

ORDONNANCE du 25 décembre 1924 - Surveillance et police de la navigation sur le Haut-Fleuve, les affluents et les lacs.

CHAPITRE I INSPECTION DE LA NAVIGATION ; CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ ; PERMIS DE NAVIGUER

Art. 1^{er}. - Il est institué dans la colonie du Congo belge un service d'inspection de la navigation et du matériel fluvial.

La composition du cadre de ce service sera fixée par ordonnance spéciale du gouverneur général.

Art. 2. - Tout bateau ou toute embarcation à propulsion mécanique ou non, ayant son port d'attache dans la colonie, destiné à la navigation sur le Haut-Fleuve, les rivières et les lacs et affecté au transport de voyageurs ou de marchandises doit être muni d'un certificat de navigabilité.

Les bateaux ou les embarcations ayant leur port d'attache en dehors de la colonie sont soumis à la même obligation s'ils touchent les ports de la colonie et y font des voyages réguliers.

- Toutefois, les pirogues qui ne sont pas munies d'un moyen de propulsion mécanique ne sont pas soumises aux dispositions de la présente ordonnance.

Art. 3. - Le certificat est délivré par le service d'inspection institué conformément à l'article premier.

Art. 4. - Le certificat de navigabilité doit mentionner le nom du bateau et celui du propriétaire, la date de la construction du bateau, le nom du constructeur, les caractéristiques, longueur entre perpendiculaires, largeur au fort, creux, nombre de ponts, nombre de compartiments étanches, nature et épaisseur des parois, tonnages brut et net.

Type et nombre de chaudières et mode de chauffage, timbre, surface de chauffe.

Mode de propulsion, type et puissance des machines, le nombre des appareils auxiliaires (treuils, servomoteurs, cabestans, etc.).

Emplacement des réservoirs contenant des gaz comprimés ainsi que la disposition des réservoirs ou des compartiments servant à l'emmagasinage des combustibles liquides.

Le nombre et le poids des ancres.

Le nombre et la spécification des canots de sauvetage, le nombre de bouées et de ceintures de sauvetage, le nombre et l'emplacement des appareils extincteurs d'incendie et des pompes.

Art. 5. - Nul ne peut prendre le commandement d'un bateau de plus de 50 tonnes métriques de jauge brute, s'il n'est muni d'un permis de naviguer délivré par l'inspecteur de la navigation, après examen passé, soit devant l'inspecteur de la navigation ou son délégué, soit devant une commission instituée au ministère des Colonies à Bruxelles.

- Les connaissances exigées des candidats à l'obtention d'un permis de naviguer sont:

a) pour le permis de conducteur de bateaux non munis de moyens mécaniques de propulsion:

1 ° savoir lire et écrire couramment le français ou le flamand;

2° les marques, signaux et règles de route prescrits par le règlement sur la police de la navigation;

3° les signaux de balisage en usage à la colonie;

4° les règles pratiques relatives à la formation et à la navigation des convois.

b) pour le permis de conducteur de bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion:

1 ° savoir lire et écrire couramment le français ou le flamand;

2° en arithmétique: les quatre règles fondamentales;

3° la teneur des règlements sur la police de la navigation;

4° les signaux et règles de balisage en usage sur les eaux intérieures de la colonie;

5° les nœuds, épissures et, en général, tous les travaux courants effectués au moyen de cordages en chanvre et en acier sur les voies d'eau intérieures;

6° la manœuvre des bateaux;

7° la formation et la navigation des convois;

8° les règles élémentaires d'arrimage des marchandises à bord des bateaux;

9° les manœuvres à exécuter en cas d'accidents et avaries;

10° les documents commerciaux usuels: connaissance, manifeste, etc.

c) - Ceux qui ne possèdent ni l'instruction, ni les capacités requises pour l'obtention des permis de conducteur de bateaux prévus ci-dessus, peuvent obtenir un permis de conduire pour bateaux non munis de moyen mécanique de propulsion de 50 à 450 tonnes métriques au plus de jauge brute, les voiliers exceptés, s'ils satisfont aux conditions ci-après:

1 ° avoir navigué en qualité de capita ou de barreur pendant trois ans au moins;

2° avoir une connaissance suffisante des règles de route et de balisage.

Nul ne peut exercer la fonction de mécanicien s'il n'est muni d'un certificat belge ou étranger de mécanicien ou machiniste ou s'il n'a obtenu, après un examen pratique devant l'inspection de la navigation, un permis de naviguer.

Le permis de naviguer ne pourra être accordé qu'après que le candidat aura accompli un stage de trois mois à bord d'un bateau naviguant sur le Haut-Fleuve.

Les capitaines et mécaniciens ayant une année de navigation à la date de la mise en vigueur du présent règlement sont dispensés de cet examen.

Art. 5 bis. - Par dérogation aux dispositions de l'article 5, le permis de naviguer est délivré sans autre formalité au conducteur de bateau de pêche de plus de 50 et de moins de 150 tonnes métriques de jauge brute muni de moyens mécaniques de propulsion, lorsque le bateau est affecté exclusivement à la pêche et que le conducteur apporte la preuve qu'il a navigué au moins deux ans en qualité de conducteur à bord d'un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion de 30 tonnes métriques de jauge brute minimum.

Le permis mentionne que sa validité est limitée aux bateaux de pêche affectés exclusivement à la pêche.

Art. 6. - Le certificat de navigabilité doit rester à bord du bateau et être exhibé à toute réquisition des autorités chargées de l'inspection de la navigation.

Art. 7. - La remise du certificat de navigabilité sera subordonnée à une demande d'inspection du bateau adressée au chef du service d'inspection de la navigation dans la forme prévue à l'annexe de la présente ordonnance. Cette inspection se fera si possible dans les quarante-huit heures de la demande, et la remise du certificat, dans les vingt-quatre heures de l'inspection.

Le certificat de navigabilité doit être visé par le service d'inspection après chaque visite du bateau en cale sèche, et après chaque pression à froid de la chaudière. Ce visa se fera si possible dans les vingt-quatre heures suivant ces opérations.

Art. 8. - À toute demande de certificat de navigabilité pour les bateaux entrés en service après la mise en vigueur du présent règlement, doivent être joints des documents établissant le tirant d'eau maximum du bateau.

Art. 9. - Tout bateau ou barge sera obligatoirement tenu d'avoir deux échelles de tirant d'eau, marquées en décimètres et peintes d'une façon très visible à l'avant et l'arrière du bateau, une du côté tribord et une du côté bâbord.

Tous les bateaux ou barges, quelle que soit leur affectation, doivent porter sur la coque au milieu de la longueur de chaque bord, une marque déterminant d'une façon apparente, la limite supérieure d'immersion.

Il est interdit de surcharger le bateau au-delà de cette limite. Si cette prescription a été violée sur l'ordre du propriétaire, ce dernier sera punissable des mêmes peines que le capitaine.

La limite de chargement sera indiquée par une marque de franc-bord, consistant en une ligne horizontale de 400 millimètres de long, de 25 millimètres de large et dont l'arête inférieure marque la ligne de charge maximum.

- Le franc-bord des bateaux affectés à la navigation intérieure sur les fleuves et rivières de la colonie, les lacs Léopold II et Moero, est fixé comme ci-après

pour les bateaux pontés: 0 m 250

pour les bateaux non pontés transportant exclusivement des marchandises: 0 m 300

pour les bateaux non pontés transportant des marchandises et des passagers ou exclusivement des passagers: 0 m 350

Sur les lacs Tanganika, Kivu et Albert, le franc-bord minimum sera établi suivant les règles de calcul adoptées par le bureau Véritas pour le type de bâtiment envisagé.

Art. 10. - Autant que possible, tout bateau devra subir tous les ans une inspection générale comportant une visite de carène sur slip ou en cale flottante et une visite des machines, chaudières, moteurs et boiseries.

Le Service de l'inspection de la navigation devra en être avisé suffisamment à temps pour que, s'il le juge nécessaire, un fonctionnaire du service puisse assister à ces opérations. Il en sera fait mention dans ce cas sur le certificat de navigabilité.

Si l'embarcation n'a pas son port d'attache dans la colonie, dispense de ces opérations pourra être accordée s'il est justifié à suffisance qu'elles ont été effectuées à l'étranger.

Art. 11. - Dans le cas d'avarie à la coque nécessitant la mise à sec, ou dans celui d'avarie grave des chaudières ou des machines, le certificat sera obligatoirement soumis au visa du délégué de l'inspection au port d'attache.

Si possible, celui-ci devra être avisé en temps utile afin de pouvoir assister le cas échéant à la visite du bateau avant les réparations.

Dès que les réparations auront été terminées, le délégué de l'inspection en sera informé: il procédera à la visite et en fera mention par visa sur le certificat de navigabilité, qui sera remis à l'armement dans les vingt-quatre heures au cas où les réparations donnent satisfaction.

Art. 12. - Les fonctionnaires du service d'inspection de la navigation ont, en tout temps, le droit de visiter les bateaux sans nuire à leur exploitation ni interrompre leur service et ont qualité pour constater toutes les infractions aux dispositions de la présente ordonnance.

Dans les ports d'attache, ils peuvent décider que l'état de la coque, des chaudières ou des machines exige une réparation immédiate et retirer le certificat de navigabilité jusqu'à près l'exécution des réparations ou l'annuler.

En ce cas, ils remettent au propriétaire ou à son représentant un écrit justifiant leur décision.

Art. 13. - En cas d'opposition à la visite des fonctionnaires du service d'inspection de la navigation, non seulement il y aura lieu à application des peines prévues par la présente ordonnance, mais le certificat de navigabilité sera considéré comme annulé aussi longtemps que la visite n'aura pas eu lieu.

Le propriétaire du bateau ou son préposé pourra exercer un recours contre la décision entraînant le retrait du certificat de navigabilité, par voie de simple requête auprès du gouverneur de la province où se trouve le port d'attache. Dans les quarante-huit heures de la réception de la requête, le gouverneur ou son délégué entendra contradictoirement l'inspecteur de la navigation ou son délégué ainsi que le requérant ou son délégué; il désignera, s'il ya lieu, un ou plusieurs experts et statuera dans la huitaine.

Les frais d'expertise seront à charge du requérant si une suite favorable n'est pas donnée à sa requête.

CHAPITRE II TRANSPORTS DES PASSAGERS

Art. 14. - Nul ne peut se servir à bord d'armes à feu.

Art. 15. - Les bateaux et les barges qui transportent des passagers doivent être munis d'un garde-corps solide pour la sécurité des passagers et être pourvu d'une toiture pour protéger les passagers contre les intempéries et les flammèches.

Des rideaux en toile à voile devront exister au pont inférieur; ils seront relevés ou abaissés suivant les nécessités.

Art. 16. - Le capitaine ou patron ne pourra jamais et sous aucun prétexte placer sur la toiture du bateau des marchandises de quelque nature qu'elles soient.

Art. 17.. - Le capitaine ou patron ne peut embarquer à son bord un nombre de passagers supérieur à celui fixé par l'inspection de la navigation, sauf lorsqu'il s'agit de trajets de courte durée et moyennant autorisation spéciale de l'autorité locale.

Les passagers devront être munis de certificats, autorisations et passeports, prévus par les ordonnances sur l'hygiène et sur l'émigration.

Art. 18. - Tout bateau qui n'est pas aménagé pour le logement de tous ses passagers doit passer la nuit dans un poste d'escale.

Sont considérés comme postes d'escales les lieux y compris les postes à bois ou localités dans lesquels il existe des installations, créées ou agréées par les autorités provinciales et permettant d'abriter les passagers, pour lesquels un logement n'est pas aménagé à bord du bateau.

Pour être agréées, ces installations devront réaliser les conditions suivantes:

Les hangars servant d'abris seront construits autant que possible en matériaux durables; leurs dimensions dépendront du nombre habituel de passagers; l'aire, en pente légère, sera pavée de briques ou cimentée; des rigoles assureront convenablement l'écoulement des eaux.

Une cuisine et au moins une latrine seront construites à proximité des hangars-abris.

Les particuliers pourront toujours faire agréer les hangars-abris construits par eux en quelque lieu que ce soit, pourvu qu'ils remplissent les conditions prévues par la présente ordonnance.

Les propriétaires cités ci-dessus ne pourront s'opposer à ce que les abris soient inspectés par les autorités territoriales ou par celles ayant la police de l'hygiène ou de la navigation dans leurs attributions.

Art. 19. - La liste des postes d'escale sera publiée annuellement au Bulletin administratif du Congo belge et tenue à jour par les soins des gouvernements provinciaux.

Art. 20. - Le capitaine ou patron dont le bateau n'est pas aménagé pour le logement de tous ses passagers qui, par suite de circonstances spéciales, imprévues ou indépendantes de sa volonté ou de celles de l'armement, s'est trouvé dans l'obligation de passer la nuit en dehors d'un poste d'escale, doit en faire mention dans le journal de bord en relatant ces circonstances.

Ce livre est soumis à l'inspecteur de la navigation ou à son délégué qui procédera à une enquête s'il y a lieu.

Il devra également aviser l'autorité territoriale du premier poste du gouvernement atteint dans la suite et s'il n'existe pas, l'autorité territoriale la plus proche du lieu où normalement aurait dû se faire l'escale, en indiquant les circonstances qui motivent cette dérogation.

Art. 21. - Des dérogations partielles ou totales aux règles énoncées aux articles 18 et 20 pourront être accordées par l'inspecteur de la navigation ou son délégué sur demande écrite et justifiée soit de l'armement, soit du capitaine ou patron.

Art. 22. - Sauf autorisation spéciale de l'autorité locale, le séjour des voyageurs dans les hangars-abris, à l'escale, ne peut excéder vingt-quatre heures ou la durée du séjour qu'y feront les vapeurs qui les transportent.

Si le voyageur doit séjourner plusieurs jours au poste d'escale pour y attendre de nouveaux moyens de transport, il est tenu d'occuper les locaux spéciaux qui lui seront indiqués par l'autorité territoriale, ou de se procurer lui-même un logement.

Art. 23. - La construction, l'entretien et la surveillance des abris mis par le gouvernement à la disposition des voyageurs aux postes d'escale incombent à l'autorité territoriale.

La construction des abris agréés, leur entretien et leur surveillance incomberont au propriétaire qui sera tenu d'y accueillir tous les passagers indistinctement.

Art. 24. - Tout capitaine ou patron d'un bateau est tenu de remettre au propriétaire de l'abri-hangar un bon de logement indiquant le nombre de passagers à loger dans les installations des escales.

Ces bons seront payables par le transporteur.

Art. 25. - Il est interdit d'affecter un abri-hangar à un autre usage que le logement des passagers.

Le propriétaire d'un hangar-abri agréé qui décide de le supprimer ou d'affecter à d'autres usages les installations destinées aux passagers en escale, est tenu d'en aviser l'autorité territoriale au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée.

Art. 26. - Les équipages des bateaux n'auront accès aux abris des postes d'escale qu'à la condition que tous les passagers y aient trouvé place. Dans le cas où cette condition n'est pas remplie, les équipages logeront à bord.

Les capitaines ou patrons sont personnellement responsables des contraventions à cette prescription.

Dans les postes d'escale, les équipes de pagayeurs au service de l'autorité territoriale ou d'établissements commerciaux sont autorisées, ainsi que ceux qui les accompagnent, à loger dans les abris.

Art. 27. - Le coût du logement dans les hangars-abris sera compris dans le prix du ticket de passage.

CHAPITRE III MESURES SANITAIRES

Art. 28. - Tout capitaine ou patron chargé de la conduite d'un bateau sera tenu de faire débarrasser les eaux de cale des larves de moustiques ou d'autres insectes qu'elles pourraient contenir, soit par le soufrage, soit par l'emploi d'huiles lourdes ou de pétrole, soit par tout autre moyen efficace.

Tout bateau doit posséder un réduit démontable, à monter sur le pont en cas d'épidémie à bord.

Ce réduit sera constitué par des cadres rigides garnis de toile moustiquaire métallique. Ses dimensions doivent être suffisantes pour héberger 4/100 des personnes pouvant se trouver à bord et être conçues pour l'isolement de deux malades minimum. Les malades et suspects devront se tenir dans l'espace d'isolement pendant la durée du voyage.

En aucun cas, les malades suspects ne pourront descendre dans les postes ou villages intermédiaires. Les vivres et objets indispensables doivent leur être fournis d'office.

Lorsqu'un passager, atteint de maladie contagieuse, devra voyager à bord d'un bateau, il sera tenu d'observer à bord toutes les prescriptions que lui indiquera le médecin du port d'embarquement; celui-ci avisera de même le capitaine ou patron des précautions à prendre.

Tout capitaine ou patron est tenu de donner ou de faire donner aux passagers malades tous les soins que réclame leur état.

Art. 29. - Tout bateau ou barge transportant des passagers doit être pourvu d'installations hygiéniques (W.c., douches) dont le nombre sera fixé d'après la base suivante: un W.c. et une salle de douche pour trente passagers ou hommes d'équipage.

Art. 30. - Tout bateau doit être muni d'une pharmacie et avoir toujours une réserve suffisante de produits pharmaceutiques à bord.

CHAPITRE IV AUTORISATION DE DÉPART -CONTRÔLE DES ÉQUIPAGES - LISTE DES PASSAGERS

Art. 31. -Aucun bateau ne peut quitter un port de la colonie où réside un commissaire maritime sans l'autorisation préalable de ce dernier.

À cet effet, le conducteur du bateau fournit dans les vingt-quatre heures qui précèdent le départ du bateau, une déclaration écrite mentionnant la date prévue pour le départ, ainsi que la destination du bateau.

Un permis de sortie est remis au bateau en partance, sur production, le cas échéant, du manifeste visé par le service de la douane.

Le commissaire maritime peut s'opposer au départ de tout bateau qui ne satisfait pas aux lois et règlements de la police de la navigation.

Art. 32. - Les conducteurs de bateaux sont tenus de communiquer au commissaire maritime, sur réquisition de ce dernier, dès leur arrivée au port et avant de le quitter, la liste des personnes se trouvant à bord, à quelque titre que ce soit.

Le commissaire maritime pourra vérifier l'exactitude des renseignements fournis et procéder à l'appel de l'équipage.

Art. 33. - Tout conducteur de bateaux naviguant dans les eaux congolaises devra, dès l'arrivée à chaque escale dans un chef-lieu de district ou de territoire, remettre au commissaire maritime une liste en trois exemplaires, des passagers qui seraient à bord de son bateau ou qui auraient été débarqués en cours de route.

À défaut de commissaire maritime, cette liste sera remise à l'autorité territoriale.

Cette liste devra mentionner les noms, prénoms, nationalité et adresse des passagers, ainsi que le lieu de leur embarquement et débarquement projeté.

Les conducteurs de bateaux seront, en outre, tenus de fournir cette liste, en quelque endroit qu'ils se trouvent, sur réquisition d'un officier du ministère public.

Art. 33bis. - Avant de quitter le chef-lieu du district ou du territoire où il a fait escale, le conducteur du bateau doit compléter la liste des passagers se trouvant à bord de son bateau par la mention des renseignements prévus par l'article 33, pour les passagers qui se sont embarqués au chef-lieu.

Art. 33ter. - Toute erreur ou omission, due à la négligence dans les renseignements fournis par le conducteur du bateau, pourra entraîner l'application des peines prévues par la présente ordonnance.

CHAPITRE V NAVIGATION

Art. 34 à 66. - [...]

Art. 66. - Les infractions aux dispositions de la présente ordonnance sont punissables d'une servitude pénale de deux mois au maximum et d'une amende qui ne dépassera pas 1.000 francs ou d'une de ces peines s'élèveront.

Art. 67. - L'ordonnance du gouverneur général du 19 janvier 1911, relative à la liste des passagers, ainsi que celles des 24 novembre 1921, 21 avril 1922 et 20 juin 1922, des gouverneurs de province, relatives au même objet, sont abrogées.

Sont également abrogés, en ce qui concerne la navigation sur le Haut-Fleuve, les actes suivants: les arrêtés des 2 janvier 1894 et 20 avril 1899, concernant la sécurité de la navigation, et l'ordonnance du 15 août 1914, relative aux feux de navigation.

Les dispositions de l'ordonnance du 15 août 1914 demeurent d'application sur les autres voies navigables.