

POLIZEIORDNUNG
FÜR DIE COLUMBISCHEN HÄFEN

—
GESETZ VOM 10 JUNI 1871
—

ABSCHNITT I: VON DER SEEPOLIZEI

Art. 1. Die Polizei der Seehäfen besteht in der Anwendung der Bestimmungen, welche dies Gesetz vorschreibt für die Erhaltung dieser Häfen, für die Bequemlichkeit ihres Seeverkehrs, für die Sicherheit der mit Ladung oder in Ballast in ihre Gewässer einfahrenden Schiffe, sowie für das Verhalten, welches sie während ihrer Anwesenheit in denselben beobachten müssen.

Art. 2. In den geöffneten und den freien Häfen der Union gelten die Vorschriften des Zoll-, sowie des Handels-Gesetzbuches der Vereinigten Staaten von Columbien nebst den Ausführungsverordnungen, soweit sie mit diesem Gegenstande der Administration in Verbindung stehen.

Art. 3. Ausser der Union stehenden einzelwedern Staaten, noch irgend einer anderweitigen politischen Behörde die obrigkeitliche Gewalt oder Administration hinsichtlich der Küsten und Seehäfen zu. In Folge dessen ist nichtig: die Auflage von Abgaben, die Gewährung von Privilegien und Monopolen, sowie jedes Gesetz, Decret oder Verordnung, welches von Corporationen oder von Autoritäten ausgeht, die nicht die competenten Unionbehörden sind, insofern sie sich auf die Benutzung der Küsten und der Seehäfen beziehen.

Art. 4. Es soll Verpflichtung der Kapitäne und Seelente aller in die Häfen der Union einlaufenden Kauffahrtei-Schiffe sein, sich gegenzeitig Hülfe zu leisten, sobald wie irgend ein Unfall es erfordert. Diese Hülfe soll von dem Obern der Schutzmannschaft gefordert und angeordnet werden, wann irgend Jemand sie zu leisten sich weigert, sowie auf Ausuchen der Bethiligten.

Art. 5. Es ist verboten, in den Häfen, den Ballast oder andere dem Ankerplatz schädliche Gegenstände auszuwerfen; die Obern der Schutzmannschaften werden die Orte bezeichnen, wo Alles, was über Bord geworfen werden soll, hinzubringen ist.

Art. 6. Es ist die Pflicht der Kapitäne der in die Häfen der Republik einlaufenden Schiffe, dem Obern der Schutzmannschaft jeden

Fall einer schweren Erkrankung oder des Ablebens irgend welcher Person ihrer Mannschaft anzuzeigen.

Art. 7. Ausgenommen die Fälle dringender Nothwendigkeit, soll der auswärtige Verkehr der geöffneten Häfen der Union von acht Uhr Nachts bis fünf Uhr Morgens aufgehoben sein.

Art. 8. Die Kapitäne der in die Häfen eingelaufenen Schiffe sollen darauf sehen, dass an einem sichtbaren Punkte des Schiffes eine angezündete Lampe von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang sich befinde.

Art. 9. Jedes Schiff soll versehen sein oder sich im Häfen versehen: mit Ankern, Ketten, Trossen und andern Gegenständen, die nothwendig sind, um sich auf dem Ankerplatze halten zu können. Der Kapitän desjenigen Schiffes, dem die genannten Gegenstände fehlen, soll den Schaden bezahlen, welcher aus diesem Umstande andern in demselben Gewässer vor Anker liegenden Schiffen verursacht wird.

Art. 10. Kein Schiff darf sich ohne die besondere Erlaubnis des Obern der Schutzmannschaft im Hafen von einem Orte zum andern begeben.

Art. 11. Es ist vollständig verboten, Ballast einzunehmen oder auszuwerfen in den geöffneten Häfen und Buchten, sowie auch in denjenigen, die wegen ihrer Tauglichkeit oder wegen anderer Gründe in Zukunft geöffnet werden könnten, wie Puerto Bello am Atlantischen und Vaca de Monte am Stillen Meere.

Art. 12. Die Schiffskapitäne sollen bei der Ausfahrt aus den Häfen und solange sie in denselben fahren, die nöthigen seemännischen Massregeln treffen, dass sie keines von den andern Schiffen oder kleineren Fahrzeugen, die im Häfen ankern oder in denselben ein- oder auslaufen, austossen, reiben oder irgen wie beschädigen.

Art. 13. Wenn ein Fahrzeug einem andern Schaden zufügt, soll dieser vom Rheder oder in Abwesenheit desselben vom Kapitän bezahlt werden; es sei denn, dass derselbe durch widrige Winde oder unabwendbare unvorhergesehene Zufälle verursacht wäre; es werden aber als solche nicht angesehen: Gegenwinde, wenn man bei ihnen den Anker hebt, noch auch die Unfälle, die aus schlechter Führung des Schiffes, aus Mangel an Ballast, aus schlechter Ausstattung im Segelwerk, aus Fehler an der Maschine oder aus zu schwacher Steuerführung hervorgehen.

Paragraf. Der Rheder ist berechtigt, für die bezahlten Schäden, die durch Schuld des Kapitäns verursacht sind, von diesem Ersatz zu beanspruchen.

Art. 14. In jedem geöffneten oder freien Hafen der Union soll ein Oberer der Schutzmannschaft und ein amtlicher Dolmetscher angestellt sein, sowie ein Ausgucker, Lootsen, Bootsführer, Ruderer und Wachen wie sie in Gemäßheit des Gesetzes die Vollziehende Gewalt bestimmt.

Art. 15. Der Oberer der Schutzmannschaft und der amtliche Dolmetscher sollen für jeden geöffneten und freien Hafen der Union von der Vollziehenden Gewalt, der Ausgucker, die Lootsen und Bootsführer vom Oberen der Schutzmannschaft, die Wachen von dem

Verwalter des Zollamts oder vom Vertreter des National-Finanz-Amtes ernannt werden.

Art. 16. Der Obere der Schutzmannschaft übt die erforderliche obrigkeitliche Gewalt aus und besitzt dieselbe in dem Maße, um für die Erfüllung aller Verordnungen der Seepolizei mittelst summarischen Verfahrens zu sorgen. Ebenso legt er die Busse und Strafen auf, welche für die Uebertretungen verordnet sind; er erhebt dieselben executivisch und überweist den Betrag an die Hauptverwaltung des National-Finanz-Amtes in dem betreffenden Staate.

Art. 17. Der Obere der Schutzmannschaft ist der Untersuchungsbeamte in dem ihm angewiesenen Hafen, in der Bucht und an den betreffenden Küsten, um die in den vorhergehenden Artikeln angegebenen Vergehen, welche das Gesetz mit höheren Strafen bedroht, festzustellen; als solcher soll er selbstständig eingreifen, um die Untersuchungsacte über den Fall aufzunehmen, und diese dann dem zuständigen Richter zukommen lassen.

Art. 18. Die Dienstverrichtungen, die dem Obern der Schutzmannschaft zustehen, sind, ausser dem im Vorhergehenden Angeführten, die folgenden:

1.° Häufig den Grund und die sonstigen Verhältnisse des Hafens und der Bucht zu untersuchen und auszulöthen, dabei Bojen, Baken und andere Zeichen ausulegen oder zu errichten, welche hinreichend die trocknen und sandigen Stellen andeuten, um für die Schiffe die Gefahr des Anstossens zu beseitigen.

2.° Den Platz oder die Plätze zu bestimmen, wo die Schiffe ankern dürfen, darüber der Vollziehenden Gewalt Rechenschaft ablegend und die Agenten oder Consignatäre der Schiffe, die den Hafen besuchen, davon benachrichtend, wie auch die Lootsen des Hafens.

3.° Die Hafen-Visite vorzunehmen, um dabei zu ermitteln, ob das Schiff den ihm bestimmten Ankerplatz einnimmt und, wenn dieses nicht der Fall sein sollte, sofort zu verfügen, dass der Lootse dasselbe nach seinem Platze hibringe. Bis dahin darf sich das Schiff nicht mit dem Lande in Verbindung setzen, auch nicht mit dem Zollamt, indem es als ausser dem Hafen befindlich betrachtet wird, sowohl für die Löschung und Ladung, als auch in allen Beziehungen zum Zollamt.

4.° Zu verfügen, dass, sowie ein Schiff in Sicht ist und der Ausgucker das bezügliche Zeichen giebt, ein Lootse hinausgehe, um das Schiff zu empfangen; falls es verlangt wird, sich an Bord desselben zu begeben und es nach dem Ankerplatz zu bringen, wobei er indes so lange an Bord bleiben muss, bis die Zoll- oder Hafen-Visite vorgenommen ist.

5.° Zu verfügen, dass bis diese Visite vorüber ist, es keiner Person erlaubt werde, an Bord zu gehen, sofern das Schiff mit Ballast kommt; kommt es aber mit ausländischen Waaren oder handelt es sich um einen für die Einfuhr geöffneten Hafen, so soll das Verbot des Anbordgehens bis zum Ende des Löschens dauern; es sei denn, dass vom Obern der Schutzmannschaft oder vom Verwalter des Zollamtes eine schriftliche Erlaubniss erlangt sei. Dieses Verbot bezieht sich nicht auf die Mannschaft des Schiffes, noch auf Personen des Ortes, welche an Bord arbeiten, auch nicht auf diejenigen, welche an Bord gehen, um bei irgend einer das Schiff betreffenden Störung oder Ungelegenheit Hilfe zu leisten.

6. Schriftliche Erlaubniß zu ertheilen zum Einnehmen oder Auswerfen von Ballast an den dazu bestimmten Orten, jedoch in Einverständnis mit dem betreffenden Zollamts-Verwarter.

7. Den Ort anzuweisen, wo, ohne den Hafen oder die Bucht zu schaden, der Ballast der Schiffe ausgeworfen werden kann.

8. Den Ort anzugeben, von wo die Schiffe den nöthigen Ballast nehmen können, gegen eine an den Staatschatz zu erlegenden Abgabe von fünfzig Centavos für die Tonalade Ballast, es bestehe dieser aus welchem Material es sei; diese Abgabe wird an die betreffende Vertretung des National-Finanz-Antes in Geld und baar bezahlt.

9. Dem Kapitän die besondere Erlaubniß zu geben, das Schiff von einem Punkte des Hafens oder der Bucht nach einem andern zu bringen, wenn er glaubt, dass aus dieser Massregel anderen Fahrzeugen kein Schaden entsteht.

10. Dafür zu sorgen, dass ohne seine schriftliche Erlaubniß, weder die Kanäle und inneren Buchten des Hafens, noch der öffentliche Ankerplatz ausgeleitet werden. Im Falle es gewünscht wird, Lothungen der Art vorzunehmen, soll er sich augenblicklich von Zweck und Absicht unterrichten und die Grenzen für eine solche Untersuchung feststellen. Diese Erlaubniß wird nur den Kapitänen derjenigen Schiffe ertheilt, welche Columbianern gehören.

11. Den Kapitänen der im Hafen ankernden Schiffe schriftlich die Erlaubniß zu ertheilen, Kanonenschüsse abzugeben, Kiel zu holen, im Innern des Schiffs Feuer anzumachen oder dasselbe auszurüchern, wenn dies noethig ist und wenn aus solchen Handlungen keine Gefahr sich ergibt.

12. Ueberbordnehmen des Ballastes von einem Schiffe zum andern, das mit seiner Erlaubniß geschieht, zu überwachen oder überwachen zu lassen.

13. Die Rolle der Bermannung nationaler Schiffe auszufertigen und zu beglaubigen, indem er ein Register über sie aufnimmt, sich um die Verträge und die Heuerbeträge, sowie um die gemachten Vorzuschüsse zu bekümmern: er kann auch die gleichen Verrichtungen hinsichtlich fremder Schiffe vornehmen, wenn der Kapitän und die betreffenden Betheiligten darum ansuchen.

14. Die kleinen Streitigkeiten, die unter den Mannschaften der Schiffe vorkommen, zu schlichten und in Uebertretungen rein polizeilicher Natur Haf aufzuerlegen, welche jedoch nicht über drei Tage dauern darf.

Paragraf. Auf gleiche Weise und in denselben Fällen verfährt er hinsichtlich der nationalen Beamten, wenn sie wegen Amtsgeschäfte sich am Bord irgend eines Schiffes befinden.

15. Den Konsul desjenigen Staates, zu welchem eine von einem fremden Schiffe wider Willen im Hafen zurückgelassene Person gehört, aufzusuchen und ihm diese vorzustellen. Genannte Person kann auch den Konsul aufsuchen oder den Obern der Schutzmannschaft, damit dieser sie dem Ersteren vorstelle.

16. Die andern Obliegenheiten, die ihm durch sonstige gültige Gesetze oder durch Decrete der Vollziehenden Gewalt zuertheilt werden, zu verrichten.

17. Den Plan der Zeichen aufzustellen, durch die die Ausgucker die Annäherung von Schiffen zum Hafen und die Hülfe, die sie fordern, anzeigen.

18. Alle fünf Jahre, vom jetzigen angerechnet, einem Riss von dem Hafen aufzunehmen unter Bezeichnung der bedeutendsten Umstände, wie der Niederungen, der blinden Klippen, der Sandbänke, Kanäle, Anstretungen, der Inseln, Ankerplätze, Brassplätze, etc. Ein Exemplar dieses Risses wird an die Vollziehende Gewalt geschickt und ein anderes in der betreffenden Commandantschaft aufbewahrt.

Art. 19 Die Pflichten des Ausguckers sind folgende:

1. Die Vorschriften, welche der Obere der Schutzmannschaft, der Zollamts-Verwalter oder die höhere Verwaltungs-Behörde des betreffenden Ortes ihm ertheilen, zu erfüllen.

2. Durch vorherbestimmte Zeichen des Insiehtkommen von Schiffen und die Richtung, welche diese nehmen, anzuzeigen, und wenn möglich die Flagge des Schiffes anzugeben, dessen Nationalität zu melden, sowie ob es ein Kauffahrtei- oder Krieg-Schiff ist.

3. Durch das betreffende Zeichen anzugeben, dass das Schiff in Sicht einen Lootsen verlangt, wenn dies der Fall ist, und das Zeichen so lange beizubehalten, bis er sich vergewissert hat, dass der Lootse ausgefahren ist, um an Bord zu gehen.

4. Beständig auf dem Ausguck zu sein, von fünf Uhr Morgens bis sechs Uhr Abends, um die Pflichten seines Amtes erfüllen zu können.

5. Den anderen Obliegenheiten zu entsprechen, welche ihm nach den Gesetzen oder den Verfügungen der Vollziehenden Gewalt der Union zukommen.

6. Gründlich die Regeln der Seeemannischen Windrose zu kennen, um genau den Windtrich anzugeben, mit dem die Schiffe in Sicht kommen oder den sie bei ihrer Abfahrt nehmen.

Art. 20. Die Pflichten der Lootsen sind folgende:

1. Ganz genau die Lothungen der verschiedenen Punkte des Hafens zu kennen, die Niederungen, Felsen, Kanäle, Ankerplätze, &c.

2. Gründlich die Handhabung des Steuerruders zu kennen, sowie die Schiffsmasöver und die Commandoworte, nach welchen sie ausgeführt werden.

3. Den ihnen von dem Obern der Schutzmannschaft, als ihrem Vorgesetzten ertheilten Befehlen, welche sich beziehen auf die Dienste im Hafen, an den betreffenden Küsten oder in der Bucht, zu gehorchen und zu entsprechen, auch dafür zu sorgen, dass denselben gehorcht und entsprochen werde.

4. Nach dem Schiffe zu gehen, welches seine Dienste wünscht und ihm von Obern der Schutzmannschaft angewiesen wird. Bei seiner Ankunft an Bord hat er den Kapitän nach seinem Namen, nach dem des Schiffes, nach der Nationalität desselben, dem Ort des Abganges, sowie darnach zu fragen, ob es mit Ballast oder mit Ladung fährt. Der Lootse soll schriftlich die vom Kapitän des Schiffes erhaltenen Nachrichten dem Obern der Schutzmannschaft übergeben, welcher, wenn er es für nöthig erachtet, diese Aufgabe dem betreffenden Zollamts-Verwalter oder dessen Stellvertreter mittheilt.

5. Das Schiff bis zum Ankerplatz zu führen und so lange am Bord zu bleiben, bis der Obere der Schutzmannschaft und die Zollbeamten die Visite an Bord gemachthaben.

Art. 21. Die Lootsen haben das Recht, von den Kapitänen der Schiffe, welche sie brauchen, mit den folgenden Quoten bezahlt zu werden:

1. Für ein Pailboot oder eine Galeote, dessen Ein- oder Ausgang der Lootse leitet, sollen ihm zwei Pesos bezahlt werden.

2. Für eine Brigg ebenso drei Pesos.

3. Für eine Bark, ein Vollschiff oder ein dreimastiges Segelschiff ebenso vier Pesos.

4. Für jeden Dampfer ebenso fünf Pesos.

5. Wenn eines der genannten Schiffe einen Lootsen ausserhalb des Hafens oder der Bucht gebraucht, soll der Kapitän das Doppelte der festgestellten Summen bezahlen; wenn man ihn zum Wechseln des Ankerplatzes braucht, soll ihm die Hälfte der vorstehenden Preise bezahlt werden.

Art. 22. Das Lootsgeld, von dem der vorstehende Artikel handelt, soll dem, Loossen bei der Dienstleistung selbst und ehe er sich von Bord entfernt, bezahlt werden.

Art. 23. Die Pflichten der Posten der Schutzmannschaft sind die, welche auf das gegenwärtige Gesetz sich gründen, sowie diejenigen, welche ihnen obliegen in Gemässheit des Zollgesetz-Buches oder der Zollgesetze.

Art. 24. In den geöffneten Häfen soll eine Schutzmannschaft eingerichtet werden, die von den Befehlen ihres Oberen, des Zollamts-Verwalters und der höheren Verwaltungs-Behörde abhängt.

Art. 25. Die Wachtmannschaften können durch den Zollamts-Verwalter oder den Vertreter des National-Finanz-Amtes ihres Postens neuhoben und für leichte Vergehen bis zu drei Tagen in Haft gehalten werden; für schwere Fälle sollen sie jedoch dem zuständigen Richter unterworfen bleiben.

Art. 26. Die Bootsführer sollen die Befehle ausführen, welche ihnen von dem Obern der Schutzmannschaft gegeben werden; sie sollen für die seemännischen Leistungen bereit sein, welche ihnen in Uebereinstimmung mit ihrem Geschäft aufgetragen werden und sollen vorkommenden Falls die Lootsen ersetzen, sofern diese einmal fehlen sollten.

Art. 27. In den geöffneten und den freien Häfen der Union, in welchen Obere der Schutzmannschaft, amtliche Dolmetscher und Bootsführer bestellt werden, soll für den Hafendienst ein Boot oder eine Schaluppe bereit sein gut ausgestattet mit Mastwerk, Segeln, Takelwerk, Tauen, Ankern, Rudergabeln, Zelt und Steuerruder; der Obere der Schutzmannschaft soll Obacht darauf geben, dass dies Fahrzeug sich in gutem Zustand und stets bereit findet zur Ausfahrt in die See, sowie zum Besuch der Küsten und Häfen, sobald es nöthig wäre.

Art. 28. Die Pflichten der amtlichen Dolmetscher sind folgende:

1. Dem Ankunfts-Visiten beizuwohnen, welche das Zollamt den fremden Schiffen zu machen hat.

2. In die spanische Sprache die Documente zu übersetzen, welche ihnen der Zollamt-Verwalter, der Obere der Schutzmannschaft, der Vertreter des National-Finanz-Amtes oder irgend ein Beamter obrigkeitlicher oder gerichtlicher Art vorlegt.

3. Wenn sie berufen werden, den gerichtlichen Handlungen beizuwohnen, welche ihr Amt in Anspruch nehmen. In Sachen des bürgerlichen Rechts ihr Amt in Anspruch darauf, dass ihnen vom betheiligten Theile für jeden Papierbogen, den sie mit Uebersetzung beschreiben, fünfzig Centavos bezahlt werden, in den mündlichen Dienstleistungen auf dieselbe Summe für jede Stunde, welche sie in Verdolmetschug von Unterredungen, Aussagen & beschäftigt sind.

Art. 29. Wenn ein Schiff bei seiner Ausfahrt aus dem Häfen oder bei seiner Einfahrt oder beim Wechseln des Platzes in dem Häfen Schaden oder Haverie verursacht, sei es an dem Rumpf oder Mastenwerk eines anderen im Häfen ankernden oder ein-oder aus-gehenden Schiffes, so soll der Obere der Schutzmannschaft augenblicklich an Bord des beschädigten Schiffes sich begeben, begleitet vom Kapitän dieses Schiffes oder von einem anderen Mitgliede der Mannschaft desselben, oder, falls solche Personen nicht da sind, in Begleitung von drei Kapitänen, Steuerleuten oder Lootsen; diesen hat er ausführliche Erklärungen abzunehmen mit Berücksichtigung der Seeumstände, der Lageverhältnisse der beiden Schiffe, des Wetters des Windes &, um hernach feststellen zu können:

1. Worin der Schaden oder die Haverie besteht;
2. Ob der Schaden oder die Haverie verschuldet ist;
3. Welche Summen der Ersatz betrage.

Diese Aufnahmen soll der Obere der Schutzmannschaft im Original bewahren, damit sie vorkommenden Falls die gesetzliche Beweiskraft besitzen.

Art. 30. Bei dem Verlust oder der Haverie von ein-oder auslaufenden Schiffen soll der Obere der Schutzmannschaft Erklärungen abnehmen, sowohl vom Kapitän, von zwei anderen Personen aus der Mannschaft des verlorenen oder haverirten Schiffes, als auch von drei Kapitänen, Lootsen oder anderen Personen, welche den Verlust oder die Haverie gesehen haben. Diese Erklärungen haben zum Zweck, die Ursache des Verlorengehens oder der Haverie und die Verantwortlichkeit des Kapitäns feststellen zu können. Diese Aufnahmen sollen im Original aufbewahrt werden, um vorkommenden Falls gesetzliche Beweiskraft zu haben.

Art 31. Wenn sich Haverien oder Verluste von Waaren und Gepäckgegenständen in den Fahrzeugen oder in den mit dem Laden und Löschen der Schiffe sich beschäftigenden Böten zeigen, sei es dass der Schaden beim Ueberladen oder während der Reise selbst eingetreten ist, so soll der Obere der Schutzmannschaft die Erklärungen von den Kapitänen oder den Leichterführern und von zwei oder drei anderen Personen, die zur Aussage in dieser Angelegenheit befähigt sind, aufnehmen; er soll dann sein Urtheil über die Verantwortlichkeit und Schuld des Urhebers der Haverie oder des Verlustes abgeben und die Aufnahmen im Original bewahren, damit sie vorkommenden Falls die gesetzliche Beweiskraft besitzen.

Art. 32. Im Falle, dass ein Fahrzeug zu n Nachtheil des Hafens zu Grunde gehe oder zum Hinderniss für andere Schiffe festgerathe und die Eigenthümer nicht die nöthigen Mittel anwenden solten, um die Schäden zu beseitigen, so soll der Obere der Schutzmannschaft unumgehend der zuständigen höheren Verwaltungs-Behörde des nächsten Ortes davon Anzeige machen, damit diese die nöthigen Massregeln anordnet für die Entfernung, Fortbewegung oder Vernichtung des Fahrzeuges, wobei die Unkosten dieser Massregel dem Eigenthümer oder Consignatar des Fahrzeuges zur Last fallen.

Art. 33. Der Kapitän oder Consignatar eines Schiffes, welches den Hafen verlassen will, muss dazu die Erlaubniss der höheren Verwaltungs-Behörde erbitten und, um diese zu erlangen, ein Beglaubigungsschreiben vom Zollamts-Verwalter oder in dessen Abwesenheit vom Vertreter des National-Finanz-Amtes beibringen, welches bescheinigt, dass das Schiff abfahren kann. Ohne diese Bescheinigung wird die Erlaubniss nicht ertheilt; es sei denn, dass die Bedenken gegen ihre Ertheilung sonst beseitigt sind oder jenen Mangel irgenwie abgeholfen wird.

Art. 34. Sowie jene Erlaubniss erlangt ist, erbittet der Kapitän vom Oberen der Schutzmannschaft die Gestattung, den Anker heben zu dürfen, wobei er die Stunde der Abfahrt angiebt. Der Obere der Schutzmannschaft soll alsdann, nachdem er die Erlaubniss ertheilt hat, an Bord des Schiffes gehen, dem Kapitän die auf die Abfertigung bezüglichen Papiere überreichen und ihm anzeigen, dass er gleich darauf auszufahren habe.

Art. 35. Wenn dem Kapitän des Schiffes angezeigt ist dass er aus dem Hafen gehen müsse, und er dieses nicht ausführt, ausgenommen in den Fällen schlechten Wetters oder anderer triftiger und unvorhergesehener Umstände, so wird ihn an Bord eine Wache gesetzt, wie sie der Obere der Schutzmannschaft für zweckmässig hält. Die Kosten dieser Wache fallen dem Kapitän, in dessen Vertretung dem Consignatar des Schiffes, zur Last.

Art. 36. Die Strafen und Bussen, in welche die Kapitäne der Schiffe oder an deren Stelle die Consignatäre verfallen, sind folgende:

1. Für Ballastauswerfen ohne die Erlaubniss des Oberen der Schutzmannschaft fünf und 100 Pesos.
2. Dafür, dass sie es an einem anderen als dem ihnen bestimmten Platz thun, 100 und 300 Pesos.
3. Für Unerdming in dem Lichtern und Feuern zwanzig Pesos.
4. Für das Nichtunterstützen oder die Verweigerung der Hülfe anderen Schiffen gegenüber fünfzig Pesos.
5. Dafür, dass sie Trümmer, Schutt etc ins Wasser werfen, fünf und 100 Pesos.
6. Für Kielholen, dreizig Pesos.
7. Für das Abfeuern von Kanonenschüssen ohne die betreffende Erlaubniss, zehn Pesos.
8. Für den Wechsel des Ankerplatzes ohne die erforderliche Beglaubigung, zwanzig Pesos.
9. Für Ballasteinnehmen ohne Erlaubniss oder an einem andern als dem angezeigten, hundert Pesos.

10. Pour avoir lesté dans les lieux défendus expressément, 200 pesos.

11. Dafür, dass sie eine Person an Bord kommen lassen, ehe die Visite erfolgt ist oder ohne Erlaubnis des Zollamts-Verwalters oder dessen Stellvertreters, 10 á 50 pesos.

12. Dafür, dass ein zur Mannschaft eines nationalen Schiffes gehörender Columbianer gegen seinen Willen in einem anderen Hafen oder Orte von Bord gebracht wird, als in der Rolle oder dem Heurvertrage bestimmt ist, 800 pesos.

13. Für das Fahren in der Bucht nach acht Uhr Abends oder vor fünf Uhr Morgens ausser in den Fällen, wo dieses erlaubt ist, 20 pesos.

Paragraf 1. Die Auflage dieser Geldbussen und Straffen schliesst die sonstige gerichtliche Verantwortlichkeit der Schuldigen nicht aus, ebensowenig wie die Verpflichtung für die Schäden und Schädigungen an Gegenständen und Personen Ersatz zu leisten.

Paragraf 2. Die Auflage dieser Bussen und Straffen erfolgt nach Massstabe der Schwere der begangenen Vergehen.

Art. 37. Die in diesem Gesetze erwähnten National-Beamten können ausser den festen und eventuellen Gehältern, welche sie dem Gesetze gemäss aus dem Staatsschatz empfangen, diejenigen Nebenverdienste und Gebühren beziehen, welche Privatleute ihnen für die geleisteten Dienste zu bezahlen verpflichtet sind.

Art. 38. Die Verfügungen des gegenwärtigen Abschnitts sollen in spanischer, englischer, französischer und deutscher Sprache veröffentlicht werden, und ein Exemplar dieses Gesetzes soll bestan in jedem Zollamte, sowie am Sitz des Oberen der Schutzmannschaften verbanden sein.

(V. addenda).
