays-Bas et par celui-ci aux autres Gouvernements signataires.

Arrêté royal du 21 mars 1884 chargeant les commissaires maritimes d'enregistrer les bateaux de pêche nationaux.

Article unique. Les commissaires maritimes sont chargés d'enregistrer les bateaux de pêche nationaux.

Ils indiqueront aux armements la lettre ou les lettres initiales et le numéro que chaque bateau de pêche doit porter, et ils délivreront le document prescrit par l'article 12 de la convention conclue à La Haye, le 6 mai 1882, pour justifier de la nationalité.

Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Loi du 25 août 1891 approuvant la déclaration signée le 2 mai 1891 entre la Belgique et la Grande-Bretagne, en vue de faciliter la procédure pour le règlement des conflits entre pêcheurs anglais et pêcheurs belges dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, et de réduire les dommages qu'ils peuvent éprouver par l'effet du contact de leurs appareils de pêche.

Article unique. La Déclaration signée le 2 mai 1891 entre la Belgique et la Grande-Bretagne, en vue de faciliter la procédure pour le règlement des conflits entre pêcheurs anglais et pêcheurs belges dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, et de réduire les dommages qu'ils peuvent éprouver par l'effet du contact de leurs appareils de pêche, sortira son plein et entier effet.

Art. 1^{er}. Chaque fois qu'une plainte entraînant une réclamation du chef de dommages sera formulée par un pêcheur de l'un des deux pays contre un pêcheur de l'autre pays, elle sera transmise pour enquête préliminaire, — en Belgique à une commission composée de deux fonctionnaires au moins, désignés par le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, — dans le Royaume-Uni, à une commission composée également de deux fonctionnaires au moins, désignés par le « Board of Trade »; ces fonctionnaires feront leur enquête à l'endroit où les allégations des plaignants pourront être le plus facilement vérifiées.

Art. 2. Aucune plainte ne sera transmise, suivant le cas, soit au Gouvernement belge, soit au Gouvernement britannique, à moins :

- 1° Qu'elle ne soit reconnue fondée par la commission;
- 2° Que les pêcheurs désignés par la commission ne s'engagent à comparaître personnellement dans le cas où ils seraient appelés à donner leur témoignage.

Art. 3. Les plaintes seront accompagnées :

- 1° D'un rapport de la commission d'enquête;
- 2° D'un certificat émanant de cette commission et constatant l'appartenance de l'appareil de pêche perdu ou endommagé;
- 3° D'un certificat dressé par un expert nommé, suivant le cas, soit par le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes de Belgique, soit par le « Board of Trade », et portant estimation de la valeur du dommage.

Ces certificats, transmis par la voie diplomatique, feront foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 4. Lorsqu'un pêcheur s'embarrassera d'une façon quelconque dans l'appareil de pêche d'un autre pêcheur ou traversera cet appareil, il prendra toutes les mesures nécessaires pour réduire au minimum les dommages qui peuvent en résulter pour l'appareil ou le bateau de l'autre pêcheur.

Art. 5. Dans le Royaume de Belgique, le tribunal saisi d'une infraction à la Convention du 6 mai 1882 sur la pêche dans la mer du Nord ou à l'article 4 de la présente Déclaration, pourra adjuger des dommages-intérêts à la requête de la partie lésée et sur la poursuite du ministère public.

L'exécution des condamnations aux dommages-intérêts sera poursuivie, à la requête du ministère public, par l'administration de l'enregistrement, qui fera l'avance des frais et s'en remboursera suivant les formes de droit sur les condamnés.

Dans le Royaume-Uni, le tribunal devant lequel des poursuites sont intentées du chef des infractions ci-dessus pourra, à l'intervention du ministère public, sur la requête de la partie lésée, adjuger des dommages-intérêts, et le ministère public recouvrera, à ses propres frais, sur les parties responsables, la somme ainsi allouée ou la partie de cette somme qu'il sera possible de recouvrer.

Le montant des dommages-intérêts recouverts comme il est stipulé ci-dessus sera transmis sans frais à la partie lésée par la voie diplomatique.

Art. 6. Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente Déclaration, et notamment pour faire punir, soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit de ces deux peines, ceux qui contreviendraient à l'article 4.

Art. 7. La présente Déclaration sera ratifiée. Les ratifications seront échangées à Bruxelles dans le plus bref délai possible.

Art. 8. La présente Déclaration entrera en vigueur à l'époque dont conviendront ultérieurement les Hautes Parties Contractantes.

Elle restera en vigueur pendant trois ans à dater de cette époque, et dans le cas où aucune des Hautes Parties Contractantes n'aurait notifié, douze mois avant l'expiration de la dite période de trois ans, son intention d'en faire cesser les effets, elle continuera à rester en vigueur une année, et ainsi de suite d'année en année.

L'échange des ratifications a été opéré à Bruxelles le 26 août 1891, et il a été convenu que la Déclaration qui précède entrera en vigueur le 15 septembre 1891.

Loi du 4 septembre 1891 portant répression des infractions aux dispositions de la convention internationale du 6 mai 1882, sur la pêche dans la mer du Nord, et des infractions à l'article 4 de la déclaration signée le 2 mai 1891 entre la Belgique et la Grande-Bretagne.

Article 1^{er}. Indépendamment des officiers de police judiciaire chargés de la recherche et de la constatation des délits de droit commun, les commissaires maritimes et leurs agents, les employés de la douane, les capitaines commissionnés commandant les navires de l'Etat, les commandants des bâtiments croiseurs étrangers, ces derniers dans les limites fixées par la Convention, sont chargés de rechercher les infractions aux dispositions de la Convention internationale du 6 mai 1882 sur la police de la pêche dans la mer du Nord, telle qu'elle a été modifiée par la Déclaration internationale du 1^{er} février 1889.

Les procès-verbaux des commandants des bâtiments croiseurs étrangers feront foi jusqu'à preuve contraire.

Art. 2. Les contraventions aux dispositions des articles 6 à 13 de la Convention et à l'article 1^{er}, § 2, de la Déclaration internationale du 1^{er} février 1889 seront punies d'un emprisonnement d'un à sept jours et d'une amende de 1 à 25 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 3. Les infractions aux dispositions des articles 14 à 22 de la Convention seront punies d'un emprisonnement de huit à quinze jours et d'une amende de 26 à 50 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 4. Sera puni conformément à l'article 3 quiconque aura résisté aux prescriptions des commandants des bâtiments chargés de la police de la pêche ou de ceux qui agissent d'après leurs ordres, sans préjudice des peines comminées par le Code pénal en cas de rébellion.

Art. 5. En cas de récidive, le juge prononcera, outre l'amende, le maximum de l'emprisonnement.

Il y a récidive lorsque le contrevenant a déjà été condamné dans les deux années précédentes du chef de l'une des infractions prévues soit par la présente loi, soit par la loi du 27 mars 1882.

Art. 6. Les patrons condamnés du chef des infractions prévues par l'article 3, s'il en résulte un dommage, et par l'article 4, de

même que les patrons condamnés par application de la loi du 27 mars 1882, pourront, en outre, être interdits de tout commandement d'un bateau de pêche pour un terme de trois mois à deux ans, et, en cas de récidive, pour un terme de deux à cinq ans, à compter du jour où ils auront subi leur peine.

Art. 7. Les peines prévues par les articles 3, 5 et 6 qui précèdent seront applicables aux infractions à l'article 4 de la Déclaration signée le 2 mai 1891 entre la Belgique et la Grande-Bretagne. Ces infractions seront recherchées et constatées conformément à l'article 1^{er} de la présente loi par les officiers ou agents qui y sont désignés, à l'exclusion des commandants des croiseurs n'appartenant ni à la Belgique ni à la Grande-Bretagne.

Art. 8. Le tribunal correctionnel de l'arrondissement ou le tribunal de police du canton où est situé le port d'attache auquel appartient le bateau de l'inculpé sera, suivant les cas, compétent pour statuer sur les infractions punies par la présente loi.

Art. 9. Par dérogation à l'article 100 du Code pénal, le chapitre VII, les §§ 2 et 3 de l'article 72, le § 2 de l'article 76 et l'article 85 du livre I^{er} de ce Code seront applicables aux délits prévus par la présente loi.

Art. 10. Les délits prévus par la présente loi seront prescrits par le délai d'une année, à compter du jour où l'infraction a été commise.

Les actes qui interrompent la prescription pourront prolonger d'une année ce délai.

Art. 11. La loi du 8 janvier 1884 est abrogée.

Convention conclue à La Haye, le 16 novembre 1887, entre la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, pour remédier aux abus qu'engendre parmi les pêcheurs le trafic des spiritueux dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales.

ARTICLE PREMIER.

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, et dans les limites fixées par l'article 4 de la Convention de La Haye, du 6 mai 1882, sur la police de la pêche, à toute personne se trouvant à bord d'un navire ou bâtiment d'une des Hautes Parties contractantes.

ARTICLE 2.

Il est interdit de vendre des boissons spiritueuses aux personnes qui se trouvent à bord de bateaux de pêche ou qui appartiennent à ces bateaux.

Il est interdit à ces personnes d'en acheter.

L'échange de boissons spiritueuses contre tout objet et notamment contre des produits de la pêche, des objets d'armement ou des engins de pêche, est défendu.

Est considéré comme boisson spiritueuse tout liquide provenant de la distillation et contenant plus de 5 litres d'alcool par hectolitre.

ARTICLE 3.

Le droit de faire de débit aux pêcheurs d'approvisionnements et d'autres objets servant à leur usage, à l'exception des boissons spiritueuses, est subordonné à un permis accordé par l'Etat auquel appartient le navire. Ce permis doit comprendre entre autres les conditions suivantes :

1. Le navire ne peut avoir à bord une quantité de spiritueux supérieure à celle jugée nécessaire pour la consommation de son équipage;

2. Tout échange des objets indiqués ci-dessus contre des produits de la pêche, objets d'armement ou engins de pêche est interdit.

Les navires munis de ce permis devront porter la marque spéciale et uniforme dont les Hautes Puissances contractantes conviendront.

ARTICLE 4.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente Convention, et notamment pour faire punir soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit de ces deux peines, ceux qui contreviendraient aux articles 2 et 3.

ARTICLE 5.

Les tribunaux compétents pour connaître des infractions aux articles 2 et 3 sont ceux du pays auquel appartient le bâtiment inculpé.

Si des navires de nationalité différente sont impliqués dans une même infraction, les Puissances auxquelles appartiennent ces navires se communiqueront réciproquement les jugements rendus par les tribunaux.

ARTICLE 6.

La poursuite des infractions a lieu par l'Etat ou en son nom.

Les infractions peuvent être constatées par tous les moyens de preuve admis dans la législation du pays où siège le tribunal saisi.

ARTICLE 7.

La surveillance est exercée par les bâtiments croiseurs des Hautes Parties contractantes, chargés de la police de la pêche.

Lorsque les officiers commandant ces croiseurs ont lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la présente Convention a été commise, ils peuvent exiger du capitaine ou du patron l'exhibition des pièces officielles justifiant de la nationalité de son bâtiment et, le cas échéant, celle du permis. Mention sommaire de cette exhibition est faite immédiatement sur les pièces produites.

En outre, des procès-verbaux peuvent être dressés par les dits officiers quelle que soit la nationalité du bâtiment inculpé. Ces procès-verbaux sont dressés suivant les formes et dans la langue en usage dans le pays auquel appartient l'officier; ils peuvent servir de moyen de preuve dans le pays où ils sont invoqués et suivant la législation de ce pays.

Les inculpés et les témoins ont le droit d'y ajouter ou d'y faire ajouter, dans leur propre langue, toutes explications qu'ils croient utiles; ces déclarations doivent être dûment signées.

La résistance aux prescriptions des commandants des bâtiments croiseurs, ou de ceux qui agissent d'après leurs ordres, est, sans tenir compte de la nationalité des croiseurs, considérée comme résistance envers l'autorité nationale.

Si le cas lui semble assez grave pour justifier cette mesure, le commandant du croiseur aura le droit de conduire le bâtiment en contravention dans un port de la nation à laquelle appartient ce bâtiment.

ARTICLE 8.

La procédure en matière d'infraction aux dispositions de la présente convention a toujours lieu aussi sommairement que les lois et les règlements le permettent.

ARTICLE 9.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, lors de l'échange des ratifications, les lois qui auront été rendues dans leurs Etats, relativement à l'objet de la présente Convention.

ARTICLE 10.

Les Etats qui n'ont point pris part à la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au gouvernement des Pays-Bas, et par celui-ci aux autres gouvernements signataires.

ARTICLE 11.

La présente Convention sera mise à exécution à partir du jour dont les Hautes Parties contractantes conviendront.

Elle restera en vigueur pendant cinq années à dater de ce jour, et, dans le cas où aucune des Hautes Parties contractantes n'aurait notifié, douze mois avant l'expiration de la dite période de cinq années, son intention d'en faire cesser les effets, elle continuera à rester en vigueur une année, et ainsi de suite d'année en année.

Si la Convention de La Haye, du 6 mai 1882, sur la police de la pêche, cessait d'être en vigueur, l'article 26 de la dite Convention continuera à sortir ses effets pour l'objet du présent Arrangement.

ARTICLE 12.

La présente Convention sera ratifiée; les ratifications en seront échangées à La Haye, le plus tôt possible, et, si faire se peut, dans le délai d'un an.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, en six exemplaires, le 16 novembre 1887.

—
PROTOCOLE.

Considérant qu'il résulte des communications reçues par le Gouvernement des Pays-Bas que le Gouvernement de la République française n'est pas à même pour le moment de procéder à la ratification de la Convention signée à La Haye, le 16 novembre 1887, pour remédier aux abus qu'engendre le trafic des spiritueux parmi les pêcheurs dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, les soussignés, Plénipotentiaires de Belgique, d'Allemagne, de Danemark, de la Grande-Bretagne, et Ministre des Affaires étrangères du royaume des Pays-Bas, réunis en Conférence au ministère des affaires étrangères, à La Haye, aujourd'hui, le 14 février 1893, et dûment autorisés à cet effet, sont convenus de ce qui suit :

1° La Convention susdite sera mise en vigueur par les autres gouvernements signataires, savoir : la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, six semaines après qu'ils en auront échangé les ratifications;

2° La faculté d'adhérer, stipulée à l'article 10 de la dite Convention, pour les Etats non signataires, est étendue à la France;

3° Par dérogation à l'article 11 de la Convention, les délais de cinq années et de douze mois sont respectivement réduits à une année et à trois mois;

4° Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention à laquelle il se réfère, a été expédié en cinq exemplaires.

PROCES-VERBAL D'ECHANGE DES RATIFICATIONS.

Les soussignés, Plénipotentiaires d'Allemagne, de Belgique, de Danemark, de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas, Etats qui ont ratifié la Convention et le Protocole mentionnés ci-dessus, se sont réunis cejourd'hui au Département des Affaires étrangères à La Haye :

1° Pour procéder au dépôt des actes de ratification de la Convention, conclue à La Haye, le 16 novembre 1887, pour remédier aux abus qu'engendre le trafic des spiritueux parmi les pêcheurs dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, ainsi que du Protocole signé à La Haye, le 14 février 1893, se rapportant à la dite Convention;

2° Pour arrêter, en exécution du dernier alinéa de l'article 3 de la Convention susmentionnée, la marque spéciale et uniforme que devront porter les navires munis du permis leur accordant le droit de faire le débit aux pêcheurs d'approvisionnements et d'autres objets servant à leur usage, à l'exception des boissons spiritueuses;

3° Et enfin, pour procéder, conformément à l'article 9 de la Convention précitée, à l'échange réciproque d'un exemplaire des lois qui ont été rendues dans les Etats susmentionnés relativement à l'objet de cette Convention.

Les actes de ratification des dits cinq Etats, après avoir été produits et trouvés exacts et concordants, ont été remis au Ministre des Affaires étrangères de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas pour être déposés dans les archives de l'Etat Néerlandais.

Ensuite les soussignés sont convenus que la marque spéciale et uniforme du permis dont il s'agit à l'article 3 de la Convention consistera en un pavillon qui devra toujours être arboré au haut du mât principal du navire. Ce pavillon sera blanc avec la lettre S moulée en noir au milieu, la dimension du dit pavillon est de 2 mètres en carré et celle de la lettre S de 1 mètre de hauteur sur 2 décimètres de trait.

Enfin, il a été procédé à l'échange d'un exemplaire des lois susmentionnées.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé le présent procès-verbal et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, le 11 avril 1894, en un seul exemplaire, dont une copie, certifiée conforme, sera transmise à chacun des Etats signataires.

Loi relative à la répression des contraventions à la Convention du 16 novembre 1887, concernant le trafic des spiritueux dans la mer du Nord.

LEOPOLD II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. Quiconque, en contravention à l'article 2 de la Convention internationale du 16 novembre 1887, concernant le trafic des spiritueux dans la mer du Nord, aura vendu des boissons spiritueuses ou en aura débité en échange d'autres objets sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 26 à 100 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Quiconque, dans les mêmes conditions, aura acheté des boissons spiritueuses ou en aura accepté en échange d'autres objets sera puni d'un emprisonnement d'un à sept jours et d'une amende de 1 à 25 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Si l'échange des boissons spiritueuses a eu lieu contre des produits de la pêche, des objets d'armement ou des engins de pêche, ceux qui l'auront opéré ou accepté seront punis d'un emprisonnement de quinze jours à deux mois et d'une amende de 26 à 200 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 2. Sera puni d'un emprisonnement de huit à quinze jours et d'une amende de 26 à 50 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque, en contravention à l'article 3 de la Convention, aura, sans permis, débité aux pêcheurs des objets autres que des boissons spiritueuses. Sera considéré comme étant en contravention le navire qui, sauf le cas de force majeure, ne sera pas en mesure d'exhiber son permis à tout officier compétent qui l'exigera.

Le permis est toujours révocable.

Seront punis de la même manière :

Ceux qui auront opéré ou accepté en échange d'objets, autres que des boissons spiritueuses, contre des produits de la pêche, des objets d'armement ou des engins de pêche;

Ceux qui, ayant un permis, auront à bord une quantité de spiritueux supérieure à celle jugée nécessaire pour la consommation de l'équipage.

L'infraction aux prescriptions concernant la marque spéciale à porter par les navires munis du permis ci-dessus sera punie d'un emprisonnement d'un à sept jours et d'une amende de 1 à 25 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 3. Quiconque aura résisté aux prescriptions des commandants des bâtiments chargés de la surveillance du trafic des spiritueux, ou de ceux qui agissent d'après leurs ordres, sera condamné à une amende de 50 à 500 francs; la peine d'emprisonnement de huit jours à un an pourra de plus être prononcée, sans préjudice des peines comminées par le Code pénal en cas de rébellion.

Art. 4. En cas de récidive, les peines de l'emprisonnement et de l'amende pourront être portées au double.

Il y a récidive lorsque l'auteur d'une infraction prévue par la présente loi a déjà été condamné, dans les deux années précédentes, du chef de la même infraction.

Art. 5. Indépendamment des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, les employés de la douane, les capitaines commissionnés commandant les navires de l'Etat, les commandants des bâtiments croiseurs étrangers, ces derniers dans les limites fixées par la Convention, rechercheront et constateront les infractions prévues par la présente loi.

Leurs procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire.

Art. 6. Le tribunal correctionnel de l'arrondissement et le tribunal de police du canton dans le ressort desquels est situé le port d'attache du bateau de l'inculpé seront, suivant les cas, respectivement compétents pour statuer sur les infractions prévues par les articles qui précèdent.

Art. 7. Les dispositions de la présente loi s'appliqueront également, dans les eaux territoriales de la Belgique, aux personnes se trouvant à bord de tout navire ou bâtiment, quelle qu'en soit la nationalité.

Les agents spécifiés à l'article 5, à l'exclusion des commandants des bâtiments croiseurs étrangers, seront compétents pour rechercher et constater les infractions commises dans les eaux territoriales.

Ces infractions seront jugées par le tribunal correctionnel de l'arrondissement ou par le tribunal de police du canton dans le ressort desquels elles auront été commises.

Art. 8. Par dérogation au § 1^{er} de l'article 100 du Code pénal :

Le chapitre VII et l'article 85 du livre 1^{er} de ce Code seront applicables aux infractions ci-dessus;

Les articles 42 et 43 du même Code ne le seront pas.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Laeken, le 2 juin 1890.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de la Justice,

JULES LE JEUNE.

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

JULES LE JEUNE.

Permis nécessaire pour le débit aux pêcheurs, dans la mer du Nord, d'approvisionnements et autres objets, à l'exclusion des boissons spiritueuses.

LEOPOLD II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 8 août 1888 approuvant la Convention conclue à La Haye, le 16 novembre 1887, pour remédier aux abus qu'engendre parmi les pêcheurs le trafic des spiritueux dans la mer du Nord, et notamment l'article 3 de cette Convention;

Vu la loi du 2 juin 1890 portant répression des contraventions à la dite Convention;

Vu la loi du 1^{er} juillet 1893 approuvant le protocole signé à La Haye, le 14 février 1893, concernant la mise en vigueur de cette Convention;

Vu la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime;

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Les commissaires maritimes sont chargés de délivrer le permis mentionné à l'article 3 de la Convention de La Haye, du 16 novembre 1887.

Art. 2. Ceux qui sollicitent un permis joignent à leur demande :

1^o Un extrait de leur acte de naissance;

2^o Un certificat de l'administration communale constatant qu'ils sont de bonne vie et mœurs.

Art. 3. Le permis est délivré dans la forme qui sera arrêtée par Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Il mentionne le nom, les prénoms et la qualité de l'intéressé, ainsi que le nom, le genre et le tonnage du navire à bord duquel sera exercé le débit d'objets autres que des boissons spiritueuses.

Art. 4. Le permis est toujours révocable. La révocation est prononcée par arrêté ministériel sur l'avis du Commissaire maritime.

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 1^{er} mai 1894.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

Modèle de permis approuvé par arrêté ministériel du 1^{er} mai 1894.

COMMISSARIAT MARITIME

d

PERMIS N°

Le Commissaire maritime du port de

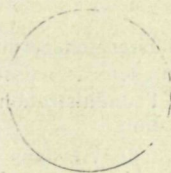
Vu l'arrêté royal du 1^{er} mai 1894, pris en exécution de la loi du 8 août 1888;

Délivre, par les présentes, au sieur,
commandant le navire, gréé en
jaugeanttonneaux, le permis stipulé à l'article 3 (1) de
la Convention conclue à La Haye, le 16 novembre 1887, aux fins
de faire, dans la mer du Nord, le débit aux pêcheurs, d'approvision-
nements et d'autres objets servant à leur usage, à l'exception des
boissons spiritueuses.

A, le 189 .

Sceau.

Signature du porteur,



(1) Art. 3 de la convention signée à La Haye, le 16 novembre 1887 :
« Le droit de faire le débit aux pêcheurs d'approvisionnements et d'autres
objets servant à leur usage, à l'exception des boissons spiritueuses, est
subordonné à un permis accordé par l'Etat auquel appartient le navire.
Ce permis doit comprendre entre autres les conditions suivantes :

1. Le navire ne peut avoir à bord une quantité de spiritueux supérieure à celle jugée nécessaire pour la consommation de son équipage;
2. Tout échange des objets indiqués ci-dessus contre des produits de la pêche, objets d'armement ou engins de la pêche est interdit;
3. Les navires munis de ce permis doivent porter la marque spéciale et uniforme dont les Hautes Puissances contractantes conviendront. (Un pavillon blanc, avec la lettre S, moulée en noir au milieu. La dimension de ce pavillon, qui devra être toujours arboré au haut du mât principal du navire, sera de deux mètres en carré et celle de la lettre S, d'un mètre de hauteur sur deux décimètres de trait.)

Loi du 27 mars 1882 contenant des dispositions pénales contre la fabrication, la vente, l'embarquement, l'emploi des engins servant à couper ou détruire, en mer, les filets de pêche.

Article 1^{er}. Quiconque aura fabriqué, vendu, exposé en vente, embarqué ou fait embarquer des engins servant exclusivement à couper ou détruire, en mer, des filets de pêche, sera condamné à un emprisonnement de huit jours à un mois et à une amende de 26 francs à 100 francs.

Les engins seront confisqués.

Art. 2. Les mêmes peines seront prononcées contre ceux qui auront fait usage de ces engins.

Si la destruction ou la dégradation des filets en est résultée, l'emprisonnement sera de quinze jours à deux mois et l'amende de 50 francs à 200 francs.

Art. 3. L'emprisonnement et l'amende comminés pour les faits d'embarquement ou d'usage seront portés au double lorsque ces faits auront eu lieu pendant la nuit.

Art. 4. Indépendamment des officiers de police judiciaire chargés de la recherche et de la constatation des délits de droit commun, les commissaires maritimes et leurs agents, ainsi que les employés de la douane rechercheront et constateront les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

Art. 5. Ces officiers et agents auront le droit de visiter en tout temps les bateaux de pêche et de saisir les engins prohibés.

Les pêcheurs qui ne consentiront pas à la visite ou à la saisie seront puis d'une amende de 26 francs à 200 francs.

Art. 6. En cas de récidive des infractions prévues par les articles précédents, les peines de l'emprisonnement et de l'amende pourront être doublées.

Il y a récidive lorsque le délinquant a été condamné, dans les deux années qui précèdent, du chef de l'une des infractions à la présente loi.

Arrêté royal du 10 janvier 1888 autorisant l'usage, dans un but licite, d'un grappin de modèle réglementaire, à bord des bateaux de pêche.

Article 1^{er}. Les bateaux de pêche pourront faire usage, dans un but licite, d'un grappin en fer forgé du modèle ci-après :

Tige ronde munie de quatre branches arrondies et terminées par des oreilles en fer de lance, sans arêtes.

Hauteur de l'instrument : 0^m78.

Hauteur de chaque branche, à son extrémité : 0^m20.

Ecartement entre la tige et l'extrémité des branches : 0^m22 à 0^m23.

Poids maximum : 20 kilogrammes.

Art. 2. Le grappin, avant de pouvoir être embarqué, devra être poinçonné à l'intervention du service de la police maritime, à Ostende.

Loi du 19 août 1891 **relative à la pêche maritime dans les eaux territoriales.**

Article 1^{er}. Conformément aux stipulations des articles 2 et 3 de la convention internationale conclue à La Haye le 6 mai 1882, approuvée par la loi du 6 janvier 1884, la pêche, soit qu'elle s'exerce à bord, soit qu'elle ait lieu par embarcation détachée, est désormais interdite à tout bateau étranger, dans le rayon de trois milles géographiques de 60 au degré de latitude, comptés à partir de la laisse de basse mer, le long de toute l'étendue de la côte belge.

Sont considérés comme faits de pêche :

1° La capture ou la tentative de capture de tout poisson, mollusque ou crustacé;

2° La destruction ou l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain.

Le Roi pourra déroger à cette prohibition par des conventions internationales.

Art. 2. Un arrêté royal réglera les dispositions auxquelles devront se conformer les bateaux de pêche naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales.

Art. 3. Indépendamment des officiers de police judiciaire chargés de la recherche et de la constatation des délits de droit commun, les capitaines commissionnés commandant les navires de l'Etat, les commissaires maritimes et leurs agents, les fonctionnaires et employés de la douane et des ponts et chaussées, ainsi que la gendarmerie, rechercheront et constateront par procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire, les infractions aux défenses et stipulations de l'article 1^{er} et de l'arrêté royal dont il s'agit à l'article 2 de la présente loi.

Art. 4. Le bateau surpris en défaut sera conduit dans le port belge le plus rapproché et remis au commissaire maritime. Dans les ports où il n'existe pas de commissariat, il sera remis à la douane ou à l'autorité communale.

Néanmoins, le bateau n'y sera pas conduit ou cessera d'être retenu, moyennant le dépôt, entre les mains soit de l'agent verbalisant, soit de l'autorité à laquelle l'embarcation a été remise, d'un cautionnement de 600 francs qui sera consigné au bureau de l'enregistrement dans le ressort duquel se trouve le tribunal compétent.

Le cautionnement sera de 100 francs seulement s'il s'agit d'une contravention aux dispositions dont s'occupe l'article 2.

A défaut de ce versement, le gouvernement pourra retenir le bateau jusqu'à l'entier paiement de l'amende et des frais, et même en ordonner la vente publique, si le condamné ne s'est complètement libéré endéans les trois mois du jugement définitif.

Le gouvernement ne sera pas responsable, en cas d'avarie quelconque, de destruction ou de perte de l'embarcation, pendant la mise à la chaîne, sauf en cas de faute prouvée dans le chef des agents de l'Etat.

Art. 5. En cas d'infraction à l'article 1^{er}, tout produit de pêche trouvé à bord au moment de la constatation sera saisi et vendu publiquement.

Les engins seront également saisis, à moins que le délinquant ne consente à en consigner la valeur comme il est dit ci-dessus, d'après l'estimation de l'agent verbalisant.

Toutefois, il ne pourra être bénéficié de cette faculté en ce qui concerne les engins prohibés en Belgique.

Le prix de la vente du produit de la pêche, ainsi que les engins ou leur valeur, seront restitués si le prévenu est acquitté ou si l'action publique est éteinte par prescription ou autrement.

Art. 6. L'infraction à l'article 1^{er} sera punie par la condamnation du commandant du bateau ou, à son défaut, de celui qui le remplace, à une amende de 26 à 250 francs.

Le tribunal prononcera, en outre, la confiscation du produit de la vente du poisson saisi et, s'il y a lieu, celle de tout ou partie des engins non prohibés ou de leur valeur. Il ordonnera la destruction des engins prohibés.

L'amende sera de 50 à 500 francs :

1^o Si l'infraction a été commise entre le coucher et le lever du soleil;

2^o S'il y a récidive endéans les deux années qui suivent une condamnation;

3^o Si le commandant ou, à son défaut, celui qui le remplace, n'a pas obtempéré à l'injonction d'amener son bateau ou s'il s'est opposé à la saisie des engins ou du produit de la pêche.

Art. 7. L'infraction à l'une des dispositions de l'arrêté prévu à l'article 2 sera punie d'une amende de simple police, qui sera portée au double dans les cas mentionnés à l'article précédent.

Art. 8. Le Roi déterminera les restrictions et les mesures nécessaires pour empêcher la destruction et l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain par les pêcheurs regnicoles. L'arrêté fixera les peines conformément aux dispositions inscrites à l'article 6.

Art. 9. Les infractions aux prescriptions de la présente loi ou des arrêtés royaux pris pour son exécution, seront portées devant le tribunal correctionnel ou devant le tribunal de police ayant juridiction sur le port le plus rapproché du lieu de l'infraction, d'après les règles tracées à cet égard par le Code d'instruction criminelle.

L'action sera prescrite par le laps de trois mois à compter du jour de l'infraction.

De plus, elle sera éteinte si aucune poursuite n'a été intentée dans le délai d'un mois à compter du même jour.

Art. 10. S'il existe des circonstances atténuantes, les peines pourront être réduites conformément à l'article 85 du Code pénal.

Arrêté royal du 5 septembre 1892 réglant les dispositions auxquelles devront se conformer les bateaux de pêche étrangers naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales.

Article 1^{er}. Durant son séjour dans les eaux belges, tout bateau étranger doit avoir ses engins de pêche rentrés à bord et porter le pavillon de sa nationalité.

Art. 2. Il se conformera aux règles imposées aux bateaux nationaux, concernant les feux, les signaux, les marques et les manœuvres de navigation et de mouillage.

Art. 3. Il sera muni de pièces officielles délivrées par les autorités compétentes de son pays, attestant sa nationalité, justifiant de ses marques extérieures et indiquant le nom de son propriétaire et celui du capitaine ou patron.

Ces pièces seront exhibées à toute réquisition des autorités désignées à l'article 3 de la loi du 19 août 1891.

Art. 4. Il lui est interdit de gêner la navigation à l'entrée des ports ou des rades et les opérations de pêche des bateaux belges.

En conséquence, il est tenu de déférer immédiatement à l'injonction de se retirer qui lui sera faite par les autorités belges.

Art. 5. Toute infraction aux dispositions du présent arrêté donnera lieu à l'application des mesures et des peines prévues par les articles 4, 7, 9 et 10 de la loi du 19 août 1891.

Art. 6. Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur le 1^{er} octobre 1892.

Arrêté royal du 5 septembre 1892 déterminant les restrictions et les mesures nécessaires pour empêcher la destruction et l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain par les pêcheurs regnicoles.

Article 1^{er}. La pêche au moyen de la dynamite ou de toute autre matière explosive est interdite.

Art. 2. (Supprimé par arrêté royal du 8 avril 1927.)

Art. 3. (Modifié par arrêté royal du 3 mai 1929.)

Les longueurs en dessous desquelles les poissons ci-après doivent être rejetés à la mer sont déterminées comme suit :

1° 0^m25 les turbot et barbue;

2° 0^m15 la sole.

Ces mesures représentent la longueur totale des poissons.

Sont considérés comme provenant de la mer territoriale, les poissons des espèces précitées trouvés à bord des bateaux de pêche nationaux naviguant ou mouillant dans les eaux belges.

Art. 4. Les poissons mentionnés à l'article 3 n'atteignant pas les dimensions déterminées, et quelle que soit leur provenance, ne peuvent être débarqués, transportés, colportés, exposés en vente ni vendus en Belgique.

Art. 5. Les bateaux pêchant dans la mer territoriale seront revêtus des marques imposées pour la pêche dans la haute mer par la convention internationale conclue à La Haye, le 6 mai 1882, et par les conventions subséquentes.

Art. 6. Les infractions au présent arrêté sont recherchées et constatées comme il est dit à l'article 3 de la loi du 19 août 1891.

Les divers agents désignés par cette disposition ont le droit de visiter, en tout temps, les bateaux de pêche belges se trouvant dans la mer territoriale.

Art. 7. Lorsqu'une infraction aux articles 1^{er} ou 2 est constatée, les substances ou engins prohibés sont saisis, ainsi que le produit de la pêche qui est vendu publiquement.

Le prix de la vente et les engins sont restitués si le prévenu est acquitté ou si l'action publique est éteinte par prescription ou autrement.

Les poissons qui n'ont pas les dimensions légales sont également saisis et rejetés à la mer ou remis sans délai à l'hospice le plus rapproché.

Art. 8. Les peines encourues par le délinquant ou, lorsqu'il s'agit d'un délit commis sur un bateau, par le commandant ou son remplaçant, sont déterminées comme suit :

A. Pour infraction à l'article 1^{er}, une amende de 50 à 250 francs, sans préjudice aux peines encourues pour contravention à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1891 ou aux dispositions qui seraient arrêtées ultérieurement concernant les substances explosives;

B. (Supprimé par arrêté royal du 8 avril 1927);

C. Pour infraction aux articles 3, 4 et 5, une amende de 26 à 100 francs.

Ces taux, minimum et maximum, sont portés au double :

1° Si l'infraction a été commise entre le coucher et le lever du soleil;

2° S'il y a récidive endéans les deux années qui suivent une condamnation;

3° Si le commandant ou, à son défaut, celui qui le remplace, n'a pas obtempéré à l'injonction d'amener son bateau ou s'il s'est opposé à la saisie des engins ou du produit de la pêche.

Art. 9. Le simple refus d'amener ou de laisser visiter le bateau sera puni d'une amende de 26 à 200 francs.

Art. 10. Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur à partir du 1^{er} octobre 1892.

Arrêté royal du 29 octobre 1928 interdisant la pêche au moyen de filets traînants, dont l'ouverture a plus de 12 mètres de largeur, le long de la côte belge.

Article 1^{er}. La pêche au moyen de filets traînants, dont l'ouverture a plus de 12 mètres de largeur, est interdite le long de toute la côte belge à une distance de moins de trois milles géographiques comptés à partir de la laisse de basse mer.

Art. 2. Toute infraction aux dispositions du présent arrêté donnera lieu à l'application des mesures et des peines prévues par les articles 6, 7, 8 et 9 de l'arrêté royal du 5 septembre 1892 pris en exécution de l'article 8 de la loi du 19 août 1891.

Loi du 22 août 1901 sur la pêche des moules.

Article 1^{er}. Seront punis d'une amende de 5 à 25 francs et d'un emprisonnement d'un jour à sept jours ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice, le cas échéant, des autres peines édictées à l'égard des étrangers par la loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans les eaux territoriales, ceux qui, à l'aide d'instruments quelconques et sans autorisation, auront pêché ou recherché les moules, le naissain de moules, les escargots et autres produits maritimes sur les ouvrages dépendant de la côte et des ports du littoral.

Art. 2. En cas de récidive, les contrevenants seront condamnés cumulativement à l'amende et à l'emprisonnement.

Il y a récidive lorsque le contrevenant a été condamné, dans les deux années précédentes, du chef de l'une des infractions prévues soit par la présente, soit par l'article 1^{er} de la loi du 19 août 1891 précitée.

Art. 3. Seront punis des mêmes peines que celles prévues aux articles 1^{er} et 2 ci-dessus, ceux qui auront participé à l'infraction par l'un des moyens indiqués aux §§ 2, 3 et 4 de l'article 66 et à l'article 67 du Code pénal.

Art. 4. Un arrêté royal déterminera les conditions auxquelles l'autorisation visée par l'article 1^{er} pourra être accordée. (A. R. du 29 août 1903.)

Art. 5. Indépendamment des officiers de police judiciaire chargés de la recherche et de la constatation des délits de droit commun, les capitaines commissionnés commandant les navires de l'État, les commissaires maritimes et leurs agents, les fonctionnaires et employés de la douane et ceux des ponts et chaussées, ainsi que la gendarmerie, rechercheront et constateront, par procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire, les infractions prévues aux articles 1^{er}, 2 et 3 de la présente loi.

Art. 6. Les barques et instruments employés par les contrevenants seront saisis, conduits dans un port belge voisin et remis au commissaire maritime ou, s'il n'existe pas de commissariat, à la douane ou à l'autorité communale.

Néanmoins, les barques et instruments n'y seront pas conduits ou cesseront d'y être retenus moyennant le versement, entre les mains soit de l'agent verbalisant, soit de l'autorité à laquelle les objets auront été remis, d'un cautionnement de 200 francs qui sera consigné

au bureau des produits divers dans le ressort duquel se trouve le tribunal compétent.

Le cautionnement sera restitué si les prévenus sont acquittés ou si l'action publique est éteinte par prescription ou autrement.

En cas de condamnation, il sera remboursé en totalité après paiement soit de l'amende et des frais, soit des frais seulement si la condamnation est conditionnelle. Faute de paiement, il sera restitué sous déduction du montant de ces condamnations pécuniaires, trois mois après la notification du jugement définitif.

A défaut de versement du cautionnement susvisé, le bateau et les instruments saisis seront retenus jusqu'à l'entier paiement de l'amende exigible et des frais auxquels les contrevenants auront été condamnés, et la vente publique en sera effectuée par le receveur des domaines, si les condamnés ne se seront pas complètement libérés endéans le délai de trois mois précité.

En ce cas, l'excédent du prix de vente sur le montant de ce qui est dû au trésor sera restitué au propriétaire des objets vendus.

L'Etat ne sera pas responsable en cas d'avarie quelconque, de destruction ou de perte des embarcations et des instruments saisis, sauf en cas de faute prouvée dans le chef de ses agents.

Art. 7. L'article 13 du décret du 16 décembre 1811, portant règlement de police des polders dans les départements de l'Escaut, des bouches de l'Escaut, de la Lys, des deux Nèthes, etc., est abrogé.

Arrêté royal du 29 août 1903 concernant la pêche et la recherche des moules comestibles, des escargots et d'autres produits maritimes. (Modifié et complété par les arrêtés royaux des 7 septembre 1910, 24 janvier 1920, 10 mai 1921, 5 janvier 1923 et 22 février 1926.)

Article 1^{er}. Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées peuvent délivrer gratuitement aux particuliers, sans distinction de nationalité, des permis de pêcher ou de rechercher les moules comestibles ayant au moins 3 centimètres et demi de longueur, les escargots et autres produits maritimes, à l'exclusion du naissain de moules, savoir :

I. En toute saison, mais sans faire usage de barques, sur les ouvrages ci-après désignés :

Port de Nieupoort : les jetées basses longeant le chenal du port; la charpente du pont des piétons; les revêtements à sec et maçonnés des talus et des épis du chenal du port et du chenal d'accès à l'écluse du bassin à flot; le mur de quai et les appontements devant la ville de Nieupoort.

Port d'Ostende (disposition rapportée par l'arrêté royal du 22 février 1926).

Port de Blankenberghe : les jetées basses longeant le chenal du port. Côte : les jetées et épis de la côte et les jetées basses des chenaux des écluses de Heyst, à l'exception, toutefois, des parties en fascinage.

La pêche ou l'enlèvement des moules et d'escargots, quels que soient leur âge ou leurs dimensions, et de toutes plantes marines sont interdits sur les jetées basses du chenal du port d'Ostende. (A. R. du 22 février 1926.)

II. Du 1^{er} octobre inclus (A. R. du 7 septembre 1910) au 30 avril inclus (A. R. du 24 janvier 1920) seulement sur les ouvrages désignés à l'article 2 du présent arrêté.

La pêche et la recherche restent défendues sur ces derniers ouvrages depuis le 1^{er} mai (A. R. du 24 janvier 1920) jusqu'au 30 septembre inclus. (A. R. du 7 septembre 1910.)

Les permis sont personnels et valables pour un an.

Ils indiquent les nom, prénoms, profession et domicile du bénéficiaire, les ouvrages sur lesquels la pêche et la recherche sont autorisées et les conditions auxquelles elles sont subordonnées. Ils doivent être revêtus de la signature du bénéficiaire.

La cueillette du naissain est interdite en tout temps entre le coucher et le lever du soleil. (Art. 2 de l'arrêté royal du 24 janvier 1920.)

Art. 2. La cueillette du naissain de moules reste interdite d'une manière absolue depuis le 1^{er} mai (A. R. du 24 janvier 1920) jusqu'au 30 septembre inclus. (A. R. du 7 septembre 1910.)

Elle est permise pendant la période du 1^{er} octobre (A. R. du 7 septembre 1910) au 30 avril inclus (A. R. du 24 janvier 1920), mais seulement sur les ouvrages ci-après désignés :

Port de Nieuport : les estacades avec leurs musoirs du chenal du port et du chenal d'accès à l'écluse du bassin à flot et les triangles de garde du chenal du port.

Port d'Ostende : les estacades du chenal du port comprises : l'une, celle de l'ouest, entre son origine au quai des remorqueurs de l'Etat et son extrémité en mer; l'autre, celle de l'est, entre l'entrée du banc de carénage et l'extrémité du musoir en mer.

Port de Blankenberghe: les estacades avec leurs musoirs du chenal du port.

(Les dispositions ci-dessus sont complétées comme suit par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 10 mai 1921) :

1° (Disposition rapportée par l'arrêté royal du 22 février 1926);

2° Sur les jetées basses du chenal du port de Nieuport;

3° Sur les jetées et les épis de la côte, ainsi que sur les jetées basses des écluses de Heyst, à l'exception des musoirs lestés de moellons bruts et des parties en fascines non lestés de ces ouvrages.

Sont seules admises à opérer cette cueillette, les personnes munies d'une licence payante délivrée par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du service spécial de la côte, à Ostende, ou son délégué, sur production de la quittance du prix ci-après.

« Les licences ne peuvent être accordées qu'aux pêcheurs de profession, domiciliés et résidant en Belgique depuis au moins un an, qui participent au tirage au sort des bancs de moules situés dans le Brakman et l'Escaut occidental, ou agissent pour le compte d'un patron pêcheur domicilié et résidant en Belgique depuis au moins un an, qui participe au tirage au sort des bancs de moules précités. » (A. R. du 7 septembre 1910.)

Les intéressés doivent justifier, à l'entière satisfaction de l'ingénieur en chef précité ou de son délégué, qu'ils réunissent les conditions exigées par l'alinéa qui précède.

Il est établi deux catégories de licences :

La première, de 60 francs, pour les personnes qui montent une barque de 15 tonnes et au-dessus;

La seconde, de 40 francs, pour les personnes qui montent une barque de moins de 15 tonnes.

Ces sommes sont payables au bureau des domaines à Assenede, Ostende et Nieuport; elles ne seront remboursées que dans les cas où les licences sollicitées ne seraient pas accordées, et aucune

indemnité ni restitution de prix ne sera exigible du chef d'endommagement ou de destruction de la récolte par une cause quelconque.

Les licences sont strictement personnelles et obligatoires pour chacune des personnes qui se trouvent à bord d'un bateau utilisé pour la cueillette; elles sont valables jusqu'au 31 mars inclus qui suit la date de leur délivrance.

Les porteurs d'une licence payante ont le droit, pendant la durée de validité de celle-ci, de pêcher ou rechercher les moules comestibles d'au moins 3 centimètres et demi de longueur, les escargots et autres produits maritimes sur tous les ouvrages désignés aux articles 1^{er} et 2 du présent arrêté.

Pour obtenir sa licence, tout patron pêcheur est tenu de déclarer :

1° Le nom et le tonnage de son embarcation;

2° Les lettres et les numéros sous lesquels son bateau est connu à l'administration de la marine;

3° Les nom, prénoms et domicile des personnes qui composeront son équipage;

4° Si le bateau fréquente exclusivement les eaux belges ou s'il exerce à la fois dans les eaux belges et étrangères.

Le patron doit également justifier que chacune des personnes qu'il aura à bord est déjà munie d'une licence, ou acquitter le prix des licences non encore délivrées et produire les justifications requises pour leur obtention.

Il ne peut aucunement modifier la composition de son personnel sans en avertir au préalable l'ingénieur en chef des ponts et chaussées à Ostende ou son délégué.

Si une personne munie d'une licence de la deuxième catégorie prend service sur une barque de 15 tonnes et au-dessus, elle doit se munir d'une licence de première catégorie et opérer à cet effet un versement complémentaire de 20 francs. Dans cette éventualité, la licence de deuxième catégorie est annulée.

Toute licence indique les nom, prénoms et domicile des bénéficiaires; elle est munie de sa photographie sur papier de 6 centimètres de hauteur sur 4 centimètres de largeur, la hauteur de la tête étant au moins d'un centimètre. Le bénéficiaire est tenu d'apposer sa signature sur la licence.

Dans le cas où le bateau fréquente exclusivement les eaux belges, le numéro de la licence du patron doit être reproduit distinctement, à l'huile et en chiffres noirs de la hauteur de 15 centimètres au milieu d'un fond circulaire blanc de 25 centimètres de diamètre, sur la poupe de l'embarcation aux deux côtés du gouvernail.

Art. 3. Les permis et licences doivent être exhibés à toute réquisition des fonctionnaires, agents et employés désignés à l'article 5 de la loi du 22 août 1901.

Art. 4. Les instruments autorisés pour la cueillette du naissain de moules, la pêche et la recherche des moules comestibles, des escargots et autres produits maritimes doivent être exclusivement en bois.

Toutefois, il est permis de faire usage de la spatule, laquelle est formée d'un plateau en bois prolongé par une armature en fer de la même largeur que le plateau et terminé en biseau non acéré.

L'emploi des pelles en fer non acérées, à bords recourbés, d'un poids variant de 1 kgr. 700 à 2 kilogrammes, est également autorisé. (A. R. du 5 janvier 1923.)

Il est défendu d'avoir d'autres instruments à bord pour la cueillette, la pêche et la recherche.

Un modèle de la spatule et de la pelle (A. R. du 5 janvier 1923) sera déposé au bureau de l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées, à Ostende, et à ceux des ingénieurs et conducteurs de son service.

Art. 5. Indépendamment de ce qui est dit à l'article 1^{er}, antépénultième alinéa, et à l'article 2, premier alinéa, la cueillette du naissain de moules, la pêche et la recherche des moules comestibles, des escargots et autres produits de la mer sont interdites :

1° Sur tous les ouvrages, entre le coucher et le lever du soleil, ainsi que les dimanches et jours fériés légaux;

2° Sur les parties d'ouvrages ne décourant pas à marée basse et entre les pierres des jetées.

Il est également interdit de retourner ou de détacher les pierres de recouvrement ou de lestage.

Le patron pêcheur ou un homme de l'équipage doit se présenter chez le conducteur des ponts et chaussées du ressort ou son délégué, lors de l'arrivée aux ouvrages et avant de commencer la cueillette du naissain.

Art. 6. En cas de dégradations constatées à certains ouvrages et provenant d'abus dans l'enlèvement du naissain de moules, des moules comestibles, des escargots et autres produits maritimes, les autorisations pourront être retirées d'une manière générale quant à ces ouvrages, sans que les porteurs de licences payantes soient admis à réclamer aucune indemnité ni restitution de prix.

Il en sera de même pendant la durée des travaux que l'administration des ponts et chaussées jugerait utile d'exécuter aux ouvrages.

Art. 7. Les porteurs de permis et licences seront responsables des dommages causés par eux aux ouvrages à l'occasion de l'enlèvement du naissain de moules, des moules comestibles, des escargots et autres produits maritimes. Ces dommages seront immédiatement réparés par les soins de l'administration des ponts et chaussées, aux frais de leurs auteurs, dont les permis et licences pourront être retirés.

Si l'auteur des dégâts n'est pas connu, toutes les personnes composant l'équipage seront solidairement responsables.

En toute hypothèse, le patron pêcheur sera solidairement responsable des dommages causés par son personnel.

Art. 8. Notre Ministre des Finances et des Travaux publics arrêtera la formule des permis visés à l'article 1^{er} et des licences dont il s'agit à l'article 2.

Art. 9. Sans préjudice à l'application des pénalités édictées par la loi du 22 août 1901, les permis et licences pourront être immédiatement retirés à ceux qui enfreindraient l'une des dispositions du présent arrêté, et il pourra leur en être refusé de nouveaux pendant l'année ou la campagne qui suivra celle pour laquelle les autorisations avaient été accordées.

En cas de récidive endéans les douze mois, les contrevenants pourront être privés de permis ou de licence pendant deux années ou campagnes consécutives.

Les infractions seront constatées par procès-verbaux des fonctionnaires, agents et employés désignés à l'article 5 de la loi du 22 août 1901.

La privation de permis ou de licence pour cause de contravention sera prononcée par Notre Ministre des Finances et des Travaux publics.

**Arrêté royal du 10 mai 1921
concernant la cueillette des moules.**

Article 1^{er}. Par complément à l'article 2 de l'arrêté du 29 août 1903, modifié par Nos arrêtés du 7 septembre 1910 et du 24 janvier 1920, la cueillette du naissain de moules est permise pendant la période du 1^{er} octobre au 30 avril inclus :

1° Supprimé par arrêté royal du 22 février 1926 (1);

2° Sur les jetées basses du chenal du port de Nieupoort;

3° Sur les jetées et les épis de la côte, ainsi que sur les jetées basses des écluses de Heyst, à l'exception des musoirs lestés de moellons bruts et des parties en fascinages non lestées de ces ouvrages.

Art. 2. Cette cueillette est soumise à toutes les réserves, clauses et conditions stipulées dans les arrêtés précités du 29 août 1903, du 7 septembre 1910 et du 24 janvier 1920; en outre, elle n'est autorisée qu'en présence des agents délégués de l'administration des ponts et chaussées.

Il sera procédé à la cueillette sans déplacer aucun moellon et sans dégrader les joints des revêtements en moellons ou en béton, pour retenir le naissain qui peut s'y trouver.

(1) Cet arrêté stipulait en son article 2 : « Par dérogation au 1^o de l'arrêté royal du 10 mai 1921, la cueillette du naissain de moules est interdite sur les jetées basses du chenal du port d'Ostende. »

Arrêté royal du 7 octobre 1910 concernant la cueillette des moules et autres produits maritimes sur les ouvrages du port de Zeebrugge.

Article 1^{er}. La cueillette des moules, du naissain de moules, des escargots et autres produits maritimes est permise :

A. Toute l'année sur la jetée à claire-voie du port de Zeebrugge :

B. Du 1^{er} octobre au 30 avril inclus (A. R. du 26 janvier 1920) sur les autres ouvrages de ce port, à l'exclusion des jetées et épis établis sur l'estran où la cueillette reste complètement interdite.

La cueillette du naissain est interdite en tout temps entre le coucher et le lever du soleil. (Art. 2 de l'A. R. du 26 janvier 1920.)

Art. 2. La Compagnie des Installations maritimes de Bruges est seule admise, par ses préposés ou concessionnaires, à opérer la cueillette autorisée par l'article précédent, et ce à charge de verser à l'Etat une redevance annuelle dont le taux sera fixé par Notre Ministre des finances.

Art. 3. La compagnie ne pourra agréer comme concessionnaires pour l'enlèvement du naissain de moules que des pêcheurs de profession, domiciliés et résidant en Belgique depuis au moins un an, qui participent au tirage au sort des bancs de moules situés dans le Brakman et l'Escaut occidental.

Elle devra justifier, à toute réquisition et à l'entière satisfaction de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du service spécial de la côte, à Ostende, ou de son délégué, que ces conditions sont remplies par les concessionnaires.

Le transport du naissain recueilli par ceux-ci ne pourra être effectué par voie de terre.

Règlement du 20 mai 1843 pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, relativement à la pêche et au commerce de pêcherie.

Article 1^{er} (concerne la pêche fluviale).

Art. 2 (concerne la pêche fluviale).

Art. 3. Celui qui voudra exercer la pêche sera tenu de justifier de sa qualité de sujet de l'un des deux pays, au moyen d'un certificat de l'autorité communale du lieu de son domicile.

Art. 4. Muni de ce certificat, le pêcheur se présentera une fois par an à l'agent que chaque gouvernement désignera sur son territoire, savoir : pour la pêche dans la partie belge de l'Escaut, à Anvers, et pour la pêche dans la partie néerlandaise du fleuve, à Bath, et fera la déclaration du bâtiment et de l'équipage avec lesquels il est habitué ou se propose d'exercer sa profession.

Cette formalité devra être remplie pendant la première quinzaine des mois de décembre, mars, juin ou septembre de chaque année. Si elle a eu lieu plus tard, le pêcheur sera censé, relativement au paiement de la rétribution fixée par les règlements particuliers de chaque pays, avoir fait la déclaration dans la première quinzaine de l'un de ces quatre mois, le dernier échu.

Art. 5. Par suite de cette déclaration et moyennant paiement de la rétribution fixée par le règlement particulier du pays que cela concerne, il sera délivré au pêcheur, par l'agent et à l'endroit susmentionné, un permis pour la pêche de toute sorte de poissons, qui sera valable pour une année entière, à compter du 1^{er} du mois qui suivra celui dans lequel il a fait ou est censé avoir fait sa déclaration.

En aucun cas la rétribution pour les permis de pêche sur l'Escaut occidental ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut oriental. De même, la rétribution pour les permis de pêche belges sur l'Escaut en aval d'Anvers ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut en amont.

Art. 6. (Déclaration du 27 février 1890.)

Le permis énoncera les nom, prénoms et domicile du pêcheur et les marques distinctives que son bateau portera, selon ce qui est prescrit par les articles 6, 7, 8 et 9 de la convention conclue à La Haye, le 6 mai 1882, entre la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark, la France et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pour régler la police de la pêche dans la mer

du Nord, en dehors des eaux territoriales, modifiée, en ce qui concerne l'article 8, § 5, par la déclaration signée à La Haye le 1^{er} février 1889.

Art. 6. Les bateaux de pêche portent la lettre ou les lettres initiales de leur port d'attache et le numéro d'enregistrement dans la série des numéros de ce port.

Art. 7. Le nom de chaque bateau de pêche, ainsi que celui du port auquel il appartient, sont peints à l'huile, en blanc sur un fond noir, sur l'arrière de ce bateau, en caractères qui devront avoir au moins 8 centimètres de hauteur et 12 millimètres de trait.

Art. 8. La lettre ou les lettres et les numéros sont placés sur chaque côté de l'avant du bateau, à 8 ou 10 centimètres au-dessous du plat bord, d'une manière visible et apparente. Ils sont peints à l'huile en couleur blanche sur un fond noir.

Néanmoins, la distance ci-dessus indiquée n'est pas obligatoire pour les bateaux d'un faible tonnage, sur lesquels il n'y aurait pas de place suffisante au-dessous du plat bord.

Les dimensions de ces lettres et de ces numéros sont, pour les bateaux de quinze tonneaux et au-dessus, de quarante-cinq centimètres de hauteur sur six centimètres de trait.

Pour les bateaux au-dessous de quinze tonneaux, ces dimensions sont de vingt-cinq centimètres de hauteur sur quatre centimètres de trait.

Les mêmes lettres et numéros sont également peints à l'huile de chaque côté de la grande voile du bateau, immédiatement au-dessus de la dernière bande de ris et de manière à être très visibles; ils sont peints, sur les voiles blanches en noir, sur les voiles noires en blanc, et sur les voiles de nuance intermédiaire en blanc ou en noir, selon que l'autorité supérieure compétente le jugera le plus efficace.

La lettre ou les lettres et numéros portés sur les voiles ont un tiers de plus de dimension dans tous les sens que ceux placés sur l'avant des bateaux.

Art. 9. Les bateaux de pêche ne peuvent avoir, soit sur les parois extérieures, soit sur les voiles, d'autres noms, lettres ou numéros que ceux qui font l'objet des articles 6, 7 et 8 de la présente convention.

(Art. 6, 7, 8 et 9 de la convention de La Haye du 6 mai 1882, modifiée par la déclaration du 1^{er} février 1889.)

Art. 7. Tout pêcheur sera tenu d'avoir à bord de son bâtiment ses permis de pêche et d'en faire exhibition aux surveillants de pêche, à leur demande. Les surveillants, dans ces cas, seront tenus de se faire reconnaître en arborant un pavillon, dont les deux gouvernements se communiqueront réciproquement la description. Nul pêcheur ne pourra se soustraire ni tenter de se soustraire à la visite des surveillants, lorsqu'ils se présenteront à lui à cet effet.

Art. 8. La disposition de l'article 2 ne portera pas atteinte au droit que se réservent respectivement les deux gouvernements, d'accorder des concessions de bancs artificiels de moules; bien entendu que l'établissement de ces bancs ne pourra être accordé qu'aux endroits où les bancs de moules ne se forment pas naturellement. Elle n'empêchera également pas les concessions pour l'exercice de la pêche au moyen de gords.

Cependant, dans l'un et l'autre cas, les sujets des deux pays concourront sur un pied de parfaite égalité, et le sort décidera, au besoin, entre ceux qui se seront présentés dans le délai utile pour être admis aux dites concessions.

Les annonces relatives à ces concessions seront transmises par l'administration de la pêche d'un pays à l'administration de la pêche de l'autre pays, au moins un mois avant l'expiration du délai fixé pour faire la demande en obtention de ces concessions.

Art. 9. Dans tous les cas, le gouvernement qui accordera ces concessions s'assurera préalablement qu'elles ne pourront préjudicier à la navigation du fleuve ou produire des atterrissements nuisibles. Si plus tard de semblables inconvénients se faisaient remarquer, les commissaires permanents les signaleront, et le gouvernement qui aura accordé la concession sera tenu de la retirer et de faire immédiatement cesser les obstacles.

Art. 10. Tout individu qui, pendant la durée d'une des concessions mentionnées à l'article 8 aura détruit ou endommagé les bancs artificiels de moules ou les gords d'un autre pêcheur, ou qui aura pêché ou tenté de pêcher des moules sur les dits bancs, ou enlevé ou tenter d'enlever le poisson des filets des gords, sera puni d'après les lois du pays où ce délit aura été commis.

Art. 11. La pêche se fera aux conditions prescrites par les règlements particuliers en vigueur dans le pays où elle s'exercera, et les deux gouvernements s'engagent à se communiquer réciproquement les dispositions réglementaires arrêtées ou à intervenir, au moins quinze jours avant leur mise à exécution, pour être portées à la connaissance de ceux que la chose concerne.

Art. 12. Les avertissements que les administrations respectives de la pêche jugeront nécessaires de porter à la connaissance des pêcheurs, seront envoyés immédiatement, de la part de l'administration dont ils émanent, à l'agent désigné pour la pêche dans l'autre pays, pour, par les soins de celui-ci, être affichés dans les lieux de domicile ordinaire des pêcheurs.

Art. 13. Les pêcheurs des deux nations pourront respectivement, pendant le terme de deux ans à dater du jour de la mise à exécution du présent règlement, employer les filets dont ils sont en possession, quoique non conformes à ce qui pourrait être prescrit, à cet égard, par les lois et règlements de l'autre pays.

Art. 14. Toute contravention au présent règlement sera poursuivie et punie conformément aux lois du pays où elle aura été commise.

Art. 15. Chaque fois que, dans l'un des deux pays, une contravention en matière de pêche aura été constatée à la charge d'un sujet de l'autre pays, et que l'administration de la pêche de l'autre pays où cette contravention aura été commise trouvera qu'il y a lieu de poursuivre, elle enverra, à l'administration de la pêche du pays auquel appartient le prévenu, une copie du procès-verbal et de la citation en justice.

Elle donnera également connaissance à cette administration du jugement qui sera intervenu.

Art. 16. Les produits à désigner ci-après, provenant de la pêche exercée par les habitants des deux pays, dans les limites indiquées à l'article 1^{er} du présent règlement, jouiront indistinctement de toutes les faveurs de la pêche nationale dans les ports et lieux situés dans ces mêmes limites, pourvu que l'importation en soit faite sous pavillon national.

Ne seront considérés comme poissons provenant de la pêche précitée que les espèces suivantes :

Eperlan, anchois, sardines, anguilles, carrelet, huîtres dites de Zélande, moules, chevrettes, salicoques, limaçons, petits crabes.

Art. 17. Celui qui exercera la pêche conformément au présent règlement sera tenu, s'il en est requis de justifier aux employés des douanes des Etats respectifs qui se présenteront à lui, de sa qualité de pêcheur, par l'exhibition du permis qui lui aura été délivré en vertu de l'article 5.

A défaut de cette exhibition, il ne pourra, en aucune manière, jouir des faveurs accordées par l'article suivant, à moins qu'il ne justifie, endéans la quinzaine, qu'il avait obtenu un permis antérieurement à la contravention; il ne sera passible, dans ce dernier cas, que des frais du procès-verbal de contravention.

Art. 18. Les bateaux marqués de la manière prescrite et servant uniquement à l'exercice de la pêche pourront passer librement, de nuit comme de jour, les bureaux des douanes établis par les gouvernements respectifs, sans y être assujettis à aucune déclaration.

Art. 19. Tout bateau servant à la pêche ne pourra avoir à bord d'autres objets que ceux destinés à la consommation journalière de l'équipage, ainsi que les agrès et ustensiles nécessaires à la pêche et les produits de la pêche même.

Toute autre denrée ou marchandise sera saisie et confisquée, et le patron sera en outre puni d'une amende égale au décuple des droits et accises auxquels les objets saisis sont soumis, sauf l'application des peines prononcées par les lois des Etats respectifs, si une importation ou exportation frauduleuse avait été commise ou tentée sur les côtes ou rives du fleuve.

Art. 20. Les bateaux pêcheurs se trouvant sur le fleuve ou à son embouchure y seront assujettis à la visite et à la surveillance des employés du service actif des douanes, toutes les fois que ceux-ci se présenteront à eux à cet effet.

Les patrons ou conducteurs seront tenus de faciliter cette visite et d'arrêter ou de ralentir à cet effet la course de leur bateau, à la réquisition des employés.

Celui qui se soustrairait ou tenterait de se soustraire à cette visite sera puni suivant la loi en vigueur dans le pays où cette contravention aura été commise.

Art. 21. Il est défendu aux patrons ou conducteurs des bateaux pêcheurs, hors le cas de force majeure dûment constaté, de prendre terre ou d'amarrer sur les côtes ou rives du fleuve ailleurs qu'aux lieux ou ports désignés par les gouvernements respectifs, sous peine d'une amende de vingt francs.

Art. 22. Les patrons sont responsables des amendes encourues pour contraventions au présent règlement, et les embarcations pourront être retenues en garantie des dites amendes, à moins qu'il ne soit fourni caution valable avec élection de domicile dans le pays où la contravention aura été commise.

9 M. Depaorter

KONINKRIJK BELGIË

BEHEER

VAN HET

ZEEWEZEN



Wateren en Havens van de Kust

Reglementen van politie voor de Scheepvaart

5 frank

INHOUDSTAFEL

	Bladz.
Koninklijk besluit van 22 Januari 1929 betreffende de politie van de scheepvaart in de wateren van de Belgische kust en van haar havens	1
Wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij (Uittreksel)	14
Wet van 16 Juni 1868 houdende goedkeuring van de op 24 December 1867 tusschen België en Frankrijk uitgewisselde verklaring betreffende de schadeloosstelling toe te kennen aan de bergers van vischnetten en vischtuig, die aan de sloepen van beide landen toebehooren	16
Wet van 9 September 1884 houdende goedkeuring van de op 9 Mei 1884 tusschen België en Nederland getroffen schikking tot bepaling van de schadeloosstelling toe te kennen aan de bergers van vischnetten die aan de sloepen van beide landen toebehooren	17
Overeenkomst te 's Gravenhage, den 6 ⁿ Mei 1882, tusschen België, Duitschland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland, gesloten tot regeling van de politie der visscherij in de Noordzee, buiten de territoriale wateren	18
Koninklijk besluit van 21 Maart 1884 waarbij de waterschouten belast worden met de inschrijving van de Belgische visschersvaartuigen	27
Wet van 25 Augustus 1891 de verklaring goedkeurende op 2 Mei 1891 tusschen België en Groot-Brittannië geteekend, ten einde de rechtspleging te vergemakkelijken voor het regelen der conflicten tusschen Engelsche en Belgische visschers in de Noordzee, buiten de territoriale wateren, en de schade te verminderen welke zij kunnen ondergaan ten gevolge van de aanraking hunner vischtoestellen	28

Wet van 4 September 1891 houdende beteugeling van de inbreuken op de bepalingen der internationale overeenkomst van 6 Mei 1882 op de visscherij in de Noordzee en van de inbreuken op artikel 4 der verklaring tusschen België en Groot-Brittannië op 2 Mei 1891, onderteekend.	30
Overeenkomst te 's Gravenhage, den 16 ⁿ November 1887. tusschen België, Duitschland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland gesloten, tot het tegengaan der misbruiken voortvloeiende uit den verkoop van sterken drank onder de visschers op de Noordzee, buiten de territoriale wateren	32
Wet van 2 Juli 1890 tot beteugeling der overtredingen van de overeenkomst van 16 November 1887, rakende den handel in sterken drank op de Noordzee	37
Koninklijk besluit van 1 Mei 1894 betreffende de vergunning noodig aan de visschers in de Noordzee proviand en andere tot hun verbruik dienende voorwerpen, met uitzondering van sterke dranken, te verkoopen	39
Wet van 27 Maart 1882 houdende strafbepalingen tot beteugeling van het vervaardigen, verkoopen, aan boord nemen en gebruiken van werktuigen, welke dienen om in zee vischnetten door te snijden of te vernietigen	41
Koninklijk besluit van 10 Januari 1888 waarbij het gebruik, met een geoorloofd doel, wordt toegestaan van een dreg volgens voorgeschreven model, aan boord der visschersvaartuigen	42
X Wet van 19 Augustus 1891 betreffende de zeevisscherij in de territoriale wateren	43
Koninklijk besluit van 5 September 1892 nopens de bepalingen waaraan de vreemde visscherssloepen, die in de territoriale wateren komen varen of ankeren, zich te gedragen hebben	46
Koninklijk besluit van 5 September 1892 tot vaststelling van de beperkingen en de noodige maatregelen om de inlandsche visschers te beletten de kuit, het broedsel en het oesterbroed te vernielen en te verwijderen	47
Koninklijk besluit van 29 October 1928 waarbij het visschen langsheen de Belgische kust met sleepnetten waarvan de breedte der opening meer dan 12 meter bedraagt, verboden wordt	49

	Bladz.
Wet van 22 Augustus 1901 op de mosselvangst	50
Koninklijk besluit van 29 Augustus 1903 betreffende het visschen of zoeken van eetbare mosselen, schelpslakken en andere zeeproducten	52
Koninklijk besluit van 10 Mei 1921 betreffende het trekken van mosselen	57
Koninklijk besluit van 7 October 1910 betreffende het nemen van mosselen en andere zeeproducten op de wer- ken van de haven van Zeebrugge	58
20 Mei 1843. Reglement ter uitvoering van artikel 9 van het verdrag van 19 April 1839 betreffende de uitoefening van het recht der visscherij en van den vischhandel (Uittreksel)	59

BEHEER VAN HET ZEEWEZEN



Koninklijk besluit van 22 Januari 1929 op de politie van de scheepvaart in de wateren van de Belgische Kust en van haar havens.

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Overwegende dat de politievoorschriften voor de Belgische kust en haar havens behooren herzien te worden;

Gezien artikel 67 van de Grondwet;

Gezien de decreten van 16 December 1811 en van 10 April 1812 en de wet van 6 Maart 1818;

Herzien de besluiten van 13 Januari 1894, 28 November 1895, 29 November 1896, 17 Januari 1898, 21 Maart 1901 en 3 December 1909;

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posten, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, van Onzen Minister van Openbare Werken en van Onzen Minister van Financiën,

Wij hebben besloten en Wij besluiten :

Met ingang van 1 Maart 1929 zijn de vroegere koninklijke besluiten betreffende de politie van de scheepvaart in de wateren van de Belgische kust en van haar havens ingetrokken en vervangen door onderstaand reglement :

HOOFDSTUK I. — ALGEMEENE BEPALINGEN.

Toepasselijkheid van het reglement.

Artikel 1. Dit reglement is, behoudens bijzondere door Ons genomen of te nemen beschikkingen, toepasselijk op al de vaartuigen die zich in de wateren van de Belgische kust of van haar havens bevinden.

Begripsomschrijving.

Art. 2. In dit reglement worden verstaan :

a) Onder Belgische kustwateren of wateren der Belgische kust : de wateren gelegen binnen een veronderstelde lijn gelijklopend getrokken met de Belgische kust op 3 mijlen (5,556 m.) van de laagwaterlijn of van de uiteinden der kunstwerken tot beschutting van de binnenwateren waarvan sprake onder b) hierna;

b) Onder wateren van de havens der Belgische kust : de binnenwateren omschreven en bepaald in de bijlage tot dit reglement;

c) Onder vaartuig : alle bodem, schip, schuit, boot, vlot, drijvend tuig, met inbegrip van alle watervliegtuig, gebezigd voor de zee-, rivier- of kanaalvaart;

d) Onder stoomvaartuig : alle mechanisch voortbewogen bodem, schip, enz.;

e) Onder kapitein : alle persoon belast met het besturen van het vaartuig, alsmede alle persoon die eerstgenoemde vervangt;

f) Onder ambtenaars of bedienden der overheid : de in verderstaand artikel 17 bedoelde ambtenaars en bedienden.

Voorwaarden waaronder vaartuigen in de havens der kust toegelaten worden.

Art. 3. 1° Geen vaartuig wordt in de wateren van de havens der Belgische kust toegelaten, indien het wegens zijn afmetingen of zijn diepgang niet met alle zekerheid veilig binnen en buiten de havenhoofden kan komen en door de kunstwerken varen;

2° In het algemeen is de haven van Blankenberghe alleen toegankelijk voor visschersvaartuigen; nochtans mogen het beheer van bruggen en wegen, het beheer van het zeewezen en het tolbeheer, bij uitzondering en onder te bepalen voorwaarden, andere vaartuigen toelaten;

3° Ieder vaartuig draagt zijn naam en dien van de haven waar het thuishoort, in duidelijke letters op den spiegel aangebracht; met uitzondering van de visschersvaartuigen die gewoonlijk de haven aandoen, hijscht ieder vaartuig zijn nationale vlag bij het op de haven komen en het daaruit vertrekken en telkens als de bedienden van de zeeoverheid het vragen.

Voeren van lichten en toonen van seinen.

Art. 4. Onder voorbehoud van hetgeen voorgeschreven is bij artikels 10 en 11, volgt ieder vaartuig, dat zich in de wateren van de Belgische kust en van haar havens bevindt, met betrekking tot het voeren van lichten en het geven van seinen, volgens de categorie waartoe het behoort, de voorschriften op van artikels 1 tot 12, 14, 15 en 28 van de bepalingen tot voorkoming van aanvaringen op zee (1).

(1) Koninklijk besluit van 31 Maart 1897, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 April 1906 en van 30 April 1926.

*Voorschriften betreffende de scheepvaart in de wateren
van de Belgische kust en van haar havens.*

Art. 5. 1° Ieder vaartuig in de Belgische kustwateren gedraagt zich, wat de regelen betreffende de scheepvaart aangaat, naar de voorschriften van artikelen 18 tot 27 van de bepalingen tot voorkoming van aanvaringen op zee (1);

2° Ieder vaartuig volgt dezelfde voorschriften op in de wateren van de havens der Belgische kust, onder voorbehoud van hetgeen hierna bepaald is;

3° Stoomvaartuigen die elkander in de wateren der havens ontmoeten moeten ieder de rechterzijde van de vaargeul of van het midden der doorvaart houden; met ruimen wind zeilende vaartuigen moeten zich eveneens naar dat voorschrift gedragen;

4° In de vaargeulen te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort is het aan zeilschepen uitdrukkelijk verboden te laveeren, wanneer een binnenkomend of uitgaand stoomvaartuig of gesleept vaartuig voorbijgaat. Het is insgelijks verboden in die vaargeulen te visschen met de kor. Bovendien moeten zeil- of roeiboortjes uit den weg gaan om de scheepvaart niet te hinderen;

5° In de wateren der havens moet ieder stoomvaartuig zijn vaart minderen, zoodat het in het voorbijvaren geen beweging in het water teweegbrengt waardoor aan derden schade kan veroorzaakt worden;

6° In de wateren van de Belgische kust en van haar havens moeten stoomvaartuigen, die een stuurinrichting aan den voorsteven hebben en daarvan bij het achteruitloopen gebruikmaken, zoolang zij aldus varen, dit bij dag aangeven door middel van een sein bestaande uit 2 ballen van 0^m61 middellijn, getoond aan de uiteinden van een horizontale ra dwars van den eenigen of den grooten mast; die ra moet vierkant gebrast op ten minste 1^m85 boven den schoorsteen of de schoorstenen geplaatst zijn, terwijl de afstand tusschen de ballen ten minste 2^m44 moet bedragen.

Ten opzichte van de internationale voorschriften betreffende het varen en het uitwijken, de lichten en geluidseinen moeten de vaartuigen die bedoeld sein toonen zich gedragen en door andere vaartuigen beschouwd worden als vooruitvarende **schepen en moet te dien einde hun stuurboord van bakboord en omgekeerd hun bakboord voor stuurboord gehouden worden;**

7° Ieder kapitein moet de bijzondere seinen voor het in- en uitvaren van de havens in acht nemen.

Lig- en ankerplaats.

Art. 6. 1° De vaartuigen nemen de hun aangewezen ligplaats; zij mogen niet zonder toelating verhalen en van ligplaats veranderen buiten het geval van overmacht en alsdan onder de volle verantwoordelijkheid van den kapitein of diens gemachtigde die de verhaling noodzakelijk geoordeeld heeft;

(1) Koninklijk besluit van 31 Maart 1897, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 April 1906 en van 30 April 1926.

2° Het ankeren in de vaargeulen alsmede het meren aan de kaaien, staketsels en anderen kunstwerken is niet gewaarborgd;

3° Behoudens omstandigheden van overmacht is het verboden het anker te werpen of stil te houden in een vaargeul. In geen geval mag men het anker werpen of over den bodem laten slepen ter plaatse waar electricische kabels gezonken zijn;

4° Geen vaartuig mag zich in de nabijheid van de zeesluizen ophouden;

5° Schepen die verplicht zijn in de vaargeul te blijven liggen hetzij om het tij te wachten, hetzij omdat zij niet rechtstreeks naar de aangewezen ligplaats kunnen doorvaren, maken plaats ten einde de scheepvaart niet te hinderen. Zoodra het tij het toelaat, moeten zij zee kiezen of zich naar de hun aangewezen ligplaats begeven;

6° De vaartuigen, om het even welk hun ligplaats zij, mogen slechts vastgemeerd worden aan de daartoe dienende bolders, palen, meer- en kabelringen. Dienvolgens is het verboden de vaartuigen inzonderheid te meren aan de palen, oplangers, steunbaken, bovenbalken van borstweringen of andere deelen van de hoofden. In geen geval mag voor het meren gebruik gemaakt worden van kettingen of metalen touwen, tenzij deze omkleed zijn met woeling om alle beschadiging van de havenwerken te voorkomen;

7° De aan staketsels en kaaien of ter zijde van andere schepen gemeerde vaartuigen moeten op hun zijden voorzien zijn van behoorlijke wrijfhouten of -worsten. Bij nacht voeren die vaartuigen op het voorschip een helder wit licht en op het achterschip, aan den kant van de vaargeul, een helder wit licht, zichtbaar rondom den horizon; zijn verscheiden vaartuigen zij aan zij gemeerd, dan geldt die verplichting enkel voor het aan den kant van de vaargeul liggend vaartuig. De kapiteins zijn gehouden gevolg te geven aan alle verzoek om een tros aan te nemen en vast te maken en de meertouwen los te gooien om het verhalen van andere vaartuigen te vergemakkelijken;

8° Het is verboden het scheepsverkeer in de vaargeul te belemmeren door het spannen van meertouwen of anderzins. Is het voor het verhalen van een vaartuig noodig een meertouw over de vaargeul te brengen, dan moet dat touw tijdig losgemaakt en gevierd worden om een ander vaartuig te laten voorbijgaan.

Voorzorgen te nemen ter ligplaats en verplichtingen van den kapitein.

Art. 7. Ieder kapitein is gehouden :

a) Zijn vaartuig behoorlijk vast te maken;

b) Steeds aan boord de noodige mannen te hebben om de manoeuvres die zouden bevolen worden uit te voeren en het vaartuig zoo bij nacht als bij dag te bewaken;

c) Te verhalen als daartoe bevel gegeven wordt;

d) De onderraas op te toppen, de bovenraas behoorlijk kant te zetten en de kluifhouten, laadmasten en davits in te halen;

e) Wanneer het vaartuig aan de kaai ligt, het anker van het buitenboord, en wanneer het de sluzen nadert en doorvaart, de ankers in te halen.

Versassen.

Art. 8. 1° Bij het in- en uitvaren van de sluizen, moeten de vaartuigen zich gedragen naar de bevelen van de bedienden der overheid;

2° Worden niet door die sluizen gelaten, de vaartuigen die geen voldoende bemanning aan boord hebben om de bewegingen met den noodigen spoed uit te voeren;

3° Het is verboden bootshaken te gebruiken en steunpunten te nemen op sluisdeuren en draaibruggen;

4° Bestaat er gevaar voor het bedienen van de sluisdeuren, dan kan de doorvaart verboden worden;

5° De vaartuigen worden in het algemeen bij nacht en bij dag versast.

Zeilvisschersvaartuigen worden evenwel enkel bij dag versast in de ingangssluis van het vaardok te Nieuwpoort; zij worden bij dag en bij nacht versast in de sluis van de handelsdokken te Oostende en van 5 tot 21 uur in de Demey-sluis tenzij latere versassing wordt aangevraagd; te Nieuwpoort kunnen zij nochtans bij nacht versast worden indien zulks vooraf wordt aangevraagd en tegen betaling van een bij koninklijk besluit te bepalen taks.

Spuien in de haven van Blankenberghe.

Art. 9. Met het oog op de te nemen voorzorgen, dienen de kapiteins rekening te houden met de volgende seinen :

a) Een bal, 80 centimeter middellijn, geheschen aan den mast voor het sluisgebouw beteekent dat een reeks spuiingen gaat beginnen;

b) Een bal van kleinere middellijn, geheschen onder den *sub a)* bedoelden bal, beteekent dat het spuidok gevuld wordt;

c) Een bal van kleinere middellijn, geheschen boven den *sub a)* bedoelden bal, wijst een half uur van te voren aan dat de spuisluis geopend wordt.

In uitvoering zijnde werken.

Art. 10. 1° In uitvoering zijnde werken worden op hun uiteinden en, zoo noodig, daartusschen aangeduid : op een in 't oog vallende plaats, bij dag, door twee roode vlaggen boven elkander en, bij nacht, door twee roode lichten boven elkander, met loodrecht daarboven een groen licht op een afstand van ten minste 0^m50 en ten hoogste 1 meter. Die lichten moeten rondom den horizon zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 1 mijl;

2° Dezelfde seinen moeten getoond worden door alle vaartuigen gebezigd bij het lichten van wrakken of het vlot maken van gestrande vaartuigen, alsmede door vaartuigen of booten verbonden aan een onder water zijnden duiker;

3° Vaartuigen die baggerwerken verrichten voeren, bij nacht, buiten de onder 1° van dit artikel voorziene seinen, een helder wit licht op het voorschip en een dergelijk licht op het achterschip, 1 meter boven den romp. Die vaartuigen moeten zich tijdig genoeg aan den rand van de vaargeul plaatsen aan de zijde waar zij werken en vieren hun kettingen om de scheepvaart niet te hinderen; zij toonen op een goed zichtbare plaats : bij dag, een groene vlag aan de zijde waar de doorvaart vrij is, en, bij nacht, 2 groene lichten boven elkander.

Instandhouding van de havens en de kust.

Art. 11. 1° Het is verboden zonder bijzondere machtiging eenig werk in de havens, binnen haar aanhoorigheden, op het strand of langs de kust uit te voeren of er om het even welke materialen, daaronder begrepen de op het vlakke strand geworpen wrakken, weg te halen;

2° Het is verboden :

a) In de wateren van de havens, in dezer aanhoorigheden of in de Belgische kustwateren eenig voorwerp te werpen, neer te leggen, te laten drijven of wegloopen, waardoor de bodem verhoogd, de scheepvaart gehinderd of de vrije afloop van het water belemmerd kan worden; eenige vaste of vloeibare stof, onder andere olie of olieafval, waardoor de kustwateren kunnen verontreinigd worden, uit te storten; de kapiteins en inzonderheid de kapiteins van vaartuigen, die olie los in tanks vervoeren of met olie gestookt worden en in de wateren van de havens en van de Belgische kust komen, moeten zich ten aanzien van de wijze waarop zij die stoffen uit hun vaartuig mogen verwijderen, gedragen naar de bevelen van de bedienden der overheid;

b) Zich op de kunstwerken of in de aanhoorigheden van de havens, die niet voor het publiek verkeer openstaan, te begeven, tenzij met toestemming van de met de bewaking daarvan belaste bedienden;

c) Behoudens verkregen machtiging, een vaartuig ten behoeve van herstellingen of om eenige andere reden op het droog te zetten. Herstellingen mogen enkel uitgevoerd worden op de plaatsen en tegen de voorwaarden aangewezen door de bedienden der overheid;

3° De kapiteins nemen alle voorzorgen in acht om de havenwerken of de in uitvoering zijnde werken niet te beschadigen; zij hebben dezelfde verplichting ten aanzien van de betonning der zeegaten en vaarwaters.

Ieder kapitein, die zijn vaartuig voert in wateren die noch door reglementsvoorschriften, noch door de betonning, voor de scheepvaart aangewezen zijn, doet zulks op eigen risico en gevaar, onverminderd de toepassing van de bepalingen van artikel 13 en 16 van dit besluit. (K. B. van 10 September 1930.)

4° Averij en beschadiging, toegebracht aan de havens, dezer aanhoorigheden of de kust, worden hersteld op kosten van hen die ze

veroorzaakt hebben en die gehouden zijn, binnen een te bepalen termijn, de voor herstelling der schade noodig geachte som in handen van een kassier van den Staat te storten of een voldoende borg te stellen. Bedoelde som wordt met 10 t. h. verhoogd voor algemeene beheerskosten, doch het bedrag dier verhooging mag in geen geval minder dan 10 frank bedragen;

5^o Heeft de bevoegde ambtenaar of bediende redenen om aan te nemen dat het vaartuig het land zal verlaten vooraleer aan de voorschriften van vorenstaand lid te hebben voldaan, dan eischt hij onmiddellijke borgstelling en doet hij, bij weigering, het vaartuig aan den ketting leggen.

Art. 12. Het is streng verboden een vaartuig vast te meren aan een lichtschip of aan een boei die daartoe niet mag dienen. Het is eveneens verboden het anker te werpen binnen den zwaakring van een lichtschip of een boei.

Ieder kapitein, die door het meren van zijn schip, het werpen van het anker of als gevolg van eenig andere, zelfs toevallige oorzaak een drijvend licht of een boei beschadigt of verplaatst, is gehouden daarvan, binnen vier en twintig uren na zijn aankomst in een Belgische haven, aangifte te doen bij den dienstoverste van het loodswezen in die haven; bij aankomst in een vreemde haven, dient die aangifte binnen denzelfden termijn gedaan bij den dichtst bij de haven van aankomst gevestigden consularen ambtenaar. Is het vaartuig voorzien van een draadlooze seinrichting dan moet dadelijk van het feit kennis gegeven worden aan den naastbijgelegen post.

Buiten de bij artikel 16 van dit reglement voorziene straffen, is de kapitein gehouden tot herstelling van de veroorzaakte schade, zooals voorgeschreven bij artikel 11 hiervoren.

Wrakken, gezonken vaartuigen.

Art. 13. A. *De eigenaar of de kapitein van een vaartuig dat, om het even op welke wijze en uit welke oorzaak, vastgelopen of gezonken is in de wateren van de Belgische kust of in de zeegaten naar die wateren of in de wateren van de havens der kust, moet onmiddellijk na het ongeval . . .* (K. B. van 10 September 1930.)

1^o Langs den kortsten weg van het feit kennis geven aan den dichtstbij zijnden bediende van de scheepvaart, de zeepolitie, den loodsdienst of den dienst tot onderhoud van het vaarwater, alsmede aan den naburigen tolpost;

2^o Het vastgelopen of gezonken vaartuig door middel van seinen aanwijzen zooals onder de volgende letter voorgeschreven is.

Hetzelfde geldt voor elk wrak of gezonken voorwerp dat gevaar of belemmering voor de scheepvaart kan doen ontstaan.

B. Ieder vaartuig, dat in of nabij een vaarwater vastzit, voert, bij dag, de vlag in sjouw en twee zwarte ballen, van ten minste 0^m50 en ten hoogste 0^m80 middellijn, loodrecht boven elkander, met een

tusschenruimte van ten minste 0^m50 en ten hoogste 1 meter. De onderste bal moet ten minste 3 meter boven den romp van het vaartuig worden geplaatst. 's Nachts, moet het op een hoogte van ten minste 3 en ten hoogste 6 meter een helder wit licht voeren, rondom zichtbaar op een afstand van ten minste 1,800 meter en loodrecht daarboven, met een tusschenruimte van ten minste 0^m50 en ten hoogste 1 meter, een helder rood licht, dat aan de voor het wit licht gestelde eischen voldoet.

Kunnen bedoelde seinen niet aan boord van het wrak of het gezonken vaartuig worden geheschen, dan dienen ze vertoond op een boven of ter zijde van het wrak liggend vaartuig; het ter zijde van het wrak of gezonken schip liggend vaartuig voert, buiten de hiervoren voorgeschreven ballen of lichten aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, 's nachts een rood licht en bij dag, een zwarten bal.

Een wrak mag ook aangewezen worden door een groen geschilderde lichtboei die een onderbroken groen licht vertoont, rondom zichtbaar op een afstand van ten minste 1,800 meter;

C. De eigenaar of de kapitein van een vaartuig, dat onder de in het laatste lid van vorenstaande letter A bepaalde voorwaarden vastgelopen of gezonken is, en de eigenaar van het wrak of het gezonken voorwerp moeten deze vlot brengen en het vaarwater vrij maken binnen den door den bevoegden dienst of ambtenaar gestelden termijn;

D. Indien de eigenaar of de kapitein het vastgelopen of gezonken vaartuig of het wrak niet heeft aangewezen door middel van de voorgeschreven seinen of indien hij het vaartuig niet vlot gebracht, het wrak niet gelicht of het vaarwater niet vrij gemaakt heeft binnen de hem overeenkomstig voorgaande letter aangewezen termijnen, benevens in geval van hoogdringendheid, waarover de bevoegde administratieve dienst alleen oordeelt, of wanneer de eigenaar en de kapitein onbekend zijn, kan de overste van voormelden dienst ambtshalve het vastgelopen of gezonken vaartuig of voorwerp op kosten en risico van den eigenaar of den kapitein van seinen doen voorzien, doen vlot brengen, lichten of vernielen, alsmede elken maatregel treffen die noodig geacht wordt voor de veiligheid of de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van het regime of de instandhouding van het vaarwater.

Van alle aldus gelicht materieel of voorwerp wordt een inventaris opgemaakt;

E. De eigenaar of de kapitein moet aan den Staat alle sommen terugbetalen welke deze voorgeschoten heeft voor de uitvoering van de overeenkomstig voorgaande letter ambtshalve getroffen maatregelen; het bedrag van die voorschotten wordt bepaald door een staat, echt verklaard door den overste van den bevoegden administratieve dienst;

F. De overste van den bevoegden administratieve dienst kan vóór de uitvoering van de ambtshalve getroffen maatregelen eischen dat de eigenaar of kapitein de tot dekking van de kosten dier uitvoering noodig geachte som in bewaring geeft. Het in bewaring

geven van die som kan, zonder kosten voor dien dienst, vervangen worden door het stellen van een borg, dien hij toereikend oordeelt;

G. Is de in bewaring gegeven som of de borg ontoereikend, dan worden het geredde vaartuij, dezės overblijfselen en de opgehaalde en geredde voorwerpen genomen als pand voor de gezamenlijke door het beheer voorgeschoten kosten. Dit laatste beveelt den verkoop tot beloop van het bedrag zijner voorschotten of van het bedrag er van dat niet gedekt is door de in bewaring gegeven som of den borg. De niet verkochte overblijfselen en voorwerpen blijven ter beschikking van belanghebbenden;

H. Indien het vaartuij, de overblijfselen er van of de opgehaalde voorwerpen door den eigenaar of den kapitein niet worden in ontvangst genomen of indien de eigenaar en de kapitein onbekend zijn, doet de administratieve dienst die overblijfselen of voorwerpen verkoopen, na aan den verkoop de onder deze letter voorziene publiciteit te hebben gegeven, en wordt de opbrengst van den verkoop in de consignatiekas gestort ten name van den betrokken eigenaar, zoo deze gekend is, of van hem die van zijn rechten zal doen blijken, alles na aftrek van het bedrag der onder letter G bedoelde voorschotten. Het beheer bemoeit zich niet met het verdeelen onder belanghebbenden van de aldus geconsigneerde sommen.

Biedt zich geen enkel koper aan, dan beschikt het beheer over het vaartuij, de opgehaalde overblijfselen of voorwerpen of vernielt ze op kosten van de betrokken eigenaars.

Wanneer de eigenaar en de kapitein onbekend zijn, laat de overste van den bevoegden administratieven dienst, in twee der meest verspreide nieuwsbladen van de plaats en met vijftien dagen tusschentijd, van de verrichte redding twee kennisgevingen verschijnen, met opgave van de kenmerken en kenteekens van die goederen en het verzoek tot elken persoon, die er aanspraak op maakt, gericht om zijn vordering in te dienen binnen dertig dagen te rekenen van den datum van verschijning van de laatste kennisgeving. Na verstrijking van dien termijn beschikt het beheer over het vaartuij, de overblijfselen of de opgehaalde voorwerpen, zooals aangewezen is in voorgaand lid;

I. Het gered vaartuij, de overblijfselen er van en de opgehaalde en geredde voorwerpen worden onder de bewaking van den toldienst gesteld, op de plaats welke deze aanwijst. De verkoop er van door het bevoegd beheer geschiedt onder voorwaarde dat de tolformaliteiten voor de aangifte, het onderzoek en het betalen van de in voorkomend geval verschuldigde rechten en taksen vervuld worden vóór alle weghaling of inbezitneming door belanghebbenden.

Andere ambtshalve te treffen maatregelen.

Art. 14. A. Wanneer een vaartuij op onvoldoende wijze gemeerd of zoodanig ligt dat het de doorvaart hindert en, in algemeenen regel, telkens als het noodig is de vrijheid of de veiligheid van de

scheepvaart te verzekeren, den afvoer van het water te vergemakkelijken of de belangen van het vaarwater te vrijwaren, zijn de ambtenaars en bedienden der overheid gemachtigd aan de eigenaars en kapiteins de maatregelen voor te schrijven welke zij noodig achten, zelfs dan wanneer die niet bij de reglementen voorzien zijn.

De eigenaars of kapiteins moeten de gegeven bevelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dit niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de voorgeschreven maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd op hun kosten en risico. De staat van die kosten wordt afgesloten en echt verklaard door den overste van den bevoegden dienst;

B. De overste van den loodsdienst en dezes bedienden kunnen de afvaart van om het even welk vaartuig of het scheepsverkeer op al of een gedeelte van de in dit reglement bedoelde wateren verbieden of tijdelijk schorsen, wanneer door het slecht weder ongevallen kunnen veroorzaakt worden.

Art. 15. 1° Wanneer een vaartuig gezonken is of dreigt te zinken, wanneer het op onvoldoende wijze gemeerd is en derwijze ligt dat het gevaar oplevert voor de kunstwerken van de havens of de kust, zijn de bevoegde ambtenaars en bedienden van het loodswezen, van de zeepolitie, van bruggen en wegen en van de haven van Zeebrugge gemachtigd aan de kapiteins de maatregelen die zij noodig achten voor te schrijven, zelfs dan wanneer deze niet bij dit reglement voorzien zijn;

2° De kapiteins moeten de ontvangen bevelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dit niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de voorgeschreven maatregelen ambtshalve en op hun kosten worden uitgevoerd.

De staat van die kosten wordt nagezien en afgesloten door den bevoegden ambtenaar; het bedrag er van wordt met 10 t. h. verhoogd, met minimum van 10 frank, zooals bij vorenstaand artikel 11 is voorgeschreven;

3° Voormelde ambtenaars en bedienden hebben het recht de meer-touwen van de gemeerde vaartuigen los te maken of te kappen, wanneer zij dien maatregel noodig achten; in de haven van Zeebrugge kan dit recht worden uitgeoefend door den havenkapitein of zijn gemachtigde.

Boeten.

Art. 16. Elke overtreding van dit reglement, elke weigering te voldoen aan een reglementair bevel gegeven door een der in het volgend artikel vermelde bedienden, wordt gestraft volgens artikel 1 van de wet van 6 Maart 1818.

De overtredingen tegen de bepalingen, vastgesteld bij de algemeene maatregelen of reglementen van inwendig bestuur van den Staat, bij artikel 73 der Grondwet vermeld, op welke geen straffen bij de wetten zijn, of zullen worden vastgesteld, zullen door de rechtbanken naar gelang van den aard van het onderwerp, van de zwaarte van de overtreding, en de daarbij plaats gehad hebbende omstandigheden, worden gestraft met een boete van ten minste tien en ten hoogste honderd gulden, of een gevangenis van

ten minste één en ter langste veertien dagen, of met boete en gevangenis te zamen, mits binnen de evengenoemde beperkingen respectievelijk begrepen zijnde.

(Art. 1 van de wet van 6 Maart 1818.)

Bevoegdheid.

Art. 17. 1° Zijn bijzonder belast met de handhaving van dit reglement :

a) De ambtenaars en bedienden van het beheer van bruggen en wegen;

b) De ambtenaars en bedienden van de zeepolitie en het loodswezen;

c) De ambtenaars en bedienden belast met de gemeentepolitie in de gemeenten doorsneden door havens of gelegen langs havens, stranden of kusten;

d) De havenkapitein van Zeebrugge en zijn adjuncten, binnen de grenzen van de wateren en het grondgebied van die haven;

e) De nationale gendarmerie;

f) De ambtenaars en bedienden van den toldienst;

2° De ambtenaars en bedienden van Bruggen en Wegen zijn belast met de uitvoering van de bepalingen omtrent de instandhouding van de havens en de kust, met inbegrip van die betreffende vastgelopen of gezonken schepen. De ambtenaars en bedienden van het Zeewezen en, evenzoo, te Zeebrugge, de havenkapitein en zijn adjuncten zijn belast met de politie van de scheepvaart, welke onder meer het aanleggen, het ankeren, het verhalen, enz., omvat;

3° De gemeentebesturen en alle met een openbaar gezag bekleede personen moeten, indien zij daartoe verzocht worden, hun hulp verlenen voor de uitvoering van dit reglement.

Processen-verbaal.

Art. 18. Elk proces-verbaal tot vaststelling van een overtreding van dit reglement wordt, binnen acht en veertig uren, door den opsteller ervan, indien deze geen officier van gerechtelijke politie is bevestigd hetzij voor zijn overste die wel officier van gerechtelijke politie is, hetzij voor den vrederechter of den burgemeester van zijn woonplaats of van de gemeente waar de overtreding begaan werd, hetzij voor den waterschout.

De overtredingen kunnen eveneens door alle andere wettelijke middelen vastgesteld worden.

Beroep.

Art. 19. Bij de bevoegde dienstoversten kan in beroep worden gegaan van de beslissingen der ambtenaars en bedienden belast

met de bewaking van de havens en de zee kust en, bij Onze Ministers van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, van Openbare Werken, van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid en van Financiën van de beslissingen dezer dienstoversten, onverminderd de verplichting tot onmiddellijke uitvoering van die beslissingen in dringende gevallen.

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, Onze Minister van Openbare Werken, Onze Minister van Binnenlandsche zaken en Volksgezondheid en Onze Minister van Financiën zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, den 22^a Januari 1929.

ALBERT.

Van 's Konings wege :

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

MAURICE LIPPENS.

De Minister van Openbare Werken,

H. BAELS.

De Minister van Binnenlandsche Zaken
en Volksgezondheid,

A. CARNOY.

De Minister van Financiën,

B^oa M. HOUTART.

BIJLAGE

TOT HET REGLEMENT VAN POLITIE VOOR DE BELGISCHE KUST
EN HAAR HAVENS.

Grenzen van de wateren van de havens der Belgische kust.

(Art. 2 (b) van het besluit van 22 Januari 1929.)

Haven van Oostende.

De haven van Oostende en haar aanhoorigheden strekken zich uit van het uiteinde, in zee, van de koppen der staketsels van de vaargeul tot (doch niet inbegrepen) de sluis der vroegere handelsdokken en de sluis der nieuwe handelsdokken, eenerzijds, en tot

(doch niet inbegrepen) de sluizen van Slykens, de sluis van het spuidok, de sluis der dokken van het zeewezen, de sluis van het vaardok der nieuwe visschershaven, met inbegrip van het tijdok en de kielbank van voormelde visschershaven, anderzijds.

Haven van Nieuwpoort.

De haven van Nieuwpoort en haar aanhoorigheden strekken zich uit van het uiteinde van de koppen der staketsels tot en met het vaardok, eenerzijds, en tot (doch niet inbegrepen) de sluizen van de achterhaven, anderzijds.

Haven van Blankenberghe.

De haven van Blankenberghe en haar aanhoorigheden strekken zich uit van het uiteinde van de koppen der staketsels tot aan de spuisluis, eenerzijds, en tot aan den Oosterkaaimuur van het bankdok, anderzijds.

Haven van Zeebrugge.

De haven van Zeebrugge en haar aanhoorigheden strekken zich uit van het uiteinde, in zee, van den kop van den havenmuur, met inbegrip van het visschersdok, tot aan de zeesluis (niet inbegrepen).



**Wet van 5 Juni 1928 houdende herziening
van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij
en de zeevisscherij.**

.....
Art. 53. Wordt met dezelfde straffen gestraft, tenzij toepassing van een bijzondere wet een zwaardere straf ten gevolge heeft, elke kapitein of elke wachthebbende officier, die zich schuldig maakt aan eene overtreding van de wetten en verordeningen betreffende de veiligheid van de scheepvaart.

Art. 54. De loods schuldig aan de in de artikelen 52 en 53 bedoelde misdrijven, wordt gestraft met de aldaar voorziene straffen.
.....

Art. 57. 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 de feiten opzettelijk worden gepleegd, wordt de schuldige gestraft op de wijze voorzien bij artikel 526 van het Wetboek van Strafrecht :

Art. 526. Met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van zes en twintig frank tot vijfhonderd frank wordt gestraft al wie vernielt, omwerpt, verminkt of beschadigt :

Graven, herdenkingsteekenen of grafsteenen;

Monumenten, standbeelden of andere voorwerpen bestemd tot het algemeen nut of tot de openbare versiering en opgericht door de bevoegde overheid of met haar machtiging;

Monumenten, standbeelden, schilderijen of welke kunstvoorwerpen ook, geplaatst in de kerken, tempels of andere openbare gebouwen.

(Art. 526 van het Wetboek van Strafrecht.)

Indien de schuldige verzuimt aan de bevoegde overheid, zoodra 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.

Onverminderd 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. 58. 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 uitwischt, wijzigt of bedekt.

Wet van 16 Juni 1868 houdende goedkeuring van de op 24 December 1867 tusschen België en Frankrijk uitgewisselde verklaring betreffende de schadeloosstelling toe te kennen aan de bergers van vischnetten en vischtuig, die aan de sloepen van beide landen toebehooren.

Eenig artikel. De op 24 December 1867 tusschen België en Frankrijk uitgewisselde verklaring tot bepaling van de schadeloosstelling toe te kennen aan de bergers van vischnetten en vischtuig, die aan de sloepen van beide landen toebehooren, wordt volkomen van kracht.

VERKLARING.

1° Fransche redders van aan Belgen toebehoorende vischnetten en omgekeerd Belgische redders van aan Franschen toebehoorende netten hebben recht op een vaste schadeloosstelling van twee frank per net;

2° Bij deze schadeloosstelling komt nog de visch die in de netten gevonden wordt;

3° De betaling van de schadeloosstelling van twee frank geschiedt:

In Frankrijk, in tegenwoordigheid van de maritieme overheid hetzij van de woonplaats van den berger, hetzij van de woonplaats van den eigenaar van het geborgen tuig, hetzij ter plaatse waar de berging heeft plaats gehad;

In België, in handen van den ontvanger der domeinen binnen wiens ambtsgebied de berging heeft plaats gehad;

4° Deze verklaring zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen binnen zes weken of zoo mogelijk vroeger te Brussel worden uitgewisseld.

(De uitwisseling van de akten van bekrachtiging heeft op 10 Juni 1868 te Brussel plaats gehad.)

Wet van 9 September 1884 houdende goedkeuring van de op 9 Mei 1884 tusschen België en Nederland getroffen schikking tot bepaling van de schadeloosstelling toe te kennen aan de bergers van vischnetten die aan de sloepen van beide landen toebehooren.

Artikel 1. De op 9 Mei 1884 tusschen België en Nederland getroffen schikking tot bepaling van de schadeloosstelling toe te kennen aan de bergers van vischnetten, die aan de sloepen van beide landen toebehooren, wordt volkomen van kracht.

Art. 2. De regering is er toe gemachtigd gelijkaardige schikkingen te treffen met de overige Staten, die de Overeenkomst van 6 Mei 1862 betreffende het politietoezicht op de visscherij in de Noordzee, buiten de territoriale wateren, medeonderteekend hebben.

VERKLARING.

1° De schadeloosstelling toe te kennen aan ingezetenen van België, die aan Nederlandsche ingezetenen toebehoorende vischnetten bergen, en omgekeerd aan Nederlandsche ingezetenen die netten bergen welke aan ingezetenen van België toebehooren, wordt, in het geval voorzien bij artikel 25 van de Overeenkomst van 6 Mei 1882 tot regeling van het politietoezicht op de visscherij in de Noordzee, vastgesteld op twee frank per net, wanneer het aan de Belgische overheid, en op één gulden per net wanneer het aan de Nederlandsche overheid wordt ter hand gesteld;

2° Bij deze schadeloosstelling komt nog de visch, die in de netten gevonden wordt;

3° De betaling van de schadeloosstelling van twee frank of van één gulden geschiedt :

In België, in handen van den ontvanger der domeinen, binnen wiens amtsgebied de netten zijn aangespoeld;

In Nederland, in tegenwoordigheid van den burgemeester, aan wien de netten zijn ter hand gesteld;

4° Deze schikking zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zoo spoedig doenlijk te Brussel worden uitgewisseld.

(De uitwisseling van de akten van bekrachtiging heeft op 18 September 1884 te Brussel plaats gehad.)

*Vervangen door Hondense Visserijovereenkomst
van gruwart 1964 (Wet 11.1.1966 - Stb. 5-3-66)*

- 18 -

Overeenkomst te 's Gravenhage, den 6ⁿ Mei 1882, tusschen België, Duitschland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland gesloten tot regeling van de politie der visscherij in de Noordzee, buiten de territoriale wateren.

ARTIKEL 1.

De bepalingen dezer Overeenkomst, welke ten doel heeft de politie der visscherij in de Noordzee buiten de territoriale wateren te regelen, zijn toepasselijk op allen die tot de nationaliteit der Hooge Contracteerende Partijen behooren.

ARTIKEL 2.

De visschers van elken Staat zullen het uitsluitend recht van visscherij genieten binnen een kring van drie mijlen, gerekend van de laagwaterlijn, langs de geheele uitgestrektheid der kusten van elken Staat en evenzeer langs de eilanden en banken die daarmede zijn verbonden.

Voor zooveel de baaien aangaat, zal de kring van drie mijlen gemeten worden van een rechte lijn, dwars door de baai getrokken, zoo dicht mogelijk bij den ingang, op het eerste punt waar de opening der baai geen tien mijlen te boven gaat.

Dit artikel maakt geen inbreuk op de vrije beweging van visscherschuiten, die in de territoriale zee komen varen of ankeren, onder gehoudenheid hunnerzijds om zich te gedragen naar de bijzondere politiebepalingen, uitgevaardigd door den oeverstaat.

ARTIKEL 3.

De mijlen, in het vorig artikel vermeld, zijn geographische mijlen van 60 in de graadbreedte.

ARTIKEL 4.

Voor de toepassing van de bepalingen dezer Overeenkomst worden de grenzen der Noordzee als volgt bepaald :

I. *Ten Noorden* de parallel van den 61ⁿ breedtegraad.

II. *Ten Oosten en ten Zuiden* :

1° De kusten van Noorwegen tusschen den 61ⁿ breedtegraad en den vuurtoren van Lindesnaes (Noorwegen);

2° Een rechte lijn, getrokken van den vuurtoren van Lindesnaes (Noorwegen) naar dien van Hantsholm (Denemarken);

3° De kusten van Denemarken, Duitschland, Nederland, België en Frankrijk tot aan den vuurtoren van Gris-Nez;

III. *Ten Westen* :

1° Een rechte lijn, getrokken van den vuurtoren van Gris-Nez (Frankrijk) naar den meest oostelijken vuurtoren van Zuid-Voorland (Engeland);

2° De oostelijke kusten van Engeland en Schotland;

3° Een rechte lijn, vereenigende Duncansby Head (Schotland) met de zuidelijke punt van Zuid-Ronaldska (Orcadische eilanden);

4° De oostelijke kusten van de Orcadische eilanden;

5° Een rechte lijn, verbindende het vuur van Noord-Ronaldska (Orcadische eilanden) met het vuur van Sumburgh Head (Shetlandsche eilanden);

6° De oostelijke kusten van de Shetlandsche eilanden;

7° De meridiaan van het vuur van North Unst (Shetlandsche eilanden) tot aan de parallel van den 61ⁿ graadbreedte.

ARTIKEL 5.

De visschersschepen der Hooge Contracteerende Partijen worden ingeschreven overeenkomstig de administratieve reglementen in de verschillende landen geldende. Voor elke haven bestaat een doorlopende reeks van nummers, voorafgegaan door een of meerdere aanvangsletters, welke de bevoegde hooge autoriteit zal aanwijzen.

Elke regeering stelt een tafel vast, waaruit die letterteekens blijken.

Deze tafel, evenzeer als alle wijzigingen, die daarin later mochten worden gebracht, zullen aan de overige contracteerende Mogendheden worden medegedeeld.

ARTIKEL 6.

De visschersschepen dragen het letterteeken van de haven, waar zij thuis behooren, en het nummer van inschrijving in de nummerreeks van die haven.

ARTIKEL 7.

De naam van ieder visschersvaartuig, evenzeer als die van de haven, waar het schip thuis behoort, moeten in witte olieverf op zwarten ondergrond op het hek van het vaartuig worden gesteld in letters die een hoogte hebben van ten minste 8 centimeter en een dikte van ten minste 12 millimeter.

ARTIKEL 8.

Het letterteeken en het nummer moeten op een duidelijk zichtbare wijze worden geplaatst ter weerszijden van den boeg van het schip op een afstand van ongeveer 8 of 10 centimeter beneden het potdeksel. Zij moeten geschilderd worden in witte olieverf op zwarten ondergrond. Die afstand zal evenwel niet verplichtend zijn voor schepen van geringen tonneninhoud, waarop geen genoegzame ruimte onder het potdeksel zou overblijven.

De afmetingen van het letterteeken en het nummer zijn voor schepen van 15 ton en daarboven voor de hoogte 45 centimeter en voor de dikte 6 centimeter.

Voor schepen beneden 15 ton zijn deze afmetingen voor de hoogte 25 centimeter en voor de dikte 4 centimeter.

Dezelfde letterteekens en nummers moeten evenzeer in olie- of olieverf geschilderd worden aan weerszijden van het groot zeil van het vaartuig, onmiddellijk boven den hoogsten rifband, en op zoodanige wijze, dat zij zeer zichtbaar zijn; zij worden op witte zeilen in zwarte verf geschilderd, op zwarte zeilen in witte verf, en op zeilen eener tusschenliggende tint in witte of zwarte verf, naar gelang de bevoegde hoogere overheid zulks het meest doeltreffend zal oordeelen. (1)

Alle afmetingen van het letterteeken en het nummer op de zeilen zijn een derde grooter dan van die welke op den boeg geplaatst zijn.

ARTIKEL 9.

De visschersschepen mogen geen andere namen, letters of nummers op de buitenzijde of op de zeilen voeren, dan die welke in artikelen 6, 7 en 8 dezer Overeenkomst vermeld zijn.

ARTIKEL 10.

Het is verboden de namen, het letterteeken en het nummer op de schepen en op de zeilen geplaatst uit te wisschen, te veranderen, onkenbaar te maken, te bedekken of te verbergen door welk middel ook.

ARTIKEL 11.

Het letterteeken en het nummer, die aan elk schip zijn gegeven, zullen moeten gevoerd worden op de sloepen, boeien, hoofdvloten, korren, dreggen, ankers en in het algemeen op al het vischtuig tot het schip behorende.

Dit letterteeken en nummer moeten van voldoende afmetingen zijn om gemakkelijk te kunnen worden erkend. De eigenaren van netten of ander vischgereedschap mogen die buitendien voorzien van zoodanig bijzonder merk, als zij nuttig zullen achten.

ARTIKEL 12.

De schipper van ieder vaartuig moet houder zijn van een officieel document, door de bevoegde autoriteit van zijn land opgemaakt, waardoor hij in staat gesteld wordt de nationaliteit van het vaartuig te bewijzen.

Dit document moet het letterteeken en het nummer van het schip, zijn soort en den naam of de namen of de firma van den eigenaar aanwijzen.

ARTIKEL 13.

Het is verboden de nationaliteit van het schip te verbergen, door wat middel ook.

(1) Artikel 1 der overeenkomst van 1 Februari 1889.

ARTIKEL 14.

Het is aan elk visschersvaartuig verboden om tusschen zonsongang en zonsopgang te ankeren op plaatsen, waar drijfnetvisschers met de uitoefening van hun bedrijf bezig zijn.

Dit verbod is evenwel niet toepasselijk op het geval, dat het ankeren tengevolge van een ongeluk of andere omstandigheid van overmacht plaats heeft.

ARTIKEL 15.

Het is aan visschersvaartuigen die komen op plaatsen waar gevischt wordt, verboden om zóó te gaan liggen of de netten op zulk een wijze uit te werpen dat daaruit wederkeerig nadeel wordt geboren, of de visschers, die hun werkzaamheden reeds hebben aangevangen, worden gehinderd.

ARTIKEL 16.

Wanneer overdekte en open vaartuigen terzelfdertijd hun drijfnetten in zee gaan werpen, zullen de laatste hun netten te loevert van de eerste uitwerpen.

Daarentegen zullen de overdekte vaartuigen hun netten aan lij van de open vaartuigen uitwerpen.

In het algemeen wanneer overdekte vaartuigen hun netten uitwerpen te loevert van open vaartuigen, die reeds met de visscherij bezig zijn, en wanneer open vaartuigen hun netten aan lij van overdekte vaartuigen uitwerpen die reeds met de visscherij bezig zijn, zal de verantwoordelijkheid voor de aan de netten veroorzaakte averijen berusten bij hen, die de visscherij het laatst hebben begonnen, tenzij zij bewijzen, dat de schade aan overmacht is te wijten of dat zij niet het gevolg is van hun schuld.

ARTIKEL 17.

Het is verboden netten of elk ander vischtuig vast te maken of te ankeren op plaatsen, waar drijfnetvisschers met de uitoefening van hun bedrijf bezig zijn.

ARTIKEL 18.

Het is elken visscher verboden om zijn vaartuig vast te maken of vast te houden aan netten, boeien, hoofdvloten of welke andere deelen ook van het vischtuig van een anderen visscher.

ARTIKEL 19.

Wanneer kornetvisschers in het zicht zijn van drijfnetvisschers of van visschers met de beuglijn, moeten eerstgenoemden de noodige maatregelen nemen om alle schade aan de laatste te voorkomen. In geval van schade rust de verantwoordelijkheid op de kornetvisschers, tenzij deze aantonen dat de schade een gevolg is van overmacht of dat zij niet door hun schuld is veroorzaakt.

ARTIKEL 20.

Wanneer netten, toebehoorende aan onderscheiden visschers, in elkander verward geraken, is het verboden ze van elkander te snijden, tenzij beide partijen daartoe de vergunning geven.

De verantwoordelijkheid voor die schade houdt evenwel op, indien de onmogelijkheid om de netten op andere wijze van elkander te scheiden bewezen is.

ARTIKEL 21.

Wanneer een vaartuig, dat met de beuglijn vischt, zijn lijnen kruist met die van een ander vaartuig, is het aan hem die de lijnen ophaalt verboden ze stuk te snijden, tenzij in geval van overmacht, en in dat geval moet hij de stukgesneden lijn onmiddellijk weder aaneenknoopen.

ARTIKEL 22.

Behalve in de gevallen van berging en in die bij de twee voorafgaande artikelen voorzien, is het iederen visscher verboden om onder welk voorwendsel ook de netten, beuglijnen en ander vischtuig, dat hem niet toebehoort, stuk te snijden, vast te haken of op te lichten.

ARTIKEL 23.

Het is verboden gebruik te maken van eenig voorwerp of werktuig, dat uitsluitend dient om netten stuk te snijden of te vernielen.

Het aan boord hebben van werktuigen van dezen aard is gelijkelijk verboden.

De Hooge Contracteerende Partijen verbinden zich de noodige maatregelen te nemen om het inschepen van deze voorwerpen aan boord van visschersvaartuigen te beletten.

ARTIKEL 24.

De visschersvaartuigen gedragen zich naar de algemeene voorschriften betreffende het voeren van lichten, die gemeenschappelijk door de Hooge Contracteerende Partijen zijn of zullen aangenomen worden, met het doel om aanvaringen te voorkomen.

ARTIKEL 25.

Elk visschersvaartuig, elke sloep, elk voorwerp behoorende tot de uitrusting of de tuigage van een visschersvaartuig, elk net, elke beuglijn, boei, vloot of voorwerp van welken aard ook, gemerkt of niet gemerkt, dat op zee gevonden of aan boord genomen zal zijn, moet zoo spoedig mogelijk worden in handen gesteld van de bevoegde autoriteiten in de eerste haven, die het schip, dat zich met de berging belast, aandoet, het moge zijn de haven waar het schip thuis behoort of een noodhaven.

Deze autoriteiten geven van het feit kennis aan de consuls of consulaire agenten van de natie van den berger en van die van den

eigenaar der gevonden voorwerpen. Zij geven die voorwerpen terug aan de eigenaars of aan hun vertegenwoordigers zoodra de vordering daartoe geschiedt en de rechten der bergers voldoende zijn gewaarborgd.

De administratieve of rechterlijke autoriteiten, naar gelang van de wetgeving in de verschillende landen, bepalen de schadeloosstelling door de eigenaren aan de bergers verschuldigd.

Deze bepaling brengt evenwel geen wijziging in de overeenkomsten welke betreffende dit onderwerp reeds van kracht zijn, terwijl de Hooge Contracteerende Partijen zich de bevoegdheid voorbehouden om onderling bij bijzondere overeenkomsten het bedrag van een vast loon te regelen voor elk teruggevonden net.

Vischtuig van welken aard ook, zonder merk gevonden, wordt beschouwd als zeevond.

ARTIKEL 26.

Het toezicht over de visscherij zal uitgeoefend worden met schepen van de militaire marine der Hooge Contracteerende Partijen. Voor zooveel België aangaat, zullen die schepen kunnen zijn schepen toebehoorende aan den Staat, onder bevel van gezagvoerders rechtstreeks door den Staat benoemd.

ARTIKEL 27.

Het toezicht op de naleving van de bepalingen betreffende het nationaliteitsdocument, het merken en nummers van de schepen, enz., en van het vischtuig, evenzeer als van die betreffende het aan boord hebben van verboden werktuigen (art. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 en 23, § 2), is uitsluitend opgedragen aan de kruisers van de natie, waartoe het visschersvaartuig behoort.

Evenwel zullen de bevelvoerders der kruisers elkander wederkeerig kennis geven van de overtredingen der genoemde voorschriften, gepleegd door de visschers van een andere natie.

ARTIKEL 28.

De kruisers van de gezamenlijke Hooge Contracteerende Partijen zijn bevoegd om al de overtredingen van de voorschriften dezer overeenkomst, behalve van die in artikel 27 genoemd, en alle misdrijven met de visscherij in verband staande, te constateeren, welke ook de nationaliteit moge zijn van de visschers die deze overtreding begaan.

ARTIKEL 29.

Wanneer de bevelvoerders der kruisers reden hebben te gelooven, dat een der voorschriften van deze overeenkomst is overtreden, kunnen zij van den schipper van het vaartuig, die van zulk een overtreding verdacht gehouden wordt, vorderen dat hij het document vertoone, waaruit zijn nationaliteit moet blijken. Op dat stuk wordt onmiddellijk een korte aanteekening van die vertooring gesteld.

De bevelvoerders der kruisers mogen hun bezoek of onderzoek aan boord van een visschersvaartuig, dat niet tot hunne nationaliteit behoort, niet verder uitstrekken tenzij dit noodig mocht zijn om de bewijzen van een misdrijf of van een overtreding, betrekking hebbende op het politietoezicht over de visscherij, te constateeren.

ARTIKEL 30.

De bevelvoerders der kruisers van de contracteerende Mogendheden waardeeren het gewicht der feiten waarvan de kennisname tot hun bevoegdheid behoort en die te hunner kennis zijn gekomen. Zij constateeren de schade daaruit voortgevloeid voor de visschersvaartuigen die aan de Hooge Contracteerende Partijen toebehooren, welke ook de oorzaak van die schade moge zijn.

Zij maken, indien daarvoor gronden zijn, proces-verbaal op van de geconstateerde feiten, zooals die blijken zoowel uit de verklaringen van de betrokken partijen, als uit het getuigenis van de personen die bij het feit tegenwoordig zijn geweest.

De bevelvoerder van een kruiser is, ingeval het feit hem ernstig genoeg voorkomt om dien maatregel te rechtvaardigen, bevoegd het vaartuig op te brengen naar een haven van het land van den visscher die de overtreding heeft begaan. Hij zal zelfs het recht hebben een gedeelte van de bemanning van het vaartuig aan zijn boord over te nemen, om hen in handen te stellen van de autoriteiten van het land waar het visschersvaartuig te huis behoort.

ARTIKEL 31.

Het proces-verbaal, voorgeschreven in het vorig artikel, wordt opgemaakt in de taal van den bevelvoerder van den kruiser, met inachtneming der vormen in zijn land gebruikelijk.

De beklagden en de getuigen hebben het recht om aan het proces-verbaal toe te voegen of te doen toevoegen zoodanige in hun eigen taal geschreven verklaring of getuigenis behoorlijk door hen ondertekend als zij nuttig zullen oordeelen.

ARTIKEL 32.

Verzet tegen de bevelen hetzij van de bevelvoerders der kruisers met het toezicht op de visscherij belast, hetzij van hen, die op last van de bevelvoerders handelen, zal, tot welke nationaliteit de kruiser ook behoore, beschouwd worden als verzet tegen de nationale autoriteit van het visschersvaartuig.

ARTIKEL 33.

Wanneer het ten laste gelegde feit niet van ernstigen aard is, maar desniettemin aan een visscher schade zal hebben veroorzaakt, zijn de bevelvoerders der kruisers bevoegd de zaak tusschen belanghebbenden op zee te schikken en het bedrag van de verschuldigde schadeloosstelling te bepalen, indien de betrokken partijen dit goedkeuren.

In dat geval zullen de bevelvoerders, indien een der partijen niet in staat is het verschuldigde onmiddellijk te voldoen, een akte in duplo door de belanghebbenden doen teekenen, waarin de te betalen schadevergoeding is vastgesteld.

Een exemplaar van dit stuk blijft aan boord van den kruiser, terwijl het andere gegeven wordt aan den schipper, die te vorderen heeft, opdat hij daarvan desnoods voor de rechtbanken van den schuldenaar kunne gebruik maken.

Indien partijen evenwel geen toestemming tot zoodanige minnelijke afdoening verleenen, zullen de gezagvoerders handelen overeenkomstig de bepalingen van artikel 30.

ARTIKEL 34.

De vervolging der misdrijven en overtredingen in deze overeenkomst omschreven, zal geschieden in naam van of door den Staat.

ARTIKEL 35.

De Hooge Contracteerende Partijen verbinden zich aan de Wetgevende Macht van haren Staat de noodige maatregelen voor te stellen, om de uitvoering dezer overeenkomst te verzekeren en meer in het bijzonder, om daarbij strafbaar te stellen, hetzij met gevangenis, hetzij met boete, hetzij met beide straffen gezamenlijk, degenen die zich schuldig zullen maken aan overtreding der bepalingen van de artikels 6 tot 23 ingesloten.

ARTIKEL 36.

Zoo dikwijls visschers van het eene land zich schuldig zullen hebben gemaakt aan daden van geweld jegens visschers van een andere nationaliteit of aan dezen moedwillig schade of verliezen zullen hebben toegebracht, zullen de rechtbanken van het land, waartoe de visschersschepen der overtreders behooren, de bevoegde rechtbanken zijn om hen te oordeelen.

Hetzelfde beginsel geldt voor de misdrijven en overtredingen bij deze overeenkomst omschreven.

ARTIKEL 37.

Het onderzoek en de beoordeeling van de overtredingen der bepalingen dezer overeenkomst heeft altijd plaats op zoo summiere wijze als de van kracht zijnde wetten en reglementen veroorloven.

ARTIKEL 38.

Deze overeenkomst zal worden bekrachtigd. De akten van bekrachtiging ervan zullen zoo spoedig mogelijk worden uitgewisseld te 's Gravenhage.

ARTIKEL 39.

Deze overeenkomst zal ten uitvoer worden gelegd op den dag, nader door de Hooge Contracteerende Partijen te bepalen.

Zij zal gedurende vijf jaren, van dien dag af gerekend, van kracht blijven, en, voor het geval geen der Hooge Contracteerende Partijen, ten minste twaalf maanden vóór het einde van het genoemde vijfjarig tijdvak haar voornemen zal hebben bekend gemaakt, om de overeenkomst op te zeggen, zal zij weder een jaar en zoo vervolgens van jaar tot jaar van kracht blijven. Wanneer daarentegen een der contracteerende Mogendheden de overeenkomst zal hebben opgezegd, zal deze tusschen de overige Mogendheden gehandhaafd blijven, zoo deze haar althans niet eveneens opzeggen.

ADDITIONEEL ARTIKEL.

De Regeering van Zijne Majesteit den Koning van Zweden en Noorwegen heeft het recht tot deze overeenkomst toe te treden, voor Zweden en voor Noorwegen hetzij gezamenlijk, hetzij afzonderlijk.

Deze toetreding zal worden medegedeeld aan de Nederlandsche Regeering en door deze aan de Regeeringen der andere contracteerende Staten.

Koninklijk besluit van 21 Maart 1884 waarbij de waterschouten belast worden met de inschrijving van de Belgische visschersvaartuigen.

Eenig artikel. De waterschouten zijn belast met de inschrijving van de Belgische visschersvaartuigen.

Zij geven aan de reederijen het letterteeken en het nummer op, dat elk visschersvaartuig moet voeren, en reiken het document uit, dat, overeenkomstig artikel 12 van de op 6 Mei 1882, te 's Gravenhage gesloten overeenkomst, tot bewijs van nationaliteit moet dienen.

Onze Minister van Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Wet van 25 Augustus 1891 de verklaring goedkeurende op 2 Mei 1891 tusschen België en Groot-Brittannië geteekend, ten einde de rechtspleging te vergemakkelijken voor het regelen der conflicten tusschen Engelsche en Belgische visschers in de Noordzee, buiten de territoriale wateren, en de schade te verminderen welke zij kunnen ondergaan ten gevolge van de aanraking hunner vischtoestellen.

Eenig artikel. De verklaring, den 2ⁿ Mei 1891 tusschen België en Groot-Brittannië geteekend, ten einde de rechtspleging te vergemakkelijken voor het regelen der conflicten tusschen Engelsche en Belgische visschers in de Noordzee, buiten de grondgebiedswateren, en de schade te verminderen welke zij kunnen ondergaan ten gevolge van de aanraking hunner toestellen, treedt in volle kracht.

VERKLARING.

Artikel 1. Telkens wanneer een klacht welke een terugvordering wegens schade voor gevolg heeft, door een visscher van een der beide landen tegen een visscher van het andere land wordt ingediend, wordt zij tot voorafgaand onderzoek overgemaakt, in België aan een commissie samengesteld uit minstens twee ambtenaars, door den minister van spoorwegen, posten en telegraphen aangeduid, in het Vereenigd Koninkrijk, aan een commissie insgelijks samengesteld uit minstens twee ambtenaars, door het Board of Trade aangeduid; deze ambtenaars doen hun onderzoek op de plaats waar de bewering der klagers het gemakkelijkst kan onderzocht worden.

Art. 2. Geen klacht zal volgens het geval, of aan de Belgische of aan de Engelsche regeering worden overgemaakt, tenzij :

1° De commissie ze als gegrond hebbe erkend;

2° De visschers, door de commissie aangeduid, de verbintenissen aangaan persoonlijk te verschijnen in geval zij mochten geroepen worden tot het afleggen hunner getuigenis.

Art. 3. Bij de klachten zal men voegen :

1° Een verslag der commissie van onderzoek;

2° Een getuigschrift uitgaande van die commissie en den eigendom van het verloren of beschadigd vischtoestel vaststellende;

3° Een getuigschrift opgemaakt door een deskundige benoemd, volgens het geval, ofwel door den Minister van Spoorwegen, Posten en Telegrafen van België, ofwel door het Board of Trade, getuigschrift de waarde der schade schattende.

Deze getuigschriften, langs diplomatischen weg overgemaakt, zullen geloofd worden tot het tegenovergestelde gebleken is.

Art. 4. Wanneer een visscher, op de eene of de andere wijze, in het vischtoestel van een anderen visscher zal verward geraken of er door heenvaren, zal hij al de noodige maatregelen nemen om de schade, die daardoor aan het toestel of de boot van den anderen visscher kan veroorzaakt worden, zooveel mogelijk te verminderen.

Art. 5. In het Koninkrijk België zal de rechtbank die kennis neemt van een inbreuk op de overeenkomst van 6 Mei 1882 over de vischvangst in de Noordzee of op artikel 4 van deze verklaring schade en interesten kunnen toekennen op aanvraag der benadeelde partij en vervolging van het openbaar ministerie.

De uitvoering der veroordeelingen tot schade en interesten zal op rekwest van het openbaar ministerie vervolgd worden door het beheer der registratie, dat de kosten voorschieten en ze van de veroordeelden volgens de rechtsvormen terugvorderen zal.

In het Vereenigd Koninkrijk zal de rechtbank, vóór dewelke vervolgingen, uit hoofde der voormelde inbreuken, ingespannen zijn, door tusschenkomst van het openbaar ministerie, op aanvraag der benadeelde partij, schade en interesten kunnen toekennen, en het openbaar ministerie zal, op eigen kosten, van de verantwoordelijke partijen de aldus toegestane som, of het gedeelte dezer som wiens inning mogelijk zal wezen, terugvorderen.

Het beloop van schade en interesten, op de hiervoren bepaalde wijze teruggevorderd, zal zonder onkosten, langs diplomatischen weg, aan de benadeelde partij overgemaakt worden.

Art. 6. De Hooge Contracteerende Partijen verbinden zich de noodige maatregelen te nemen of aan hare wederzijdsche wetgeving voor te stellen, om de uitvoering dezer verklaring te verzekeren en voornamelijk om degenen die op artikel 4 inbreuk zouden maken tot gevangenzitting, tot geldboete of tot deze twee straffen te veroordeelen.

Art. 7. Deze verklaring zal bekrachtigd worden. De bekrachtigingen zullen te Brussel zoohaast mogelijk worden uitgewisseld.

Art. 8. Deze verklaring zal van kracht worden op het tijdstip dat de Hooge Contracteerende Partijen later zullen aanduiden.

Zij zal van kracht blijven gedurende drie jaar, te beginnen van dit tijdstip, en in geval geen der Hooge Contracteerende Partijen, twaalf maand vóór het einde van dat tijdvak van drie jaar, haar inzicht zou hebben te kennen gegeven om er de kracht te doen van ophouden, zal zij nog één jaar van kracht blijven, en zoo voorts, van jaar tot jaar.

De uitwisseling der bekrachtigingen heeft plaats gehad te Brussel, den 26ⁿ Augustus 1891 en er is overeengekomen dat bovenstaande verklaring zal van kracht worden den 15ⁿ September 1891.

Wet van 4 September 1891 houdende beteugeling van de inbreuken op de bepalingen der internationale overeenkomst van 6 Mei 1882 op de visscherij in de Noordzee, en van de inbreuken op artikel 4 der verklaring tusschen België en Groot-Brittannië op 2 Mei 1891 onderteekend.

Artikel 1. Buiten de ambtenaars der gerechtelijke politie, gelast met het opsporen en het vaststellen der misdrijven van gemeen recht, worden de waterschouten en hun agenten, de tolbeambten, de gecommissioneerde kapiteins bevel voerende op de schepen van den Staat, de bevelhebbers der vreemde kruisers, deze laatsten binnen de grenzen door de overeenkomst bepaald, gelast de inbreuken na te sporen op de bepalingen der internationale overeenkomst van 6 Mei 1882, betrekkelijk de politie der vischvangst in de Noordzee, zooals zij door de internationale verklaring van 1 Februari 1889 gewijzigd werd.

De processen-verbaal der bevelhebbers van vreemde kruisers zullen geloofd worden tot het tegenovergestelde gebleken zij.

Art. 2. De overtredingen der bepalingen van artikels 6 tot 13 der overeenkomst en van artikel 1, § 2, der internationale verklaring van 1 Februari 1889 zullen gestraft worden met een gevangenzitting van één tot zeven dagen en met een geldboete van 1 tot 25 frank, of met één enkele dier straffen.

Art. 3. De inbreuken op de bepalingen van artikels 14 tot 22 der overeenkomst zullen gestraft worden met een gevangenzitting van acht tot vijftien dagen en een boete van 26 tot 50 frank, of met één enkele dier straffen.

Art. 4. Zal volgens artikel 3 gestraft worden, al wie zich zal verzet hebben tegen de voorschriften der bevelhebbers van vaartuigen gelast met de politie der vischvangst of diergenen welke ingevolge hun bevelen handelen, onaan gezien de straffen waarmede het strafwetboek in geval van mouterij bedreigt.

Art. 5. Bij hervalling zal de rechter, benevens de boete, het maximum der gevangenzitting uitspreken.

Er bestaat hervalling wanneer de overtreder reeds gedurende de twee voorafgaande jaren veroordeeld is geworden, uit hoofde van een der inbreuken voorzien 't zij door deze wet, 't zij door de wet van 27 Maart 1882.

Art. 6. Aan de schippers, uit hoofde der inbreuken voorzien bij artikel 3 veroordeeld, zoo er schade aangericht is, en bij artikel 4,

zoowel als aan de schippers bij toepassing der wet van 27 Maart 1882 veroordeeld, zal, bovendien, alle bevel over een visschersboot voor een tijdperk van drie maand tot twee jaar kunnen ontzegd worden en, bij hervalling, voor een tijdperk van twee tot vijf jaar, te beginnen van den dag waarop zij hun straf zullen ondergaan hebben.

Art. 7. De straffen voorzien bij artikels 3, 5 en 6, die voorafgaan, zullen toepasselijk wezen op de inbreuken op artikel 4 der verklaring op 2 Mei 1891 tusschen België en Groot-Brittannië geteekend. Deze inbreuken zullen opgespoord en vastgesteld worden ingevolge artikel 1 dezer wet door de daarin aangeduide officieren en agenten, met uitsluiting der bevelhebbers van kruisers welke noch aan België noch aan Groot-Brittannië toehooren.

Art. 8. De correctioneele rechtbank van het arrondissement of de rechtbank van politie van het kanton waar de thuishaven van de boot van den beschuldigde gelegen is, zal, volgens de gevallen, bevoegd wezen om uitspraak te doen over de inbreuken door de tegenwoordige wet gestraft.

Art. 9. Bij afwijking van artikel 100 van het Strafwetboek zullen hoofdstuk VII, §§ 2 en 3 van artikel 72, § 2 van artikel 76 en artikel 85 van het eerste boek van dat Wetboek toepasselijk zijn op de wanbedrijven door de tegenwoordige wet voorzien.

Art. 10. De wanbedrijven voorzien door deze wet zullen verjaren na een jaar tijds te beginnen met den dag waarop de inbreuk bedreven werd.

De akten, welke de verjaring onderbreken, kunnen dien tijd met één jaar verlengen.

Art. 11. De wet van 8 Januari 1884 wordt ingetrokken.

Overeenkomst te 's Gravenhage, den 16ⁿ November 1887 tusschen België, Duitschland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland gesloten, tot het tegengaan der misbruiken voortvloeiende uit den verkoop van sterken drank onder de visschers op de Noordzee, buiten de territoriale wateren.

ARTIKEL 1.

De bepalingen van deze Overeenkomst zijn op de Noordzee, buiten de territoriale wateren en binnen de grenzen aangewezen bij artikel 4 der Overeenkomst, den 6ⁿ Mei 1882 te 's Gravenhage gesloten aangaande de politie der visscherijen, toepasselijk op alle personen die zich aan boord van een schip of vaartuig van een der Hooge Contracteerende Partijen bevinden.

ARTIKEL 2.

Het is verboden sterke dranken te verkoopen aan de personen, welke zich aan boord van visschersvaartuigen bevinden, of welke tot die vaartuigen behooren.

Het koopen daarvan is aan die personen verboden.

Het ruilen van sterke dranken tegen eenig voorwerp, en bepaaldelijk tegen gevangen visch, voorwerpen van scheepsuitrusting of vischtuig is verboden.

Als sterke drank wordt beschouwd elk vocht door distillatie verkregen, en meer dan vijf liters alcohol op elken hectoliter bevattend.

ARTIKEL 3.

Het recht om aan de visschers proviand en andere tot hun gebruik dienende voorwerpen, met uitzondering van sterke dranken, te verkoopen, is onderworpen aan een vergunning verleend door den Staat, tot welken het schip behoort. Die vergunning moet onder andere de volgende voorwaarden behelzen :

1° Het schip mag geen grootere hoeveelheid sterken drank aan boord hebben dan noodig geoordeeld wordt voor het gebruik der bemanning;

2° Elke ruiling van de hierboven bedoelde voorwerpen tegen gevangen visch, voorwerpen van scheepsuitrusting of vischtuig is verboden.

De van die vergunning voorziene vaartuigen zullen het bijzonder en gelijkvormig merkteeken moeten voeren, waaromtrent de Hooge Contracteerende Partijen zullen overeenkomen.

ARTIKEL 4.

De Hooge Contracteerende Partijen verbinden zich om de maatregelen, noodig tot verzekering van de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst en in het bijzonder tot bestraffing van overtreders van de artikelen II en III, hetzij met hechtenis, hetzij met boete, hetzij met die beide straffen, te nemen of aan haar respectieve wetgevende machten voor te stellen.

ARTIKEL 5.

De rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van de overtreding van de artikelen II en III zijn die van den Staat waartoe het beklagde vaartuig behoort.

Wanneer vaartuigen van verschillende nationaliteit bij een zelfde overtreding betrokken zijn, zullen de Mogendheden, tot welke die vaartuigen behooren, elkander wederkeerig mededeeling doen van de door de rechtbanken gewezen vonnissen.

ARTIKEL 6.

De vervolging der overtredingen heeft plaats door den Staat of in zijn naam.

De overtredingen kunnen bewezen worden door alle bewijsmiddelen, die toegelaten worden in de wetgeving van den Staat waar de betrokken rechtbank zitting houdt.

ARTIKEL 7.

Het toezicht wordt uitgeoefend door de met de politie op de visscherijen belaste kruisers der Hooge Contracteerende Partijen.

Wanneer de bevelvoerders dier kruisers reden hebben te meenen dat een overtreding heeft plaats gehad van de maatregelen bij de tegenwoordige Overeenkomst voorzien, kunnen zij van den kapitein of den schipper de vertooning vorderen van de ambtelijke bescheiden waaruit de nationaliteit van zijn vaartuig blijkt en in voorkomende gevallen van de vergunning. Op die bescheiden wordt onmiddellijk een korte handteekening van die vertooning gesteld.

Buitendien kunnen processen-verbaal door gezegde officieren worden opgemaakt, welke ook de nationaliteit van het beklagde vaartuig zij. Die processen-verbaal worden opgemaakt met inachtneming der vormen en in de taal gebruikelijk in het land waartoe de officier behoort; zij kunnen als bewijsmiddel dienen in het land waar zij ingeroepen worden en overeenkomstig de wetgeving van dat land.

De beklagden en de getuigen hebben het recht om daaraan in hun eigen taal alle verklaringen toe te voegen of te doen toevoegen, die zij nuttig achten; die verklaringen moeten behoorlijk onder teekend zijn.

Verzet tegen de bevelen van de bevelvoerders der kruisers of van degenen die op hun last handelen, wordt, tot welke nationaliteit de

kruiser ook behoore, beschouwd als verzet tegen de nationale overheid.

Indien het feit den bevelvoerder van den kruiser ernstig genoeg voorkomt om zoodanigen maatregel te wettigen, zal hij het recht hebben om het vaartuig, dat de overtreding gepleegd heeft, op te brengen naar een haven van de natie, waartoe dat vaartuig behoort.

ARTIKEL 8.

De strafvordering wegens overtredingen van de bepalingen van deze Overeenkomst, heeft altijd plaats op zoo summiere wijze als de wetten en reglementen veroorloven.

ARTIKEL 9.

De Hooge Contracteerende Partijen zullen elkander, bij de uitwisseling der akten van bekrachtiging, mededeeling doen van de wetten, die in hun Staten zullen zijn uitgevaardigd aangaande het onderwerp van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 10.

De Staten welke niet aan deze Overeenkomst hebben deelgenomen zullen, op hun verzoek tot toetreding, worden toegelaten. Die toetreding zal langs diplomatieken weg worden bekend gemaakt aan de Regeering der Nederlanden en door deze aan de andere Regeeringen die de Overeenkomst hebben onderteevend.

ARTIKEL 11.

Deze Overeenkomst zal ten uitvoer gelegd worden, van af den dag waaromtrent de Hooge Contracteerende Partijen zullen overeenkomen.

Zij zal van dien dag af gerekend, gedurende vijf jaren van kracht blijven en ingeval geen der Hooge Contracteerende Partijen twaalf maanden vóór het einde van gezegd vijfjarig tijdvak haar zal hebben opgezegd, zal zij weder een jaar van kracht blijven, en zoo vervolgens van jaar tot jaar.

Indien de Overeenkomst, den 6ⁿ Mei 1882 te 's Gravenhage g-sloten, aangaande de politie der visscherijen, ophield van kracht te zijn, zal artikel 26 van die Overeenkomst van kracht blijven, ten behoeve van deze Schikking.

ARTIKEL 12.

Deze Overeenkomst moet bekrachtigd worden; de akten van bekrachtiging daarvan zullen zoo spoedig doenlijk en indien mogelijk, binnen verloop van één jaar te 's Gravenhage worden uitgewisseld.

Ten blijke waarvan de wederzijdsche gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben onderteevend en bezegeld.

Gedaan te 's Gravenhage in zes exemplaren den 16ⁿ November 1887.

PROTOCOL.

Overwegende dat blijkens de door de Regeering der Nederlanden ontvangen mededeelingen, de Regeering der Fransche Republiek niet bij machte is, voor het oogenblik over te gaan tot de bekrachtiging der op 16 November 1887 te 's Gravenhage onderteekende Overeenkomst, tot het tegengaan der misbruiken voortvloeiende uit den verkoop van sterken drank onder de visschers op de Noordzee, buiten de territoriale wateren, zijn de ondergeteekenden, Gevolmachtigden van België, Duitschland, Denemarken, Groot-Brittannië, en Minister van Buitenlandsche Zaken van het Koninkrijk der Nederlanden, op heden 14 Februari 1893 in Conferentie vergaderd in het Departement van Buitenlandsche Zaken te 's Gravenhage, en behoorlijk daartoe gemachtigd, omtrent het volgende overeengekomen :

1° De voorzegde Overeenkomst zal door de overige Mogendheden die haar onderteekend hebben, te weten België, Duitschland, Denemarken, Groot-Brittannië en Nederland, in werking worden gebracht zes weken nadat zij de bekrachtigingen daarvan zullen hebben uitgewisseld;

2° De bevoegdheid om toe te treden, bij artikel 10 der Overeenkomst voorbehouden, voor de Staten die haar niet onderteekend hebben, wordt uitgestrekt tot Frankrijk;

3° In afwijking van artikel 11 der Overeenkomst worden de termijnen van vijf jaren en van twaalf maanden respectievelijk verminderd tot één jaar en tot drie maanden;

4° Dit Protocol, dat bekrachtigd zal worden te gelijker tijd met de Overeenkomst waarop het betrekking heeft, is opgemaakt in vijf exemplaren

PROCES-VERBAAL VAN UITWISSELING DER BEKRACHTIGINGEN.

De ondergeteekenden, Gemachtigden van Duitschland, België, Denemarken, Groot-Brittannië en Nederland, Staten die de hieronder vermelde Overeenkomst en Protocol bekrachtigd hebben, zijn heden in het Departement van Buitenlandsche Zaken, te 's Gravenhage bijeengekomen :

1° Om over te gaan tot nederlegging der akten van bekrachtiging der Overeenkomst, den 16^{en} November 1887 te 's Gravenhage gesloten, tot het tegengaan der misbruiken, voortvloeiende uit den verkoop van sterken drank onder de visschers op de Noordzee, buiten de territoriale wateren, alsmede van het Protocol, den 14^{en} Februari 1893, te 's Gravenhage gesloten, betrekking hebbende op gezegde Overeenkomst;

2° Om, ter voldoening aan het laatste lid van artikel 3 der bovengemelde Overeenkomst, het bijzonder en gelijkvormig merkteeken vast te stellen dat de schepen, voorzien van de vergunning, welke

hun het recht geeft om aan de visschers proviand en andere tot hun gebruik dienende voorwerpen, met uitzondering van sterke dranken, te verkoopen, zullen behooren te voeren;

3° En eindelijk om, overeenkomstig artikel 9 van voormelde Overeenkomst, over te gaan tot wederkeerige uitwisseling van een exemplaar der wetten, die in voormelde Staten betreffende het onderwerp dier Overeenkomst zijn uitgevaardigd.

De akten van bekrachtiging der gezegde vijf Staten zijn, na te zijn overgelegd en juist en overeenstemmend te zijn bevonden, overhandigd aan den Minister van Buitenlandsche Zaken van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden om nedergelegd te worden in de archieven van den Staat der Nederlanden.

Vervolgens zijn de ondergeteekenden overeengekomen dat het bijzonder en gelijkvormig merkteeken der vergunning, bedoeld bij artikel 3 der Overeenkomst, zal bestaan uit een vlag, die altijd geheschen moet zijn boven aan den grooten mast van het vaarttuig. Die vlag zal wit zijn, waarop in het midden in 't zwart de letter S; bedoelde vlag is twee meter in het vierkant en de letter S één meter hoog en twee decimeter vet.

Ten slotte is overgegaan tot de uitwisseling van een exemplaar der bovengemelde wetten.

Ter oorkonde waarvan de Gemachtigden dit proces-verbaal hebben onderteekend en van hun zegels voorzien.

Gedaan te 's Gravenhage den 11ⁿ April 1894, in enkelvoudig exemplaar, waarvan een voor gelijkkluidend verklaard afschrift zal worden toegezonden aan ieder der onderteekend hebbende Staten.

Wet tot beteugeling der overtredingen van de Overeenkomst van 16 November 1887, rakende den handel in sterken drank op de Noordzee.

LEOPOLD II, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Alwie, in overtreding van artikel 2 der Internationale Overeenkomst van 16 November 1887, betreffende den handel in sterken drank op de Noordzee, sterken drank verkoopt of tegen andere voorwerpen in ruiling geeft, wordt gestraft met gevangenzitting van acht dagen tot één maand en met geldboete van 26 tot 100 frank, of met één dier straffen.

Alwie, in dezelfde voorwaarden, sterken drank koopt of in ruiling aanvaardt van andere voorwerpen, wordt gestraft met gevangenzitting van één tot zeven dagen en met geldboete van 1 tot 25 frank, of met één dier straffen.

Wanneer de ruil van sterken drank geschiedt tegen opbrengst der vischvangst, voorwerpen van scheepsuitrusting of vischtuig, worden zij die hem gedaan of aanvaard hebben, gestraft met gevangenzitting van vijftien dagen tot twee maanden en met geldboete van 26 tot 200 frank, of met één dier straffen.

Art. 2. Wordt gestraft met gevangenzitting van acht tot vijftien dagen en met geldboete van 26 tot 50 frank, of met één dier straffen, alwie, in overtreding van artikel 3 der Overeenkomst, zonder vergunning, andere voorwerpen dan sterken drank aan de visschers verkoopt. Wordt aanzien als in overtreding zijnde, het vaartuig dat, behoudens het geval van heirkraft, zijn vergunning aan allen zulks eischenden bevoegden ambtenaar niet vertoonen kan.

De vergunning kan te allen tijde ingetrokken worden.

Worden op dezelfde wijze gestraft :

Zij die een ruil doen of aanvaarden van andere voorwerpen dan sterken drank tegen opbrengst van de vischvangst, voorwerpen van scheepsuitrusting of vischtuig;

Zij die, een vergunning hebbende, een grootere hoeveelheid sterken drank aan boord hebben dan noodig geacht wordt voor het verbruik der bemanning

Inbreuk op de bepalingen rakende het bijzonder merkteeken dat de vaartuigen, welke van voormelde vergunning voorzien zijn, dragen moeten, wordt gestraft met gevangenzitting van één tot zeven dagen en met geldboete van 1 tot 25 frank, of met één dier straffen.

Art. 3. Alwie zich verzet tegen de voorschriften van de gezagvoerders der vaartuigen gelast met het toezicht over den handel in

sterken drank, of van de volgens hun bevelen optredende personen, wordt gestraft met geldboete van 50 tot 500 frank; daarbij zal een gevangenzitting van acht dagen tot één jaar mogen uitgesproken worden, onverminderd de door het Strafwetboek, voor het geval van opstand, gestelde straffen.

Art. 4. Bij hervalling mogen de straffen van gevangenzitting en geldboete op het dubbel gebracht worden.

Er is hervalling, wanneer de dader eener bij deze wet voorziene inbreuk, binnen de twee voorgaande jaren, wegens dezelfde inbreuk reeds bestraft is geworden.

Art. 5. Buiten de officieren der gerechtelijke politie, zullen de waterschouten en dezer agenten, de beambten van het tolwezen, de lasthebbende kapiteins gezag voerende over Staatsvaartuigen, de gezagvoerders van vreemde kruisers, — deze laatste binnen de grenzen door de Overeenkomst gesteld, — de bij deze wet voorziene inbreuken opsporen en vaststellen.

Hun processen-verbaal zullen bewijskracht in rechten hebben tot het tegendeel bewezen zij.

Art. 6. De boetstraffelijke rechtbank van het arrondissement en de politierechtbank van het kanton, in welker gebied de haven gelegen is waar het vaartuig van den beklaagde te huis behoort, zijn, volgens de gevallen, wederzijds bevoegd om over de in voorgaande artikelen voorziene inbreuken uitspraak te doen.

Art. 7. De bepalingen van deze wet zijn ook van toepassing, in de territoriale wateren van België, op personen die zich aan boord van eenig schip of vaartuig, van welke nationaliteit ook, bevinden.

De in artikel 5 aangeduide agenten, ter uitzondering der gezagvoerders van vreemde kruisers, zijn bevoegd om de in de territoriale wateren bedreven inbreuken op te sporen en vast te stellen.

Die inbreuken worden gevonnisd door de boetstraffelijke rechtbank van het arrondissement of door de politierechtbank van het kanton in welker gebied zij bedreven worden.

Art. 8. In afwijking van § 1 van artikel 100 van het Strafwetboek zullen het VII^e hoofdstuk en artikel 85 van het I^e boek van dat Strafwetboek op de bovenvermelde inbreuken van toepassing zijn.

De artikelen 42 en 43 van hetzelfde Strafwetboek zullen daarop niet van toepassing zijn.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel bekleed en door den *Moniteur* bekend gemaakt worde.

Gegeven te Laeken, den 2ⁿ Juni 1890.

LEOPOLD.

Van 's Konings wege :
De Minister van Justitie,
JULES LE JEUNE.

Met 's Lands zegel gezegeld :
De Minister van Justitie,
JULES LE JEUNE.

Vergunning noodig om aan de visschers in de Noordzee proviand en andere tot hun verbruik dienende voorwerpen, met uitzondering van sterke dranken, te verkoopen.

LEOPOLD II, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstigen, HEIL.

Gezien de wet van 8 Augustus 1888, houdende goedkeuring van de Overeenkomst, gesloten te 's Gravenhage op 16 November 1887, tot het tegengaan der misbruiken voortvloeiende uit den verkoop van sterken drank onder de visschers op de Noordzee, en inzonderheid artikel 3 dier Overeenkomst;

Gezien de wet van 2 Juni 1890, houdende beteugeling van de overtredingen dier Overeenkomst;

Gezien de wet van 1 Juli 1893, houdende goedkeuring van het Protocol, gesloten te 's Gravenhage op 14 Februari 1893, betreffende het van kracht worden van die Overeenkomst;

Gezien de wet van 27 September 1842 op de zeevaartpolitie;

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien,

Wij hebben besloten en Wij besluiten :

Artikel 1. De waterschouten zijn er mee belast de vergunning, bedoeld bij artikel 3 van de Overeenkomst van 's Gravenhage, in dato 16 November 1887, te verleenen.

Art. 2. Zij die een vergunning verlangen, voegen bij hun aanvraag:

1° Een uittreksel uit hun geboorteakte;

2° Een getuigschrift van het gemeentebestuur waaruit blijkt dat zij van goed gedrag en zeden zijn.

Art. 3. De vergunning wordt verleend in den vorm dien Onze Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien zal bepalen. Daarin zijn vermeld de naam, de voornamen en het beroep van belanghebbende, alsmede de naam, de aard en de tonnenmaat van het vaartuig waarop andere voorwerpen dan sterke dranken verkocht zullen worden.

Art. 4. De vergunning kan te allen tijde ingetrokken worden. De intrekking wordt uitgesproken door een ministerieel besluit, na het ingewonnen oordeel van den waterschout.

Onze Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Laeken, den 1ⁿ Mei 1894.

LEOPOLD.

Van 's Konings wege:

De Minister van Spoorwegen,
Posterijen en Telegrafien,

J. VANDENPEERBOOM.

Model van vergunning goedgekeurd bij ministerieel besluit
van 1 Mei 1894.

KANTOOR
VAN DEN WATERSCHOUT

te

VERGUNNING N^o

De Waterschout der haven

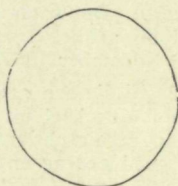
Gezien het koninklijk besluit van 1 Mei 1894, genomen ter uitvoering van de wet van 8 Augustus 1888;

Verleent bij deze aan den heer, bevel voerende over het vaartuig, getuigd als
....., metende ton, de vergunning bedoeld bij artikel 3 (1) der Overeenkomst, gesloten te 's Gravenhage, den 16^{en} November 1887, ten einde op de Noordzee, aan de visschers proviand en andere tot hun gebruik dienende voorwerpen te verkoopen, met uitzondering van sterke dranken.

Te, den 1 .

Zegel.

(Handteekening van den houder.)



(1) Art. 3 der overeenkomst gesloten te 's Gravenhage den 16^{en} November 1887 : « Het recht om aan de visschers proviand en andere tot hun gebruik dienende voorwerpen, met uitzondering van sterke dranken, te verkoopen, is onderworpen aan een vergunning verleend door den Staat, tot welken het schip behoort. Die vergunning moet onder andere de volgende voorwaarden behelzen :

1. Het schip mag geen grootere hoeveelheid sterken drank aan boord hebben, dan noodig geoordeeld wordt voor het gebruik der bemanning.

2. Elke ruiling van de hierboven bedoelde voorwerpen tegen gevangen visch, voorwerpen van scheepsuitrusting of vischtuig, is verboden.

3. De van die vergunning voorziene vaartuigen zullen het bijzonder en gelijkvormig merkteeken moeten voeren waaromtrent de Hooge Contracteerende Partijen zullen overeenkomen. (Witte vlag met de zwarte letter S in het midden. Die vlag moet steeds aan den grootsten mast van het vaartuig opgeheschen zijn; de vlag twee meter groot in het vierkant en de letter S, één meter hoog en twee decimeter vet.)

Wet van 27 Maart 1882 houdende strafbepalingen tot beteugeling van het vervaardigen, verkoopen, aan boord nemen en gebruiken van werktuigen, welke dienen om in zee vischnetten door te snijden of te vernietigen.

Artikel 1. Hij die werktuigen, welke uitsluitend dienen om in zee vischnetten door te snijden of te vernietigen, vervaardigt, verkoopt, ten verkoop uitstalt, aan boord neemt of doet aan boord nemen, wordt veroordeeld tot gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en tot een geldboete van zes en twintig frank tot honderd frank.

De werktuigen worden verbeurd verklaard.

Art. 2. Met dezelfde straffen worden gestraft zij die van die werktuigen gebruik maken.

Worden de netten dientengevolge vernietigd of beschadigd, dan bedraagt de gevangenisstraf vijftien dagen tot twee maand en de geldboete vijftig frank tot tweehonderd frank.

Art. 3. De gevangenisstraf en de geldboete, gesteld op het aan boord nemen en het gebruiken, worden verdubbeld wanneer die handelingen plaats hebben bij nacht.

Art. 4. Buiten de officieren van de gerechtelijke politie belast met het opsporen en het vaststellen van de misdrijven van gemeen recht, hebben de waterschouten en hun agenten zoomede de douanebeambten in opdracht de overtredingen op te sporen en vast te stellen door middel van processen-verbaal, die rechtsgeldig zijn tot het bewijs van het tegendeel.

Art. 5. Bedoelde officieren en agenten hebben het recht de visschersvaartuigen te allen tijde te onderzoeken en de verboden werktuigen aan te slaan.

De visschers, die niet toestemmen in het onderzoek of in de inbeslagneming, worden gestraft met een geldboete van zes en twintig frank tot tweehonderd frank.

Art. 6. Bij herhaling van de bij vorenstaande artikelen voorziene misdrijven, kunnen de gevangenisstraf en de geldboete verdubbeld worden.

Er is herhaling, wanneer de overtreder gedurende de twee voorgaande jaren wegens eenige inbreuk op deze wet veroordeeld werd.

Koninklijk besluit van 10 Januari 1888 waarbij het gebruik, met een geoorloofd doel, wordt toegestaan van een dreg volgens voorgeschreven model, aan boord der visschersvaartuigen.

Artikel 1. De visschersvaartuigen mogen tot een geoorloofd doel gebruik maken van een gesmeed ijzeren dreg van het hierna beschreven model :

Ronde schacht met vier ronde armen, eindigende met lansvormige lladen zonder scherpe kanten.

Hoogte van het werktuig : 0^m78.

Hoogte van elken arm, aan zijn uiteinde : 0^m20.

Wijdte tusschen de schacht en het uiteinde der armen : 0^m22 tot 0^m23.

Hoogste gewicht : 20 kilogram.

Art. 2. De dreg moet, vóór haar inscheping, worden gemerkt door tusschenkomst van den dienst der zeepolitie, te Oostende.



Wet van 19 Augustus 1891 betreffende de zeevisscherij in de territoriale wateren.

Artikel 1. Overeenkomstig de bepalingen van artikelen 2 en 3 der internationale overeenkomst gesloten te 's Gravenhage op 6 Mei 1882 en goedgekeurd bij de wet van 6 Januari 1884, is voortaan de visscherij, hetzij aan boord, hetzij in een losvarend bootje, voor alle vreemd vaartuig verboden, binnen een kring van drie geographische mijlen van 60 in den breedtegraad, gerekend van de laagwaterlijn, langs de geheele uitgestrektheid der Belgische kust.

Worden als daden van visscherij aanzien :

1° Het vangen of de poging tot vangen van visch, week- of schaaldieren;

2° Het vernietigen of wegnemen der kuit, van het broedsel en het oesterbroed.

Door den Koning mag in internationale overeenkomsten van dit verbod afgeweken worden.

Art. 2. Een koninklijk besluit zal de bepalingen regelen naar welke de visschersschepen, die in de territoriale wateren komen varen of ankeren, zich te gedragen hebben.

Art. 3. Buiten de ambtenaars der gerechtelijke politie belast met het opsporen en vaststellen der wanbedrijven van gemeen recht, zullen de aangestelde kapiteins die gezag voeren over schepen van den Staat, de waterschouten en hun agenten, de ambtenaars en beambten van het tolwezen en van bruggen en wegen, alsook de gendarmerie, opsporen en vaststellen, bij processen-verbaal die rechtsgeldig zijn tot het tegendeel bewezen zij, de inbreuken op hetgene verboden en bepaald is in artikel 1 en in het koninklijk besluit waarvan in artikel 2 dezer wet gesproken wordt.

Art. 4. Het vaartuig dat in gebreke gevonden wordt, wordt in de naastbijgelegen Belgische haven binnengebracht en den waterschout overgegeven. In havens waar geen waterschoutsambt bestaat, wordt het aan het tolwezen of aan de gemeenteoverheid overgegeven.

Het vaartuig wordt evenwel niet daarheen gebracht of wordt er niet langer opgehouden, mits neerlegging, hetzij in handen van den agent die proces-verbaal opmaakt, hetzij in handen der overheid aan welke het schip overgegeven werd, eener borgstelling van 600 frank, die in bewaring komt bij het kantoor der registratie in welks gebied de bevoegde rechtbank zich bevindt.

De borgstelling bedraagt slechts 100 frank, waar het een overtredding geldt van de bepalingen waarvan sprake in artikel 2.

Wordt die storting niet gedaan, dan mag de regeering het vaartuig ophouden tot volkomen betaling van boete en kosten, en ook deszelfs openbare verkooping verordenen, indien, binnen de drie maanden na het eindvonnis, de veroordeelde zich niet gansch gekweten heeft.

De regeering is niet aansprakelijk, in geval van welkdanige averij, van vernietiging of verlies van het vaartuig, terwijl het aan den ketting ligt, tenzij er bewezen schuld zij vanwege de agenten van den Staat.

Art. 5. In geval van inbreuk op artikel 1, zal gansch de vischvangst die tijdens de vaststelling aan boord gevonden wordt, in beslag genomen en openbaar verkocht worden.

De werktuigen worden insgelijks in beslag genomen, tenzij de overtreder toestemt de waarde ervan, volgens schatting van den agent die proces-verbaal opmaakt, als hierboven gezegd wordt, in bewaring te geven.

Evenwel kan van dit vermogen geen gebruik gemaakt worden als het in België verboden werktuigen geldt.

De verkoopprijs van de vischvangst, alsmede de werktuigen of dezer waarde, worden teruggegeven wanneer de betichte vrijgesproken wordt of de openbare eisch, door verjaring of anderszins, vervallen is.

Art. 6. Inbreuk op artikel 1 wordt gestraft met veroordeeling van den gezagvoerder des vaartuigs of, bij gebreke, van hem die denzelve vervangt, tot geldboete van 26 tot 250 frank.

De rechtbank zal bovendien verbeurd verklaren den verkoopprijs van den in beslag genomen visch, en, als daartoe reden is, geheel of gedeeltelijk die van de niet verboden werktuigen of van dezer waarde. Zij zal de vernietiging der verboden werktuigen bevelen.

De geldboete zal 50 tot 500 frank bedragen :

1° Indien de inbreuk gepleegd werd tusschen zonsondergang en -opgang;

2° Bij hervalling binnen de twee jaren die op een veroordeeling volgen;

3° Indien de gezagvoerder of, bij gebreke, hij die hem vervangt het bevel tot aanvoeren van zijn schip niet nagekomen is of zich verzet heeft tegen de inbeslagneming van de werktuigen of de vischvangst.

Art. 7. Inbreuk op een der bepalingen van het besluit in artikel 2 voorzien, wordt gestraft met boete van enkele politie, die op het dubbel gebracht wordt in de gevallen vermeld in voorgaand artikel.

Art. 8. De Koning zal de beperkingen en de noodige maatregelen bepalen om het vernietigen en wegnemen, door inlandsche visschers,

der kuit, van het broedseel en het oesterbroed, te voorkomen. Het besluit zal de straffen vaststellen, overeenkomstig de voorschriften onder artikel 6.

Art. 9. De overtredingen der voorschriften van deze wet of van de koninklijke besluiten, te harer uitvoering genomen, worden gebracht voor de boetstraffelijke rechtbank of voor de politie-rechtbank die rechtsmacht heeft over de haven welke het dichtst bij de plaats der overtreding is gelegen, dit volgens de regelen door het Wetboek van strafvordering dienaangaande bepaald.

De eisch zal verjaard zijn door den tijd van drie maanden te rekenen van den dag der overtreding.

Daarenboven zal hij vervallen zijn indien er geen vervolging ingespanssen werd binnen de maand te rekenen van denzelfden dag.

Art. 10. Indien er verzachtende omstandigheden voorhanden zijn, mogen de straffen verminderd worden overeenkomstig artikel 85 van het Strafwetboek.



Koninklijk besluit van 5 September 1892 nopens de bepalingen waaraan de vreemde visschersschepen, die in de territoriale wateren komen varen of ankeren, zich te gedragen hebben.

Artikel 1. Gedurende zijn verblijf in de Belgische waters moet ieder vreemd schip zijn vischtuigen aan boord hebben en de vlag zijner nationaliteit voeren.

Art. 2. Het moet zich gedragen naar de regels aan de nationale schepen opgelegd betrekkelijk de lichten, de seinen, de merken, het uitwijken en ankeren.

Art. 3. Het zal voorzien zijn van officieele stukken, door de bevoegde overheden van zijn land afgeleverd en die zijn nationaliteit vaststellen, zijn buitenmerken echt verklaren en den naam van zijn eigenaar en dengene van zijn kapitein of patroon aanduiden. Deze stukken moeten getoond worden bij iedere aanvraag der overheden in artikel 3 der wet van 19 Augustus 1891 vermeld.

Art. 4. Het is aan elk vreemd schip verboden, bij den ingang der haven of der reeden, de scheepvaart of de vischvangst der Belgische schepen te verhinderen.

Dienvolgens moet de manschap onmiddellijk gehoorzamen aan het bevel van heen te varen, dat haar door de Belgische overheden zou gegeven worden.

Art. 5. Alle inbreuk op de bepalingen van dit besluit zal aanleiding geven tot de toepassing der maatregels en straffen voorzien bij artikels 4, 7, 9 en 10 der wet van 19 Augustus 1891.

Art. 6. Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit, dat op 1 September 1892 van kracht wordt.



Koninklijk besluit van 5 September 1892 tot vaststelling van de beperkingen en de noodige maatregelen om de inlandsche visschers te beletten de kuit, het broedsel en het oesterbroed te vernielen en te verwijderen.

Artikel 1. De vischvangst door middel van dynamiet of alle andere ontplofstof is verboden.

Art. 2. (Ingetrokken bij koninklijk besluit van 8 April 1927.)

Art. 3. (Gewijzigd bij koninklijk besluit van 3 Mei 1929.)

De lengten, beneden welke de navermelde visschen terug in zee moeten geworpen worden, zijn bepaald als volgt :

1° 0^m25 de turftot en de griet;

2° 0^m15 de tong.

Die maten betreffen de totale lengte van die visschen.

Worden beschouwd als komende uit de kustzee, de visschen van voormelde soorten, gevonden aan boord van de nationale visschersbooten, varende of geankerd in de Belgische wateren.

Art. 4. De in artikel 3 vermelde visschen welke de bepaalde grootte niet hebben, mogen, welk ook hun oorsprong zij, in België noch gelost, noch vervoerd, noch rondgevent, noch te koop gesteld, noch verkocht worden.

Art. 5. De schepen die visschen in de territoriale zee, moeten de merken voeren welke voor de vischvangst in de volle zee opgelegd zijn door de op 6 Mei 1882 te 's Gravenhage gesloten internationale overeenkomst en door de latere overeenkomsten.

Art. 6. De overtredingen van dit besluit worden opgespoord en vastgesteld zooals gezegd is in artikel 3 der wet van 19 Augustus 1891.

De verschillende agenten bij diezelfde bepaling aangeduid, hebben het recht te allen tijde de Belgische schepen welke zich in de territoriale zee bevinden te onderzoeken.

Art. 7. Wanneer een inbreuk op artikels 1 of 2 vastgesteld is, worden de verboden stoffen of werktuigen in beslag genomen, evenals de gevangen visch, die openbaar verkocht wordt.

De verkoopprijs en de werktuigen worden teruggegeven wanneer de betichte vrijgesproken wordt of de openbare eisch door verjaring of anderszins vervallen is.

Handwritten notes:
opgenomen
1892
1898

De visschen welke de wettelijke afmetingen niet hebben worden insgelijks in beslag genomen en in de zee teruggeworpen of onverwijd aan het dichtstbij gelegen weldadigheidsgesticht bezorgd.

X Art. 8. De straffen waarin de overtreder of, wanneer het een overtreding geldt op een schip begaan, de bevelhebber of zijn plaatsvervanger, vervallen is, zijn bepaald als volgt :

A. Voor inbreuk op artikel 1, een geldboete van 50 tot 250 frank, onverminderd de straffen welke uitgesproken worden voor overtreding van het koninklijk besluit van 1 December 1891 of van de bepalingen die later zouden vastgesteld worden betreffende de ontplofstoffen.

B. (Ingetrokken bij koninklijk besluit van 8 April 1927.)

X C. Voor inbreuk op de artikels 3, 4 en 5, een boete van 26 tot 100 frank.

Deze hoogste en minste bedragen worden verdubbeld :

1° Indien de inbreuk gepleegd werd tusschen zonsondergang en zonsopgang;

2° Bij hervalling binnen twee jaar na een veroordeeling;

3° Indien de gezagvoerder of, bij gebreke, hij die hem vervangt, het bevel tot aanvoeren van zijn schip niet nagekomen is, of zich verzet heeft tegen de inbeslagneming van de werktuigen of van de gevangen visch.

X Art. 9. De enkele weigering van zijn schip aan te voeren of te laten onderzoeken zal gestraft worden met een geldboete van 26 tot 200 frank.

Art. 10. Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit, dat op 1 October 1892 in werking zal treden.



Koninklijk besluit van 29 October 1928 waarbij het visschen langsheen de Belgische kust met sleepnetten waarvan de breedte der opening meer dan 12 meter bedraagt, verboden wordt.

Artikel 1. Het visschen met sleepnetten waarvan de breedte der opening meer dan 12 meter bedraagt, is verboden langsheen gansch de Belgische kust, op een afstand van minder dan drie geografische mijlen gerekend van de laagwaterlijn.

Art. 2. Alle overtreding van de bepalingen van onderhavig besluit, zal aanleiding geven tot het toepassen der maatregelen en straffen, voorzien bij de artikelen 6, 7, 8 en 9 van het koninklijk besluit van 5 September 1892, genomen in uitvoering van artikel 8 der wet van 19 Augustus 1891.



Wet van 22 Augustus 1901 op de mosselvangst.

Artikel 1. Zullen gestraft worden met een boete van 5 tot 25 fr. en met een gevangenzitting van één tot zeven dagen of met slechts één dezer straffen, onverminderd, desgevallend, de andere straffen jegens de vreemdelingen verordend bij de wet van 19 Augustus 1891 op de zeevischvangst in de territoriale wateren, zij die, door middel van welk gereedschap ook en zonder machtiging, mosselen, mosselzaad, schelpslakken of andere zeeproducten zullen gevischt of gezocht hebben op de werken die van de kunst en haar havens afhangen.

Art. 2. In geval van herhaling, zullen de overtreders veroordeeld worden tot boete en gevangenisstraf.

Er bestaat herhaling wanneer, in den loop der twee vorige jaren, de overtreder veroordeeld is geweest uit hoofde van een der wanbedrijven voorzien hetzij bij deze wet, hetzij bij het eerste artikel der voormelde wet van 19 Augustus 1891.

Art. 3. Zullen worden gestraft met dezelfde straffen als die voorzien bij de artikelen 1 en 2 hierboven, zij die deel hebben genomen aan de overtreding door een der middelen aangeduid in §§ 2, 3 en 4 van artikel 66 en in artikel 67 van het Strafwetboek.

Art. 4. Een koninklijk besluit zal de voorwaarden vaststellen volgens welke de machtiging, in het eerste artikel bedoeld, kan verleend worden (K. B. van 29 Augustus 1903).

Art. 5. Behalve de officieren der gerechtelijke politie belast met het opzoeken en vaststellen der overtredingen van gemeen recht, zullen de gecommisioneerde kapiteins bevelhebbers op Staatschepen, de waterschouten en hun agenten, de beambten en bedienden van het tolwezen en die van bruggen en wegen, alsook de gendarmerie, de misdrijven, voorzien bij artikelen 1, 2 en 3 van deze wet, opzoeken en vaststellen bij processen-verbaal die als bewijs zullen gelden totdat het tegendeel bewezen zij.

Art. 6. De booten en het gereedschap door de overtreders gebruikt zullen in beslag worden genomen, in een naburige Belgische haven gebracht en aan den waterschout overgeleverd worden, of, indien er geen kantoor van den waterschout bestaat, aan het tolwezen of aan de gemeenteoverheid.

Nochtans zullen de booten en het gereedschap er niet gebracht of niet meer teruggehouden worden, indien, in handen van den agent die proces-verbaal heeft opgemaakt, ofwel van de overheid wie de voorwerpen werden aangebracht, een borgtocht wordt

gestort van 200 frank, die geconsigneerd zal worden ten kantore der verschillende middelen, binnen welks gebied de bevoegde rechtbank haar zetel heeft.

Worden de beschuldigten vrijgesproken, of is, door verjaring of wegens een andere reden, de openbare rechtsvordering vervallen, dan zal de borgtocht worden teruggegeven.

In geval van verooddeeling, zal, na betaling hetzij der boete en kosten, hetzij alleenlijk der kosten, indien het een voorwaardelijke veroordeeling geldt, de borgtocht geheel worden teruggegeven. Bij gebreke van betaling zal hij, drie maanden na betekening van het eindvonnis, terug worden gegeven na aftrek van het beloop dier geldelijke straffen.

Bij gebreke van storting van voormelden borgtocht, zullen de in beslag genomen boot en gereedschap teruggehouden worden tot volledige betaling der verschuldigde boete en der kosten waartoe de overtreders veroordeeld geweest zijn, en de openbare verkoopning ervan zal gedaan worden door den ontvanger der domeinen, indien de veroordeelden niet alles afbetaald hebben binnen voorzegden termijn van drie maanden.

In dit geval zal het deel van den verkoopprijs, dat het beloop der aan de schatkist verschuldigde som overtreft, aan den eigenaar der verkochten voorwerpen worden terugbetaald.

De Staat zal niet verantwoordelijk zijn wegens om 't even welke averij, wegens vernietiging of verlies van de in beslag genomen booten en gereedschap, uitgenomen in geval van bewezen fout welke aan zijn agenten toe te schrijven is.

Art. 7. Wordt afgeschaft artikel 13 van het decreet van 16 December 1811 houdende reglement van politie der polders in de departementen der Schelde, der Scheldemonden, der Leie, der twee Nethen, enz.

**Koninklijk besluit van 29 Augustus 1903 betreffende het
visschen of zoeken van eetbare mosselen, schelpslak-
ken en andere zeeproducten. (Gewijzigd en aangevuld
door de koninklijke besluiten van 7 September 1910,
24 Januari 1920, 10 Mei 1921, 5 Januari 1923 en
22 Februari 1926.)**

Artikel 1. De ingenieurs en conducteurs van bruggen en wegen mogen aan ieder, zonder onderscheiding van nationaliteit, toelatingskaarten kosteloos afgeven, om te visschen of te zoeken eetbare mosselen die ten minste 3 centimeter en half lengte hebben, schelpslakken en andere zeeproducten, ter uitzondering van het mosselzaad, te weten :

I. Te allen tijde, maar zonder gebruik van booten, op de hierna aangeduide werken :

Haven van Nieuwpoort : de lage zeehoofden welke de havengeul omboorden; het timmerwerk der voetgangersbrug; de droge en gemetselde bekledingen van de steenglooijingen en van de kribben der havengeul, alsook van het toegangskanaal tot het sas der vlotkom; de kaaimuur en de houten steigers voor de stad Nieuwpoort.

Haven van Oostende : (Bepaling ingetrokken bij koninklijk besluit van 22 Februari 1926.)

Haven van Blankenberghe : de lage zeehoofden welke de havengeul omboorden.

Kust : de hoofden en kribben op het strand en die der zeegeulen van het sas van Heyst, ter uitzondering nochtans der gedeelten in rijswerk.

Het visschen of het plukken van mosselen en schelpslakken, welke ook hun ouderdom of grootte weze, en van alle zeeplanten is verboden op de lage strandhoofden der havengeul van Oostende. (K. B. van 22 Februari 1926.)

II. Slechts van 1 October ingesloten (K. B. van 7 September 1910) tot 30 April (K. B. van 24 Januari 1920) ook ingesloten op de werken aangeduid in artikel 2 van dit besluit.

Op deze laatste werken blijven het visschen en het zoeken verboden van 1 Mei (K. B. van 24 Januari 1920) tot 30 September ingesloten (K. B. van 7 September 1910).

De toelatingskaarten zijn persoonlijk en gelden maar voor één jaar.

Zij duiden aan naam, voornamen, bedrijf en huisvesting van den verkrijger, de werken waarop het visschen en het zoeken zijn toegelaten en de voorwaarden waaraan zij onderworpen zijn. Zij moeten van de handtekening van den verkrijger worden voorzien.

Het trekken van mosselzaad is te allen tijde tusschen zonsondergang en zonsopgang verboden. (K. B. van 24 Januari 1920.)

Art. 2. Het trekken van mosselzaad blijft volstrekt verboden van 1 Mei (K. B. van 24 Januari 1920) tot 30 September ingesloten. (K. B. van 7 September 1910.)

Het is toegelaten van den 1ⁿ October (K. B. van 7 September 1910) tot den 30ⁿ April ingesloten (K. B. van 24 Januari 1920), maar op de hierna aangeduide werken alleen :

Haven van Nieuwpoort : de staketsels met hunne eindhoofden van de havengeul en van het toegangskanaal tot het sas der vlotkom, alsook de driepikkels der havengeul.

Haven van Oostende : de staketsels der havengeul : het westelijk staketsel van aan de kaai der Staatssleepbooten tot het uiteinde in zee; het oostelijk staketsel van den ingang der werfbank tot het eindhoofd in zee.

Haven van Blankenberghe : de staketsels met hunne eindhoofden der havengeul.

Vorenstaande bepalingen zijn aangevuld als volgt bij artikel 1 van het koninklijk besluit van 10 Mei 1921 :

1° (Bepaling ingetrokken bij koninklijk besluit van 22 Februari 1926);

2° Op de lage zeehoofden van de havengeul van Nieuwpoort;

3° Op de zeehoofden en de kribben van de kust, alsook op de lage zeehoofden der sluizen van Heyst, met uitzondering van de met ruwe breuksteen beballaste sluishoofden en van de niet-beballaste gedeelten in rijswerk dezer werken.

Het trekken van mosselzaad is alleen toegelaten aan de personen voorzien van een betalende vergunning, welke afgeleverd wordt door den hoofdingenieur van bruggen en wegen, directeur van den bijzonderen dienst der kust te Oostende, of door zijn afgevaardigde, op het overleggen van het kwijtschrift van den hierna vastgestelden prijs :

« De vergunningen mogen alleen verleend worden aan visschers van beroep, die sedert ten minste één jaar, in België, hun woonplaats en hun verblijf hebben en deelnemen aan de uitloting der mosselbanken gelegen in den Brakman en de Westerschelde, of die handelen voor rekening van een visschersbaas welke, sedert ten minste één jaar, in België zijn woonplaats heeft en deel neemt aan de uitloting van voormelde mosselbanken. » (K. B. van 7 September 1910.)

De belanghebbenden moeten bewijzen, naar volle genoegen van voornoemden hoofdingenieur of van zijn afgevaardigde, dat zij de door voorgaande alinea vereischte voorwaarden vereenigen.

Twee soorten van vergunningen worden ingesteld :

De eerste, kostende 60 frank, voor de personen die aan boord zijn van een boot van 15 ton laadvermogen en meer;

De tweede, kostende 40 frank, voor de personen die aan boord zijn van een boot van minder dan 15 ton laadvermogen.

Die sommen zijn betaalbaar in het kantoor der domeinen te Assenede, te Oostende en te Nieuwpoort; zij kunnen slechts terugbetaald worden wanneer de gevraagde vergunningen niet toegestaan zijn, en geen hoegenaamde vergoeding noch teruggaaf van prijs zal mogen geëischt worden wegens schade toegebracht aan de opbrengst of vernieling van dezelfde, door welke oorzaak het zij.

De vergunningen zijn streng persoonlijk en verplichtend voor iederen persoon afzonderlijk die zich aan boord bevindt van een boot gebruikt voor het trekken van mosselzaad; zij zijn geldig tot den 31ⁿ Maart ingesloten na den dag der uitgifte.

Een betalende vergunning geeft aan den houder het recht om, zolang deze vergunning geldig is, eetbare mosselen te vissen of te zoeken welke ten minste 3 centimeter en half lengte hebben, schelpslakken en andere zeeproducten op al de werken aangeduid in artikels 1 en 2 van dit besluit.

Om zijn vergunning te verkrijgen, moet de visschersbaas verklaren :

1° Naam en tonnemaat van zijn boot;

2° Letters en nummers onder dewelke zijn boot gekend is in het bestuur van het zeezezen;

3° Naam, voornamen en huisvesting der personen waaruit zijn bemanning zal bestaan;

4° Of de boot uitsluitend dient in de Belgische wateren, ofwel of zij gebruikt wordt zoowel in Belgische als in uitlandsche wateren.

De baas moet insgelijks bewijzen dat ieder persoon, die zich aan boord zal bevinden, reeds van een vergunning is voorzien; zoo niet, moet hij den prijs betalen van de nog niet afgeleverde vergunningen en de bewijsmiddelen bijbrengen welke noodig zijn om die vergunningen te verkrijgen.

Hij mag op geenerlei wijze de samenstelling van zijn personeel veranderen zonder, voorafgaandelijk, den hoofdingenieur van bruggen en wegen te Oostende of zijn afgevaardigde daarvan te verwittigen.

Indien de houder eener vergunning 2° klasse dienst neemt op een boot van 15 ton laadvermogen en meer, moet hij zich voorzien van een vergunning 1° klasse en daarvoor een bijbetaling doen van 20 frank. In dit geval, wordt de vergunning 2° klasse vernietigd.

Iedere vergunning duidt aan naam, voornamen en huisvesting van den verkrijger; zij is voorzien van dezès portret op papier van 6 centimeter hoogte op 4 centimeter breedte, het hoofd hebbende ten minste één centimeter. De verkrijger is gehouden de vergunning van zijn handteekening te voorzien.

Wanneer de boot uitsluitend dient in de Belgische wateren, moet het nummer der vergunning van den baas, in zwarte cijfers, welke een lengte van 15 centimeter hebben, duidelijk met olieverf worden geschilderd op den achtersteven van de boot, van weerskanten van het roer te midden van een witten kringvormigen grond hebbende een diameter van 25 centimeter.

Art. 3. De toelatingskaarten en vergunningen moeten worden ver-
toond op elke vordering der beambten, agenten en bedienden vermeld
in artikel 5 der wet van 22 Augustus 1901.

Art. 4. Het gereedschap toegelaten voor het trekken van mossel-
zaad, het visschen en het zoeken van eetbare mosselen, schelp-
slakken en andere zeeproducten mag niet dan in hout zijn. Nochtans
is het toegelaten gebruik te maken van een spatel bestaande uit een
houten plaat verlengd met een ijzeren beslag derzelfde breedte als
de plaat en eindigende met eenen schuinen ongescherpten kant.

Het gebruik van ijzeren ongescherpte schoppen met omgebogen
randen, wegende 1 kgr. 700 tot 2 kilogram is insgelijks toegelaten.
(K. B. van 5 Januari 1923.)

Voor het trekken, het visschen en het zoeken is het verboden ander
gereedschap aan boord te hebben.

Een model van de spatel en van de schop (K. B. van 5 Ja-
nuari 1923) zal neergelegd worden in het kantoor van den hoofd-
ingenieur-directeur van bruggen en wegen te Oostende en van de
ingenieurs en conducteurs van zijn dienst.

Art. 5. Boven hetgeen gezegd is in artikel 1, vóórlaatste alinea,
en in artikel 2, eerste alinea, is het trekken van mosselzaad, het
visschen en het zoeken van eetbare mosselen, schelpslakken en
andere zeeproducten verboden :

1° Op al de werken, tusschen zonsondergang en zonsopgang,
alsook op de Zondagen en wettige feestdagen;

2° Op de gedeelten der werken die met lage tij niet bloot komen,
alsook tusschen de steenen der hoofden.

Het is insgelijks verboden de bedekking of de beladingsteenen
om te keeren of los te maken.

Bij de aankomst op de werken en vooraleer het trekken van mossel-
zaad te beginnen, moet de visschersbaas of een andere der beman-
ning zich begeven bij den conducteur van bruggen en wegen van
het gebied of bij zijn afgevaardigde.

Art. 6. Indien aan zekere werken schade veroorzaakt wordt door
misbruik begaan in het nemen van mosselzaad, eetbare mosselen,
schelpslakken en andere zeeproducten, mogen de toelatingen in het
algemeen ingetrokken worden voor wat die werken aangaat, zonder
dat door de houders van betalende vergunningen eenige vergoeding
of teruggaaf van prijs kan gevergd worden.

Dezelfde handeling zal gevolgd worden gedurende de werken
welke het bestuur van bruggen en wegen aan de bestaande kunst-
werken nuttig zou oordeelen te verrichten.

Art. 7. De houders van toelatingskaarten en vergunningen zijn
verantwoordelijk voor alle schade door hen aan de werken veroor-
zaakt ter gelegenheid van het nemen van mosselzaad, eetbare mos-
selen, schelpslakken en andere zeeproducten. Die schade zal onmid-
delijk hersteld worden door de zorgen van het bestuur van bruggen
en wegen ten koste van de bedrijvers, wier toelatingskaarten en
vergunningen mogen ingetrokken worden.

Is deze die de schade heeft bedreven onbekend, dan zijn al de personen welke de bemanning uitmaken solidair verantwoordelijk.

In alle geval is de visschersbaas solidair verantwoordelijk voor de schade veroorzaakt door zijn volk.

Art. 8. De formule der toelatingskaarten in artikel 1 bedoeld, en der vergunningen waarvan sprake is in artikel 2, zal door Onzen Minister van Financiën en Openbare Werken worden bepaald.

Art. 9. Behoudens de toepassing der straffen opgelegd door de wet van 22 Augustus 1901, mogen de houders die een der bepalingen van dit besluit overtreden onmiddellijk van hun toelatingskaarten en vergunningen worden beroofd, en nieuwe toelatingskaarten en vergunningen kunnen hun geweigerd worden binnen den duur van het jaar of het werkseizoen na dit voor hetwelk de toelatingen werden afgeleverd.

In geval van herhaling binnen de twaalf maanden, kunnen aan de overtreders toelatingskaarten of vergunningen geweigerd worden gedurende twee achtereenvolgende jaren of werkseizoenen.

De overtredingen worden vastgesteld bij processen-verbaal opgemaakt door de beambten, agenten en bedienden aangeduid in artikel 5 der wet van 22 Augustus 1901.

Er wordt door Onzen Minister van Financiën en Openbare Werken beslist over het weigeren van toelatingskaarten en vergunningen, wegens overtredingen.

**Koninklijk besluit van 10 Mei 1921
betreffende het trekken van mosselen.**

Artikel 1. Bij aanvulling van artikel 2 van het besluit van 29 Augustus 1903, gewijzigd door Onze besluiten van 7 September 1910 en 24 Januari 1920, is het trekken van mosselzaad toegelaten binnen het tijdvak van 1 October tot 30 April medebegrepen :

1° (Ingetrokken bij K. B. van 22 Februari 1926) (1);

2° Op de lage zeehoofden van de havengeul van Nieuwpoort;

3° Op de zeehoofden en de kribben van de kust, alsook op de lage zeehoofden der sluizen van Heyst, met uitzondering van de met ruwe breuksteen beballaste sluishoofden en van de niet beballaste gedeelten in rijswerk dezer werken.

Art. 2. Dit trekken is onderworpen aan alle voorbehoud, bepalingen en voorwaarden vastgesteld in de voormelde besluiten van 29 Augustus 1903, van 7 September 1910 en van 24 Januari 1920; daarenboven is het trekken alleen geoorloofd in tegenwoordigheid van de aangewezen agenten van bruggen en wegen.

Er zal overgegaan worden tot het trekken zonder de breuksteen te verplaatsen en zonder de voegen te beschadigen van de bekledingen in breuksteen of in beton, om het mosselzaad uit te halen dat er zich in zou bevinden.

(1) *Artikel 2 van dit besluit bepaalde* : « In afwijking van 1° van het koninklijk besluit van 10 Mei 1921, is het trekken van mosselzaad op de lage strandhoofden der havengeul van Oostende verboden. »

Koninklijk besluit van 7 October 1910 betreffende het nemen van mosselen en andere zeeproducten op de werken van de haven van Zeebrugge.

Artikel 1. Het nemen van mosselen, mosselzaad, schelpslakken en andere zeeproducten is toegelaten :

A. Het gansche jaar op het open hoofd van de haven van Zeebrugge;

B. Slechts van 1 October tot en met 30 April (K. B. van 26 Januari 1920) op de andere werken van deze haven, ter uitzondering van de hoofden en kribben opgericht op het strand, waar het nemen volstrekt verboden blijft.

Het trekken van mosselzaad is te allen tijde tusschen zonsopgang en zonsopgang verboden. (Art. 2 van het K. B. van 26 Januari 1920.)

Art. 2. De Maatschappij der Zeeinrichtingen te Brugge is alleen bevoegd om, door haar aangestelden of vergunninghouders, te visschen zooals bij voorgaand artikel is toegelaten, en dit op last aan den Staat een jaarlijksche vergoeding te storten waarvan het bedrag door Onzen Minister van Financiën zal bepaald worden.

Art. 3. De maatschappij mag als vergunninghouders voor het nemen van het mosselzaad alleen aannemen visschers van beroep, die sedert ten minste één jaar in België hun woonplaats en hun verblijf hebben en deel nemen aan de uitloting der mosselbanken gelegen in den Brakman en de Westerschelde.

Zij zal op elke vordering en ten geheelen genoegen van den hoofdingenieur van bruggen en wegen, directeur van den bijzonderen dienst van de zee kust te Oostende, of van zijn afgevaardigde, bewijzen dat deze voorwaarden door de vergunninghouders vervuld zijn.

Het vervoer van het zaad door dezen ingezameld mag niet te lande geschieden.

Reglement van 20 Mei 1843 ter uitvoering van artikel 9 van het Verdrag van 19 April 1839 betreffende de uitoefening van het recht der visscherij en van den vischhandel.

Artikel 1. (Heeft betrekking op de binnenvisscherij.)

Art. 2. (Heeft betrekking op de binnenvisscherij.)

Art. 3. Hij die de visscherij wil uitoefenen, is gehouden, door middel van een certificaat der gemeentelijke overheid van zijn woonplaats, te doen blijken dat hij onderdaan is van een der beide landen.

Art. 4. Van dit certificaat voorzien, zal de visscher eenmaal in het jaar zich aanmelden bij den agent, die door elke regeering, op haar grondgebied, zal worden aangewezen, te weten : voor de visscherij op het Belgisch gedeelte der Schelde, te Antwerpen, en voor de visscherij, op het Nederlandsch gedeelte van den stroom, te Bath, en zal hij opgave doen van het vaartuig en de manschap met welke hij gewoon of voornemens is zijn bedrijf uit te oefenen.

Deze formaliteit moet vervuld worden in de eerste helft der maanden December, Maart, Juni of September van elk jaar. Zoo dit later geschiedt, zal de visscher, voor zooveel het de betaling aangaat van het consentgeld, vastgesteld bij de afzonderlijke reglementen van elk land, gerekend worden die verklaring te hebben gedaan in de eerste helft der laatst verschenen van een der bovengenoemde vier maanden.

Art. 5. Op deze verklaring, en behoudens betaling van het consentgeld, vastgesteld bij het afzonderlijk reglement van het land, dat zulks aangaat, zal door den agent en ter plaatse voorschreven aan den visscher een akte van consent worden afgegeven tot het visschen op allerlei soorten van visch, welke akte goed zijn zal voor den tijd van een geheel jaar, te rekenen van den eersten der maand, volgende op die, in den loop waarvan hij zijn verklaring gedaan heeft of geacht wordt gedaan te hebben.

In geen geval zal het consentgeld voor de vergunning om de Westerschelde te bevisschen hooger mogen zijn dan dat hetwelk voor het consent op de Ooster-Schelde betaald wordt. Zoo ook zal het consentgeld voor de Belgische consenten om de Schelde te bevisschen beneden Antwerpen, niet hooger kunnen zijn dan dat voor de consenten op de Schelde hooger op.

Art. 6. (Verklaring van 27 Februari 1890.)

De akte van consent vermeldt den naam, de voornamen en de woonplaats van den visscher, alsmede de merkteekenen welke zijn

vaartuig voeren moet overeenkomstig het bepaalde bij artikelen 6, 7, 8 en 9 van de overeenkomst tot regeling van de politie der visscherij in de Noordzee, buiten de territoriale wateren, gesloten te 's Gravenhage den 6ⁿ Mei 1882 tusschen België, Nederland, Duitschland, Denemarken, Frankrijk en het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland, gewijzigd voor zoover betreft artikel 8, § 5, door de verklaring den 1ⁿ Februari 1889 te 's Gravenhage geteekend.

Art. 6. De visschersschepen dragen het letterteeken van de haven, waar zij thuis behooren, en het nummer van inschrijving in de nummerreeks van die haven.

Art. 7. De naam van ieder visschersvaartuig, evenzeer als die van de haven, waar het schip thuis behoort, moeten in witte olieverf op zwarten ondergrond op het hek van het vaartuig worden gesteld in letters, die eene hoogte hebben van minstens 8 centimeter en eene dikte van minstens 12 milimeter.

Art. 8. Het letterteeken en het nummer moeten op eene duidelijk zichtbare wijze worden geplaatst ter weërszijde van den boeg van het schip op een afstand van ongeveer 8 of 10 centimeter beneden het potdeksel. Zij moeten geschilderd worden in witte olieverf op zwarten ondergrond. Die afstand zal evenwel niet verplichtend zijn voor schepen van geringen tonneninhoud, waarop geen genoegzame ruimte onder het potdeksel zou overblijven.

De afmetingen van het letterteeken en het nummer zijn voor schepen van 15 ton en daarboven voor de hoogte 45 centimeter en voor de dikte 6 centimeter.

Voor schepen beneden 15 ton zijn deze afmetingen voor de hoogte 25 en voor de dikte 4 centimeter.

Dezelfde letterteekens en nummers moeten evenzeer in olieverf geschilderd worden aan weërszijden, van het groot zeil van het vaartuig, onmiddellijk boven den hoogsten rifband, en op zoodanige wijze, dat zij zeer zichtbaar zijn; zij worden op witte zeilen in zwarte verf geschilderd, op zwarte zeilen in witte verf, en op zeilen eener tusschenliggende tint in witte of zwarte verf, naar gelang de bevoegde hoogere overheid zulks meest doeltreffend zal oordeelen.

Alle afmetingen van het letterteeken en het nummer op de zeilen zijn een derde grooter dan van die welke op den boeg geplaatst zijn.

Art. 9. De visschersschepen mogen geen andere namen, letters of nummers op de buitenzijde of op de zeilen voeren, dan die welke in de artikelen 6, 7 en 8 dezer overeenkomst vermeld zijn.

(Art. 6, 7, 8 en 9 der overeenkomst gesloten te 's Gravenhage, den 6ⁿ Mei 1882, gewijzigd door de verklaring van 1 Februari 1889.)

Art. 7. Ieder visscher is verplicht om zijn akte van consent tot de visscherij aan boord te hebben, en die akte, op de eerste aanvraag, aan de opzieners der visscherij te vertoonen. Te dien einde zullen de opzieners zich doen kennen door het hijschen eener vlag, waarvan de beide regeeringen elkander wederkeerig de beschrijving zullen mededeelen. Geen visscher mag zich onttrekken of trachten te onttrekken aan het onderzoek der opzieners, wanneer deze zich tot dat einde aan hem zullen vertoonen.

Art. 8. De bepaling van artikel 2 zal niet te kort doen aan het recht, dat beide regeeringen zich voorbehouden, om vergunningen te verleenen voor kunstmatige mosselbanken, wel te verstaan, dat het aanleggen van die banken alleen zal kunnen worden toegestaan ter plaatse waar geen mosselbanken uit de natuur ontstaan. Evenmin

zal de bepaling beletten het verleenen van vergunningen tot het uitoefenen der visscherij door middel van weren.

In beide gevallen echter zullen de onderdanen van beide landen op een voet van volkomen gelijkheid mededingen, en zoo noodig zal het lot beslissen tusschen diegenen, die zich ter bekwamer tijd zullen hebben aangemeld om de bedoelde vergunningen te verkrijgen.

De afkondigingen betreffende die vergunningen worden door het bestuur over de visscherij van het eene land aan dat van het andere medegedeeld, ten minste één maand vóór het einde van den bepaalden tijd, waarop de aanvraag tot verkrijging dier vergunningen moet geschieden.

Art. 9. In alle gevallen zal de regeering, welke die vergunningen zal verleenen, zich vooraf verzekeren, dat deze aan de scheepvaart op den stroom geen hinder doen of schadelijke aanslijkingen kunnen veroorzaken. Mochten zich later dergelijke nadeelen doen bespeuren, zoo zullen de permanente commissarissen deze aanduiden en de regeering welke de vergunning verleend heeft, zal deze weder moeten intrekken en onverwijld de beletselen doen ophouden.

Art. 10. Een iegelijk die, gedurende den tijd waarvoor een der bij artikel 8 vermelde vergunningen verleend is, de kunstmatige mosselbanken of de weren van een anderen visscher vernield of beschadigd zal hebben, of die op gezegde banken mosselen zal gevischt hebben of getracht te visschen, of visch uit de weren en netten zal gehaald hebben of gepoogd te halen, zal strafbaar zijn volgens de wetten van het land, waar deze overtreding gepleegd is.

Art. 11. De visscherij zal geschieden op de voorwaarden voorgescreven bij de afzonderlijke reglementen van het land waar zij wordt uitgeoefend, en de beide regeeringen verbinden zich tot een wederkeerige mededeeling der reglementaire beschikkingen, die reeds bestaan of later opgemaakt zullen worden, ten minste veertien dagen vóór dat zij in werking komen, ten einde ter kennis van de belanghebbenden te kunnen gebracht worden.

Art. 12. De waarschuwingen, welke de wederzijdsche besturen over de visscherij noodig zullen oordeelen ter kennis van de visschers te brengen, worden onmiddellijk, vanwege het bestuur waarvan zij uitgaan, aan den agent voor de visscherij in het andere land gezonden, ten einde, door dezès zorg te worden aangeplakt in de gewone verblijfplaats der visschers.

Art. 13. Gedurende een tijd van twee jaren, te rekenen van den dag, waarop dit reglement ten uitvoer wordt gelegd, zullen de visschers der beide naties gebruik kunnen maken van de netten, welke zij thans bezitten, ofschoon deze ook niet mochten overeenkomen met hetgeen te dien aanzien door de wetten en reglementen van het andere land wordt voorgescreven.

Art. 14. Alle overtreding van dit reglement wordt vervolgd en gestraft overeenkomstig de wetten van het land, waarin zij heeft plaats gehad.

Art. 15. Telkens wanneer in een der beide landen een overtreding op het stuk der visscherij zal geconstateerd zijn ten laste van een onderdaan van het andere land, en dat het bestuur der visscherij van het land, waarin die overtreding heeft plaats gehad, grond zal vinden tot vervolging, zal het aan het bestuur der visscherij van het land waartoe de beschuldigde behoort, afschrift zenden van het proces-verbaal en van de gerechtelijke dagvaarding, en vervolgens aan hetzelfde den inhoud van het gevelde vonnis mededeelen.

Art. 16. De hierna te vermelden voortbrengselen der visscherij, welke door de ingezetenen van beide landen wordt uitgeoefend binnen de grenzen bij artikel 1 van dit reglement aangeduid, genieten, zonder onderscheid, al de voorrechten der nationale visscherij in de havens en plaatsen binnen diezelfde grenzen gelegen, mits de invoer geschiedt onder nationale vlag.

Alleen de navolgende soorten worden beschouwd als visch van de voorbedoelde visscherij afkomstig : spiering, ansjovis, sardijnen, paling, bot, oesters, genaamd Zeeuwsche oesters, mosselen, steurkrabben, garnalen, kreukels, kleine krabben.

Art. 17. Hij, die ingevolge dit reglement de visscherij uitoefent, is gehouden, op de eerste aanvraag daartoe, van zijn hoedanigheid van visscher te doen blijken aan de douanebeambten van beide Staten, die zich aan zijn boord zullen vervoegen, en zulks door het vertoonen van de akte van consent, welke aan hem, krachtens artikel 5, zal gegeven zijn.

Bij gebreke hiervan, zal hij op geenerlei wijze genot kunnen hebben van de voorrechten, welke bij het volgend artikel worden toegestaan, ten ware hij binnen de veertien dagen doe blijken, dat hij vóór deze overtreding werkelijk een akte van consent had bekomen; in dit laatste geval zal hij alleenlijk de kosten te dragen hebben van het proces-verbaal der overtreding.

Art. 18. De vaartuigen, welke op de voorschreven wijze gemerkt zijn en alleenlijk dienen tot uitoefening der visscherij, kunnen vrijelijk, zoowel bij nacht als bij dag, die douanekantoren van beide regeeringen voorbijvaren zonder tot eenige verklaring gehouden te zijn.

Art. 19. De visschersvaartuigen mogen geen andere voorwerpen aan boord hebben dan die welke dienen tot den dagelijkschen leef-tocht der manschap, het sloopstuijg en het gereedschap voor de visscherij benoodigd, alsmede de voortbrengselen dier visscherij zelve.

Alle andere goederen of koopwaren worden aangehouden en verbeurd verklaard; daarenboven wordt de schipper gestraft met een geldboete van het tienvoud der rechten en accijnsen, waaraan de aangehouden artikelen onderworpen zijn, buiten en behalve de toepassing der straffen bij de wetten der respectieve Staten vastgesteld, indien er op de kusten of aan de oevers van den stroom eenige frauduleuse in- of uitvoer gepleegd ware, of daartoe een poging ware aangevend.

Art. 20. De visschersvaartuigen, welke zich op den stroom of aan deszelfs monding bevinden, zijn er onderworpen aan de visitatie en het toezicht der beambten van den actieven dienst der douanen, telkenmale wanneer deze zich tot dat einde bij hen vervoegen.

De schippers of bestuurders zijn gehouden die visitatie gemakkelijk te maken, en tot dat einde, op aanvraag der beambten, de vaart van hun vaartuig te stoppen of te verminderen.

Hij die zich aan de visitatie mocht onttrekken of pogen te onttrekken, wordt gestraft volgens de wetten van het land, waar deze overtreding zal gepleegd zijn.

Art. 21. Het is aan de schippers of bestuurders van visschersvaartuigen verboden om, behoudens het geval van behoorlijk gebleken overmacht, aan wal te komen of aan de kusten of oevers van den stroom hun vaartuig vast te leggen, elders dan aan die plaatsen of in die havens welke daartoe door de respectieve regeeringen zullen worden aangewezen, en zulks op geldboete van twintig frank.

Art. 22. De schippers zijn verantwoordelijk voor de geldboeten, welke ter zake van overtreding van dit reglement verbeurd worden en hun vaartuigen zullen kunnen worden aangehouden tot waarborg dier geldboeten, ten ware er behoorlijke borgtocht gesteld worde, met verkiezing van domicilie in het land, waar de overtreding zal gepleegd zijn.
