

De zeevaartpolitie vroeger en nu

door Lic. J. VYNCKIER

Kapitein ter lange omvaart
Hoofdwaterschout der Schelde a.i.

Van zodra de mensheid in het verleden op zee bedrijvig is geworden, werden de grondslagen gelegd voor het tot stand komen van een exceptioneel recht : het zeerecht.

Het zeerecht is het geheel van de beginselen, gebruiken en voorschriften die de betrekkingen regelen die door de zeevaart ontstaan.

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

In meer beperkte zin spreekt men van zeevaartpolitie wanneer men de beschikkingen bedoelt, waarbij de overheid haar souverain gezag uitoefent op een bijzonder gedeelte van haar territorium : de zee-wateren.

Men verstaat echter ook onder zeevaartpolitie, de organisatie belast met de uitvoering van voornoemde beschikkingen alsook de gezamenlijke personen die tot die organisatie behoren.

De uitvoering van de zeevaartpolitie, in haar brede zin, is thans toevertrouwd aan de Waterschout ¹.

Zoals trouwens elke rechtsinstelling is ook de zeevaartpolitie historisch gegroeid. Ze heeft door de eeuwen heen de evolutie van het zeerecht ondergaan en haar inrichting, haar bevoegdheid en haar werking zijn steeds een getrouwe weerspiegeling geweest van de staatsvorm van het ogenblik.

¹ Waterschout is een samenvoeging van de woorden „water” en „schout”.

De schout of scoutete was in de Middeleeuwen en tijdens de Republiek van de Staten in Nederland de vertegenwoordiger van het centraal gezag in de gemeenten.

Hij was o.m. belast met de opsporing en de vervolging van de strafbare feiten, met de handhaving van de openbare orde, fungeerde als voorzitter van het schepengerecht en zorgde voor de executie van de vonnissen.

In vroegere tijden ging men, in de beoordeling van zeezaken, niet zozeer tewerk naar wetten en verordeningen, als wel naar gebruiken en instellingen der zeevarende kooplieden en schippers.

In de middeleeuwen ontwikkelde zich het zeerecht in de steden aan de Middellandse, Noord en Oostzee, waar de zeevaart bloeide.

Verschillende bekende bronnen zijn uit die tijd overgebleven, bijv. het Consulaat van de Zee, een verzameling vonnissen over zeerecht van de Consulsrechtbank te Barcelona, verder de *Rôles d'Oléron* een verzameling van beslissingen in zeezaken, die door alle zeemogendheden zijn aangenomen geweest gelijk die van Rhodes door de Romeinen, welke in het Romeins recht voorkomen onder de titel van *Lex Rhodia de Jactu*.

Tezamen met *Die vonnissen van de Water-Regte ten Damme* in Vlaanderen uit de 13e eeuw, wordt *Dat hoogste ende oudste Gotlandsche Waterrecht, dat de ghemeene kooplieden ende schippers geordineert ende gemaect hebben tot WISBUY* en hetgeen in grote trekken overeenkomt met het Oleronse zeerecht, gehouden voor de grond van het zeerecht in onze gewesten.

De staat van zaken, zoals die hierboven is geschetst duurde alzo voort totdat Keizer Karel V, in 1549 bij een ordonnantie op het stuk van de zeevaart en later in het jaar 1551, bij een ordonnantie op het stuk van de zeerechten hierin voorzag.

Zowel in de wetten van Oléron en Wisby, als in de ordonnantie van het jaar 1551, waren er bepalingen gemaakt omtrent de wederkerige rechten en verplichtingen van de schipper en het scheepsvolk.

Laatstgenoemde ordonnantie bevatte bovendien een uitgebreid maritiem tucht- en strafwetboek, alsmede verschillende scheepvaart- en politiereglementen².

Bij de Wisbyse zeerechten en bij het plakkaat van het jaar 1551, was niets bepaaldelijk voorzien, omtrent de rechtspleging of omtrent de wijze waarop de alhier bedoelde misdrijven zouden worden vervolgd en gestraft.

Uit het laatstgenoemde plakkaat valt alleen op te maken dat wanneer het aankwam, hetzij op feiten, door de schipper bedreven, hetzij op zeer zware misdrijven de gewone rechter met de kennisneming van de zaak belast moest worden.

Bij het plakkaat van het jaar 1563³ van Koning Filips II⁴ was uitdrukkelijk bepaald in de titel handelend *Van de Schipskeuren ende andere*

² Placcaet ende Ordonnantie op 't Stuck van de Zee-Rechten, K. Carel, Anno 1551 Art. 6: „schip verlatende sonder verlof daer door het in perykel wert gestelt, verbeurt het lyf”.

³ Placcaet ende Ordonnantie op 't Stuck van de Toerusting van Schepen en van de Zee-Rechten, Coninck Philips, Anno 1563.

⁴ Filips II, Koning van Spanje, de derde van die naam onder de graven van Holland.



De eenheden *Minerva*, *Rivierpolitie II* en *Rivierpolitie III*, met bewapening en militaire bemanning in 1914, gemeerd aan de Scheldekaaien
Marine Academie, Iconografisch Archief, A.S. 70.49.60.

der Justitiën aangaende, dat iedereen van het scheepsvolk de schipper onderdanig moest zijn en dat deze het recht zou hebben om den ongehoorzame en weerspannige schepeling te kastijden en te straffen : „met woorden ende met wercken, als eenen ‘Meester over zijnen Knechten vermag te doene, zonder daaromme begrepen te zijn...’ en dat bij terugkomst van het schip de misdadigers, die intussen in bewaring moesten worden gehouden, aan de officier van de plaats zouden worden overgegeven, om als voorbeeld voor anderen te worden gestraft”.

Naarmate de regelen van het gewone recht nog bezwaarlijk in zeezaken konden toegepast worden achtte men het noodzakelijk tot de aanstelling van bijzondere rechters te beslissen.

Ook de inrichting van een politie, bijzonder belast met de bewaking van onze havens en met het toezicht op de bemanning van de zich aldaar bevindende schepen dagtekent van de regering van Keizer Karel V.

Die politie had echter meer een militair dan een burgerlijk karakter en zal dit trouwens in onze gewesten behouden tot na de Franse overheersing.

Na de scheiding tussen de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden in 1579, werd onze zeehandel, vooral tengevolge van de sluiting van de Schelde tot verval gebracht.

Nederland, onder de naam der Verenigde Provinciën, groeide in de 17e eeuw uit tot één van de grootste zeevarende naties.

Doordrongen van het principe van vrijhandel, neemt Amsterdam, als handelscentrum, nu de voorname plaats in, die Antwerpen in de 16e eeuw bekleedde. Het aantal zeezaken neemt zodanig toe en de beoordeling ervan wordt zo moeilijk volgens de gewone regelen van het recht, dat de Stad van Amsterdam bij ordonnantie van 1641 speciale „Commissarissen voor de Seesaecken” aanstelt, voor wie in eerste aanleg alle geschillen tussen koopman en schipper, schipper en bootsgezel, loodsman en schipper, enz. moesten gebracht worden en „omme het recht van de voorsz. Commissarissen te helpen maintaineren, zo salder tot dien eijnde gestelt werden een Persoon tot Watersubstituut”. Deze „Watersubstituut” was een hulp-officier van de Schout. Hij was „geauthoriseert alle Bekeuringe te doen, de boeten te innen, de onwillige aen te klagen, ende condemnatie te versoecken” en „in alle Crimineele Saecken te water voorvallende de schultplichtige te apprehenderen” enz.⁵.

Te Middelburg moesten volgens een ordonnantie van 14.1.1693 alle geschillen tussen officieren en matrozen, inlander en schipper, enz. in eerste aanleg beslist en afgedaan worden bij gekwalificeerde en ervaren personen, bij Burgemeesteren, schepenen en Raden, daartoe aangesteld.

Hier was het de „Waterschout” die ingevolge art. 12 der voornoemde ordonnantie gelast was met de taken die aan de Watersubstituut in Amsterdam waren opgedragen.

In Frankrijk werden in het algemeen op het stuk van de zeevaart en de koophandel de ordonnantiën van de jaren 1673 en 1681 (ordonnance de la Marine) gevolgd, uitgevaardigd door Koning Lodewijk XIV.

Het waren de Admiraliteiten die uitspraak deden over de geschillen welke ontstonden uit de contracten en handelingen van de zeehandel. In alle havens waren Admiraliteitsgerechten. Ze gaven paspoorten uit aan oorlogs- en koopvaardischepen, hadden het toezicht over alle kusten, reden en rivieren, jurisdictie over de geschillen ontstaan uit alle mogelijke zeecontracten en over alle misdaden die op zee begaan werden.

De admiraliteiten werden uit kracht van de wet van 16.8.1790 vervangen door de rechtbanken van koophandel. Maar behalve aan de rechtbanken van koophandel, werden ook aan andere autoriteiten enige der werkzaamheden van de voormalige admiraliteiten opgedragen.

Onder het Franse Keizerrijk, tijdens de vereniging van België met Frankrijk waren er ingevolge de ordonnantie van 1784, waarbij de maritieme natie verdeeld werd in arrondissementen, „quartiers” en

⁵ Extract uyt het Register van de Willekeuren der Stadt Amstelredamme, geteekent met de letter R. Fol. 139, Anno 1641 den 16 Feb. art. 9 en 10.

„syndicats' te Antwerpen, Brugge en Oostende „commissaires aux inscriptions maritimes" aangesteld.

Zij waren o.m. belast met de registratie van alle zeelieden, zowel der oorlogsmarine als der koopvaardijvloot.

Zij hielden toezicht over de in- en ontschepingen en stelden de monsterrollen ter koopvaardij samen.

Na de hereniging van België met Nederland werd een zeevaartpolitie, die tamelijk goed op de huidige geleeek opgericht bij een besluit van 2.2.1816 van Koning Willem I der Nederlanden. Aldus werden er te Antwerpen en te Oostende Waterschoutsambten (bailliages maritimes) opgericht, zoals er in enige plaatsen der Noordelijke provinciën reeds bestonden.

Deze waterschouten (baillis maritimes) werden als commissaris van politie onder het gezag der lokale overheid geplaatst.

Buiten de zaken die thans nog in de bevoegdheid van de Waterschout liggen, waren zij bovendien belast met het blussen van de branden aan boord der schepen, het toezicht over het laden en lossen van de ballast, de algemene politie der haven, het toezicht over de ontucht-huizen en andere openbare plaatsen, waar er zich zeelieden ophielden en de openbare verkoop van koopvaardij-schepen.

Na de Belgische omwenteling bleven de Waterschouten, als gemeentelijke politie, verder hun functie uitoefenen.

Ze bekommerden zich echter meer over de lokale belangen. Hun functies van openbaar belang, zoals aan- en afmonsteren, werden bij gebrek aan gemeentelijke belangstelling en éénvormige instructies van overheidswege, meer en meer in de vergeethoek geduwd ⁶.

Voor de rederijen werd deze toestand onhoudbaar en de handelskamer van Antwerpen eiste de oprichting van een werkelijke zeevaartpolitie, ondergebracht in het staatsapparaat.

Deze „Nederlandse" regeling die ook nog bepaalde bevoegdheden inhield die thans door de havenkapiteins worden uitgeoefend, werd dan uiteindelijk door de wet van 27.9.1842 definitief afgeschaft. De grond-

⁶ Dat de Waterschouten het toen financieel hoegenaamd niet slecht stelden bewijst dit uittreksel uit één van de bijlagen gevoegd bij het wetsontwerp op de inrichting van de Zeevaartpolitie, de latere wet van 27.9.1842 : „Outre leur traitement fixe et des frais de bureau, les baillis furent autorisés, par les articles 87 et suivants du règlement organique, à prélever à leur profit des émoluments spéciaux pour chaque prestation de service; ces émoluments étaient fort élevés et il en résulta des taxes très onéreuses pour le commerce et la navigation."

In 1838 werden die speciale retributies door de Waterschout gegeven te Antwerpen geschat op 25.000 goud frank per jaar.

De jaarlijkse wedde van de Waterschout bedroeg toen 4.000 fr., hij kreeg 1.900 fr. voor bureaunkosten, en 600 fr. voor het onderhoud van boten en materiaal. (Nouveau Règlement de 1838, en vigueur à Anvers).

slag van de zeevaartpolitie, zoals ze thans uitgeoefend wordt, was gelegd. De zeevaartpolitie was een Rijkspolitie geworden.

Het Koninklijk Besluit van 1816 bleef van kracht tot 1 april 1843.

Toen werd het reglement omgewerkt en Waterschoutskantoren werden opgericht in de voornaamste havensteden der kust en der Schelde.

De bevoegdheden van lokaal belang werden op de gemeentepolitie overgedragen.

Het reglement van 1843 bleef nagenoeg ongewijzigd tot op 20.3.1914, datum waarop het in zulke mate werd omgewerkt als door de ervaring noodzakelijk was gebleken.

De Waterschoutskantoren te Leuven, Dendermonde, Brugge en Blankenberge, waarvan het bestaan niet meer gerechtvaardigd was, waren ondertussen geleidelijk opgeheven, terwijl een nieuw kantoor was opgericht te Zeebrugge, met bevoegdheid tot Brugge en Blankenberge.

Ingevolge de totale verandering door de oorlog teweeggebracht in de voorwaarden waaronder het scheepsvolk tot dan toe gevaren had, en als gevolg van verschillende sociale wetten ten gunste van de zeelieden en zeevissers werden aan de Waterschout nieuwe bevoegdheden opgelegd.

Op 10 september 1929 verscheen een nieuw Koninklijk Besluit dat thans het inrichtingsreglement van de Zeevaartpolitie vormt. Het coördineert en past de organieke regelen aan de nieuwe bepalingen van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij van 5.6.1928 en aan de wet van 5.6.1928 betreffende de arbeid op zeeschepen aan.

Sedert het verschijnen ervan deden er zich nog enige wijzigingen voor zodat samengevat de huidige toestand zich als volgt voordoet :

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart is belast met de inrichting en het hoger toezicht over de zeevaartpolitie.

De Hoofdwaterschout der Schelde, met zetel te Antwerpen, heeft het algemeen toezicht over de havens van Antwerpen, Gent en Brussel, terwijl de Hoofdwaterschout der Kust, met zetel te Oostende, dit uitoefent over de havens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

De bevoegdheid van de Waterschout te Zeebrugge strekt zich uit tot de havens van Brugge en Blankenberge.

De functies van de Waterschout, zoals ze opgesomd zijn in het inrichtingsreglement kunnen onderverdeeld worden in drie hoofdgroepen.

Een eerste groep betreft de Belgische schepen en de zeelieden die onder Belgische vlag varen.

Een tweede groep betreft de grenscontrole en het toezicht over vreemde schepen en zeelieden tijdens hun verblijf in de wateren en havens van het Rijk.

Een derde groep betreft het toezicht over en de algemene politie van de zeewateren.

Laten wij thans al deze functies even onder de loupe nemen.

Tot de functies van de eerste groep dus i.v.m. Belgische schepen en zeelieden behoren :

1. Het aanmonsteren van zeelieden en het opmaken van de monsterrollen.

Herinneren wij eraan dat de aanmonstering de formaliteit is, waardoor de zeeman op de monsterrol van een schip wordt ingeschreven. Door het afsluiten van de monsterrol, die een authentieke akte is, krijgt de arbeidsovereenkomst, gesloten tussen zeeman en reder, kracht van wet.

Het nazicht van de monsterrollen en het vaststellen van de wijzigingen in de samenstelling der bemanning.

Het afmonsteren van zeelieden alsmede het toezicht over de uitbetaling van hun gages, hetzij van ambtswege hetzij op vordering van de betrokken partijen.

2. Het inschrijven, op het stamboek, van aan boord van Belgische schepen varende zeelieden en het afleveren van zeemansboekjes.

Op het Hoofdwaterschoutsambt te Antwerpen wordt het algemeen stamboek der zeelieden varende ter koopvaardij bijgehouden, terwijl dit voor de Zeevisserij gebeurt op het Hoofdwaterschoutsambt te Oostende.

De zeeman of de zeevisser wordt verder in zijn loopbaan onder Belgische vlag van het begin tot het einde gevolgd, wat betreft zijn vaartijd, behaalde diploma's of brevetten, toegekende eretekens, opgelopen straffen enz.

3. Het beslechten, bij wijze van verzoening, van de beroepsgeschillen die oprijzen tussen reders en zeelieden, betreffende de toepassing van de wet van 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

Door de inwerkingtreding van de wet van 10.10.67 – nieuw gerechtelijk wetboek – werd het verplichtend karakter der procedure van verzoening, nu minnelijke schikking geheten, opgeheven.

4. Het aannemen van de akten, door kapiteins van Belgische schepen opgemaakt tot vaststelling van alle ongevallen aan hun schepen of aan boord ervan overkomen, zomede het opmaken van het verslag over die ongevallen.

Ieder kapitein van een Belgisch schip is gehouden, binnen de 24 uur na zijn aankomst in een Belgische haven in handen van de Waterschout alle akten neer te leggen die hij overeenkomstig de bestaande wetsbepalingen heeft moeten opmaken.

Hij is tevens gehouden bij de Waterschout aangifte te doen van alle scheepvaartvoorvallen en van alle ongevallen, die hetzij aan het schip zelf, hetzij aan één der in welke hoedanigheid ook aan boord genomen personen, zijn overkomen.

In voorkomend geval, wordt van de aangifte proces-verbaal opgemaakt door de Waterschout, die alle onderzoek kan instellen en inzonderheid getuigen kan horen.

5. Het aannemen van de akten, opgemaakt door de kapiteins tot vaststelling van geboorten, sterfgevallen en verdwijningen aan boord, zomede het opmaken van de akten tot vaststelling van het verlies van de bemanning of een gedeelte ervan.

Ten aanzien van de formaliteiten, die zij tengevolge van het neerleggen te vervullen hebben gedragen de Waterschouten zich naar de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de akten van geboorte en van overlijden, en de testamenten.

6. Het opsporen van alle vergrijpen tegen de tucht, voorzien bij het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij van 5 juni 1928 en het beteugelen ervan.

Vergrijpen tegen de tucht zijn bijvoorbeeld : de gewone ongehoorzaamheid, het te laat op de wacht komen, het inslapen aan het roer of op de uitkijk, de dronkenschap zonder rustverstoring enz.

De straffen, op vergrijpen tegen de tucht toepasselijk, zijn thans : inhouding van 1 tot 10 dagen loon voor de zeelieden en 1 tot 15 dagen wedde voor de officieren ⁷.

De door de Waterschout uitgesproken straffen zijn zonder verhaal.

Zo het vergrijp tegen de tucht begaan werd door aan boord van Belgische schepen aangemonsterde kapiteins of officieren, brengt hij hiervan eveneens verslag uit bij de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.

Hij handelt op dezelfde wijze wanneer het beroepsfouten geldt.

⁷ Het is interessant in herinnering te brengen dat het Tucht- en Strafwetboek dat voordien van toepassing was, buiten de inhouding van loon die voor de officieren 40 dagen kon bereiken, voor de lagere bemanning nog middeleeuwse straffen voorzag, zoals het in de ijzers klinken en de opsluiting in het cachot op water en brood gedurende meerdere dagen.

7. Het opsporen en vaststellen van alle misdrijven aan boord van Belgische schepen bedreven.

Wanneer er tijdens de reis een misdaad of een wanbedrijf wordt gepleegd is de kapitein verplicht over te gaan tot een summier en voorbereidend onderzoek, en tot het opnemen der verklaringen van getuigen. Van dit alles stelt hij een proces-verbaal op.

In de eerste haven van het buitenland overhandigt de kapitein de door hem opgemaakte processen-verbaal aan de consul, die desnoods het onderzoek voortzet.

In de eerste Belgische haven overhandigt de kapitein de processen-verbaal aan de Waterschout die ze aan de Procureur des Konings laat geworden en het onderzoek beëindigt.

Zo de Waterschout het nodig oordeelt, doet hij de beklagde opsluiten in afwachting van een beslissing.

Bij gebrek aan proces-verbaal opgemaakt door de kapitein gaan de Waterschouten van ambtswege of op aangifte over tot een voorbereidend onderzoek.

Tot de functies van de tweede groep dus i.v.m. vreemde schepen en zeelieden behoren :

1. Toezicht over vreemde schepen en zeelieden tijdens hun verblijf in de wateren en havens van het Rijk, alsmede het toezicht over de in- en ontschepping van passagiers.

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

Het K.B. van 21.12.1965 in uitvoering van de wet van 28.3.1952 op de Vreemdelingenpolitie, regelt de voorwaarden waaronder vreemdelingen België mogen binnenkomen, er verblijven en er zich vestigen.

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

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

Op vreemdelingen die zich naar België begeven om er te gaan aanmonsteren of om er op een schip werk te zoeken, rust de verplichting zich op het Waterschoutsambt van de plaats hunner bestemming aan te melden, binnen de achtenveertig uren na hun aankomst.

Voor de vreemdelingen die op de schepen in België werk komen zoeken, levert het Waterschoutsambt, zo ertoe aanleiding bestaat, een toelating af tot voorlopig verblijf.

Het Waterschoutsambt beschikt ook hier over een uitgebreid alfabetisch en ideologisch fichensysteem i.v.m. de vreemde zeelieden.

– Ingevolge de overeenkomst van 11.4.1960 tussen België, Nederland en Luxemburg, werd de personencontrole verlegd naar de buitengrenzen van het Beneluxgebied, zodat eenvormige richtlijnen thans van toepassing zijn voor de overschijding van de Nederlandse en Belgische maritieme grens⁸.

– De wet van 19.4.1934 houdende wijziging van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij regelt het in- en ontschepen van verstekelingen.

De aanvaarding van het Internationaal Verdrag van Brussel 1957 op de verstekelingen heeft tot gevolg dat het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij eerlang zal gewijzigd worden. Binnen het raam van deze wetgeving zal het opnieuw aan de Waterschout behoren om voor de wederinscheping, repatriëring of terugzending van verstekelingen te zorgen.

Volledigheidshalve dient eraan toegevoegd dat de wetgeving op de verstekelingen ook van toepassing is op de Belgische schepen en zeelieden⁹.

2. Het voldoen aan de vorderingen van de kapiteins betreffende het aan- en afmonsteren van hun bemanning.

De Waterschout kan op verzoek van de kapitein van een vreemd schip dat in een Belgische haven ligt, waar geen consul is van het land waartoe het behoort, tussenkomen in de formaliteiten van aan- en afmonstering en bij de afbetaling van vreemde bemanningen.

3. Het voldoen aan de vorderingen van de kapiteins in geval van rustverstoring en van misdrijven aan boord van hun schip gepleegd.

– Het optreden bij strafbare feiten gepleegd op vreemde koopvaardij-schepen in onze wateren en in onze havens wordt nog steeds beheerst door een advies van de Franse Raad van State d.d. 20.11.1806. Het advies komt practisch hierop neer dat het Belgisch gerecht en de Belgische politie onbevoegd zijn wanneer het misdrijven zijn, gepleegd door een lid van de bemanning van het vreemd schip, tegenover een persoon die tot de bemanning van hetzelfde schip behoort. Het Belgische

⁸ Te Antwerpen werden er in 1970 899.058 zeelieden en 32.489 passagiers, in 1971 838.849 zeelieden en 24.412 passagiers door de zeevaartpolitie gecontroleerd.

⁹ In 1970 diende de zeevaartpolitie te Antwerpen zich over het lot van 77 verstekelingen te bekommeren; in 1971 bedroeg hun aantal 92.

gerecht en de Belgische politie zijn altijd bevoegd wanneer het misdrijf van aard is de orde in de haven te storen, wanneer de kapitein de tussenkomst inroept van de Belgische overheid of wanneer het misdrijf gepleegd wordt tegen de veiligheid van de Staat en tegen de openbare trouw in België.

De politie mag altijd optreden wanneer de dader of het slachtoffer van het misdrijf niet tot de bemanning van het vreemd schip behoort.

Deze stelling komt ook tot uiting in verschillende consulaire overeenkomsten met maritieme werkingsfeer, door België met andere landen gesloten.

Vooraleer over te gaan tot de bespreking van de derde groep van functies dient er aangestipt dat de Waterschout binnen zijn ambtsgebied ook belast is met het aan de ketting leggen van alle schepen (dus ook binnenschepen) ¹⁰.

Zoals reeds vermeld behoren tot de derde hoofdgroep, de functies in verband met het toezicht over en de algemene politie van de zeewateren.

Op de Beneden-Zeeschelde is het de rivierpolitie, een onderafdeling van de zeevaartpolitie, die waakt over de toepassing der bestaande scheepvaart- en politiereglementen.

Patrouillevaartuigen van de rivierpolitie oefenen een bestendige controle uit op de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

Deze met radar uitgeruste vaartuigen staan dank zij hun V.H.F.-uitrusting in permanente radioverbinding met elkaar, met het Hoofdwaterschoutsambt, met het Loodswezen en met de radio- en radarposten aan de zeesluizen.

Ze regelen het verkeer te water, ze begeleiden de superschepen, bieden hulp aan vaartuigen of aan personen in nood, kortom ze stellen alles in het werk om de veiligheid van de scheepvaart op de stroom te bevorderen. De rivierpolitie stelt een onderzoek in over elke aanvaring, stranding, schadevaring, brand en andere voorvallen die zich voordoen binnen haar toezichtsgebied.

Te Antwerpen let de rivierpolitie in haar toezichtsgebied op de strikte toepassing van de wetgeving op de verontreiniging van de wateren.

Tot de minder aangename bezigheden van de rivierpolitie behoort o.m. de berging van lijken.

De Waterschouten zijn officier van gerechtelijke politie.

¹⁰ In 1970 werden er te Antwerpen 55 schepen met een bewarend beslag bezwaard ; in 1971 60 schepen.



Een vaartuig van de rivierpolitie (bouwjaar 1964) begint zijn toezichtsoverdracht op de Schelde

Zij zijn belast met alle handelingen van openbaar belang betrekking hebbende op de zeevaartpolitie.

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

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

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

Voor het overige verricht de Waterschout, ten aanzien van de personen, die tot de bemanning van koopvaardijochepen behoren, zo te land als te water, alle andere handelingen van administratieve of gerechtelijke politie, die over het algemeen, tot de bevoegdheid van de politiecommissaris behoren.

De bevoegdheden van de Waterschout zijn nog elders dan binnen het kader van het inrichtingsreglement der Zeevaartpolitie van 10.9.1929 aangegeven. Laten wij ze snel even overlopen.

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

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

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

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

Ingevolge het Koninklijk Besluit van 12.12.1957 is de Waterschout aangesteld om toezicht uit te oefenen op de levensmiddelen aan boord van Belgische zeeschepen.

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

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

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

De Waterschout (Commissaire Maritime) wordt door de Koning benoemd. Hij handelt nu eens in zijn hoedanigheid van administratief ambtenaar, dan weer in deze van officier van gerechtelijke politie. Zijn bevoegdheid op gerechtelijk gebied is echter niet beperkt tot het gebied van het arrondissement, waar hij zijn ambt bekleedt.

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

De uitbouw tot een modern, in maritieme kwesties gespecialiseerd politiekorps, waarmee begonnen was in de dertiger jaren, werd abrupt onderbroken door het uitbreken van de tweede wereldoorlog. In bezet België werden de waterschoutsambten onder Duits militair gezag geplaatst. De Waterschouten die erin geslaagd waren aan de bezetter te

ontkomen, kregen in Engeland de gelegenheid bepaalde functies weer uit te oefenen. Te Brixham, New Lynn, Milfordhaven, Swansea en Fleetwood, werden er kantoren geopend ten behoeve van de Belgische zeevisserij en te Liverpool ten behoeve van de Belgische koopvaardij. Alhoewel de werkingssfeer vooral het administratieve domein bestreek, waren de Waterschouten toch belast met het onderzoek over alle scheepvaartmisdrijven gepleegd aan boord van de Belgische schepen, waarvan de beoordeling werd opgedragen aan de in die tijd bestaande Belgische maritieme rechtbanken.

Na de tweede wereldoorlog hervatte de zeevaartpolitie onmiddellijk de taken haar opgelegd in vreedstijd.

Bij regentsbesluit van 5.4.1950 werden er te Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge, maritieme brigades van de Rijksbracht opgericht. Ze verlenen de Waterschout nog steeds een bestendige hulp en ontvangen zijn onderrichtingen bij het toezicht op de opvarenden, de lading, en de lokalen van zeeschepen en binnenvaartuigen ¹¹

De laatste twintig jaar heeft het zeetransport een indrukwekkende evolutie doorgemaakt, met grondige structurele veranderingen in de zeescheepvaart en de goederenbehandeling.

Een gevolg van deze evolutie waarmede de zeevaartpolitie rechtstreeks geconfronteerd wordt, is het steeds korter wordend verblijf van het koopvaardijship in de haven, waardoor elke controle en onderzoek vlug moet geschieden, zonder echter aan doeltreffendheid in te boeten.

In een wereldhaven met uitgesproken internationaal karakter, zoals Antwerpen, is de taak van de Waterschout bijzonder delicaat, daar zijn werkterrein voornamelijk op vreemde handelsschepen ligt. Elke belemmering van de exploitatie van het schip bij optreden aan boord, schaadt immers rechtstreeks of onrechtstreeks vreemde belangen. Elk schip als „milieu” is daarenboven een aparte wereld, meestal nog zeer heterogeen samengesteld, met eigen gebruiken en gewoonten. Deze vaststelling bepaalt de wijze van optreden van de zeevaartpolitie tegenover de zeelieden.

Als oud-zeeofficier heeft de Waterschout het wel en wee van de zeeman gedeeld. Door het feit dat hij de gedragingen van het zeemansvolk kent en begrijpt, wordt zijn autoriteit in dit milieu gemakkelijk aanvaard.

Bondigheid nastreven bij het behandelen van een onderwerp als de zeevaartpolitie is geen gemakkelijke opgave.

¹¹ Het regentsbesluit van 5.4.1950 werd opgeheven bij artikel 18 van het koninklijk besluit van 14 maart 1963 houdende inrichting van de algemene dienst van de Rijkswacht, dat in artikel 5 de oprichting van de havenbrigades en hun bevoegdheden vastlegt.

Het ambt brengt inderdaad een complexiteit van taken mede, die zich niet alleen situeren op nautisch, technisch, administratief of gerechtelijk vlak, maar die evenzeer het sociale en zuiver menselijke vlak beroeren.

BIBLIOGRAFIE

- A. ROUEN, *Les us et coutumes de la mer*. Paris, 1671.
P. en K. van RYSCHOOTEN, *Zee-Rechten*. Amsterdam, 1710.
P. B. BOUCHER, *Consulat de la mer ou Pandectes du Droit Commercial et Maritime*. Paris, 1808.
N. OLIVIER, *Het Zeerecht van vroegeren en lateren tijd*. 1831.
C. SMEESTERS, *Droit Maritime et Droit Fluvial*. Bruxelles, 1912.
G. VAN BLADEL, *Eléments de droit maritime administratif belge*, Bruxelles, 1912.
R. DESMET, *Droit Maritime et Droit Fluvial Belges*, Bruxelles, 1971.
SERVAIS & MECHELYNCK, *Les Codes Belges*.
MARITIEME ENCYCLOPEDIE. Uitgeverij C. DE BOER JR. Bussum.
MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN EN VAN P.T.T., BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN EN VAN DE BINNENVAART, ZEEVAARTPOLITIE, HOOFDWATERSCHOUTSAMBTDER SCHELDE, Antwerpen : archiefdocumenten.
NATIONAAL SCHEEPVAARTMUSEUM, Antwerpen : archiefdocumenten.

Résumé

La police maritime, hier et aujourd'hui

L'institution d'une police, principalement chargée de la surveillance de nos ports et du contrôle des équipages, remonte au règne de Charles-Quint (1519-1556).

Cette police revêtait plutôt un caractère militaire et le gardera dans nos régions jusqu'après l'occupation française.

Après la réunification de la Belgique avec les Pays-Bas, une police maritime, ressemblant fort bien à l'actuelle, fut instituée en 1816.

Dans nos ports principaux, des commissaires spéciaux de police communale furent nommés, à qui on avait attribué le nom de « Waterschout » (bailli maritime), comme-il en existait d'ailleurs dans plusieurs provinces du nord.

Le règlement hollandais fut supprimé, après la révolution belge, par la loi du 27 septembre 1842.

La base de la police maritime comme elle est actuellement toujours exercée, était établie ; la police maritime était devenue une police d'état.

Au sens le plus large on comprend par police maritime les dispositions légales et réglementaires selon lesquelles l'État règle la navigation et en exerce la surveillance comme par exemple la police des marins, des navires, de la pêche maritime, etc.

L'exécution en est actuellement confiée à un fonctionnaire d'état qu'on a toujours dénommé : « Waterschout » (commissaire maritime).

Celui-ci agit soit en sa qualité de fonctionnaire sur le plan administratif, soit en sa qualité d'officier de police judiciaire.

Incontestablement une police maritime moderne est un élément indispensable dans l'ensemble de l'organisation portuaire et un mécanisme important dans la marine marchande belge.

Summary

The Maritime Police, past and present

The organization of a police force specifically charged with the safeguarding of our ports and the supervision of the crews of ships in port dates from the reign of the Emperor Charles V (1519-1556).

This police force had a military rather than a civil character, and this was maintained in our regions till after the end of French rule. In 1816, after the union of Belgium and Holland, a maritime police was established, very similar to the present force.

In our more important ports special municipal commissioners of police were appointed with the title of 'Waterschout'. These already existed in several places in the Northern Provinces.

This system, known as the 'Dutch regulation' was finally abolished by the Belgian law of 29 September 1842. The basic principles of the maritime police as it now exists were then established and the service was transformed into a state police force.

The service, which has the power to enforce and supervise compliance with maritime laws and regulations, and whose work includes police supervision of seamen, ships and sea fishing, is now controlled by a civil servant, still known as the 'Waterschout'.

Consequently this official has a double assignment : the administrative task of a civil servant combined with that of a police officer.

A modern maritime police force has proved to be an indispensable part of the organization that keeps the port functioning and forms an important adjunct of the Belgian merchant service.