

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 MARS 1920.

Projet de loi relatif à l'enregistrement des bateaux belges.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'importance des transports par eaux, la nécessité de les soustraire à une surenchère des frets actuellement excessive, et de les régler dans la mesure strictement nécessaire, en assurant la liaison et l'appui réciproques du chemin de fer et de la voie d'eau, ont déterminé le Gouvernement à déposer le présent projet de loi.

I. — *Enregistrement des bateaux et généralités.*

Les bateaux ne possèdent rien qui corresponde à la lettre de mer des navires. Leur procès-verbal de jaugeage, délivré par les Ponts et Chaussées, la remplace dans une certaine mesure seulement. Il y a lieu de régler, pour eux, le port du pavillon national qui couvre tous les bâtiments, propriété belge à la date du 25 janvier 1916, date qui est celle de l'arrêté interdisant la vente de bateaux belges à des étrangers.

L'enregistrement ou inscription obligatoire des bateaux, qui n'existe, à l'heure présente, qu'à un point de vue strictement administratif, doit permettre en outre, de dresser aisément l'état civil de chaque bateau, qui est représenté par une lettre de navigation, document fondamental en matière de crédit fluvial.

Les services des Ponts et Chaussées étaient, jusqu'à présent, chargés du jaugeage local des bateaux. Rien ne s'oppose à ce que, provisoirement, le jaugeage continue à se faire par les soins des Ponts et Chaussées sans préjudice à la centralisation de l'inscription proprement dite, qui relève du contrôle de la navigation.

L'introduction d'un régime nouveau relatif aux papiers de bord, au journal de bord notamment, devra se faire progressivement et en tenant compte de la situation actuelle, notamment de l'instruction graduelle des bateliers.

L'article 3 du projet de loi montre que la réglementation nouvelle, imposée par les circonstances exceptionnelles que nous traversons, concerne des transports empruntant le réseau des voies navigables dépendant du domaine public, transports auxquels les circonstances donnent un caractère général tout à fait prédominant. Il ne vise pas la situation normale qui demeure régie par les anciennes dispositions réglementaires et par la libre concurrence, et à laquelle il sera fait retour dès que nous aurons traversé la période critique de notre réorganisation.

Les articles 4 à 6 du projet de loi énumèrent limitativement les cas principaux où des arrêtés royaux pourront être pris en vertu de la loi. Leur texte rappelle, comme celui de l'article 3, que les voies navigables dépendent du domaine public et que l'administration peut en soumettre l'usage à tel règlement qu'elle juge bon. Mais il va de soi que si les frets s'améliorent et si la régularité et la facilité des transports se rétablissent, l'administration ne fera usage des pouvoirs qui lui sont conférés que si la nécessité l'impose et dans la mesure la plus modérée seulement.

C'est dans la pensée de ne pas dépasser cette juste mesure que le projet de loi prévoit des Commissions consultatives associées au travail éventuel de l'Administration, qu'il prévoit des bureaux de Tour, et des mesures accessoires de régulation, la fixation du taux des frets, des délais de planche, de chômage et des conventions d'affrètement, par l'Administration aidée des Commissions consultatives représentant les intérêts privés, et non par la loi. Il s'agit au reste d'échelles mobiles pour lesquelles l'appareil législatif est trop lent.

Dans la conjoncture actuelle, les bateliers propriétaires tendent à se libérer des affrètements à temps pour ne plus conclure que des affrètements au voyage.

Ils évitent de se lier, en tous cas, pour un assez long terme, afin de pouvoir bénéficier le plus largement possible de la hausse continuelle des frets.

Il est inutile de signaler ce que cette incertitude et hausse ont de préjudiciable à l'industrie, dont les matières premières sont ainsi frappées d'une dîme instable et croissante au profit des intermédiaires.

II. — *Commissions consultatives et bureaux de Tour.*

Le contrôle de la navigation se fait par les agents de l'État et avec la coopération de Commissions régionales (art. 4) et de la Commission centrale d'exploitation des voies navigables.

Voici en quoi consiste cette organisation :

Il est constitué, par région de service des transports par eaux intérieures, des Commissions régionales composées d'agents de l'État et de représentants des intérêts en jeu, corps, c'est-à-dire propriétaires de bateaux et mariniers à leur service; cargaison, c'est-à-dire représentants de l'industrie et du commerce, chargeurs ou destinataires et, enfin, des auxiliaires, affréteurs et assureurs.

Ces Commissions régionales assistent l'Administration dans la constitution

et le fonctionnement des bureaux de Tour et, en général, dans tout ce qui concerne la navigation.

Elles sont notamment chargées d'aider à déterminer éventuellement le taux des frets, les délais de planche et surtout le chômage abusif s'il y a lieu de le frapper. Elles fournissent tous les éléments utiles pour la revision éventuelle des conventions-type d'affrètement, pour la délivrance des certificats d'aptitude du personnel marinier, etc.

Elles font office d'arbitre dans les cas d'application qui sont délicats et difficiles, surtout s'il s'agit d'appliquer des taxes de chômage et d'accaparement.

III. — *Chômage abusif.*

Le chômage abusif comme aussi les surestaries dans les ports, constituent le grand mal à combattre.

Il a paru au Gouvernement que le meilleur procédé d'intervention était de frapper le chômage abusif d'une taxe fiscale. Le mécanisme peut en être simple, les agents de l'Etat s'il y a lieu d'y recourir, contrôleront les délais notamment par l'inspection du livre de bord soumis à leur visa.

IV. — *Certificat de batelier.*

L'article 6 permet à l'Administration de mettre fin à la crise d'incompétence qui sévit depuis longtemps dans le personnel de la batellerie et d'organiser la délivrance de certificats d'aptitude pour la navigation belge et rhénane, ce qui est de la plus haute importance.

V. — *Convention-type d'affrètement.*

Pour les conventions-type d'affrètement comme dans la matière des délais de chargement qui ne forment en réalité qu'une clause de la charte partie, il y a lieu de n'arrêter des dispositions que pour la situation actuelle, en assurant l'application des dispositions légales et réglementaires par un contrôle administratif permanent qui représente la seule garantie efficace du public contre les abus.

La disposition de l'article 7 s'inspire de la loi hollandaise qui remet à des arrêtés gouvernementaux le soin de fixer les conditions d'affrètement qui rentrent normalement dans la liberté des contrats. Pourquoi du reste l'Administration ne pourrait-elle pas arrêter les conditions des affrètements, surtout sur les canaux et rivières du domaine public?

VI. — *Fixation des délais de chargement et de déchargement des bateaux.*

Ces délais étaient avant la guerre régis par des usages locaux qui formaient une mosaïque compliquée. La guerre les a nivelés en ce sens que, vu les difficultés du transport faisant obstacle à la régularité de leur application, les

surestaries ont atteint, partout, des proportions excessives, retentissant gravement sur le taux du fret. Des accapareurs n'ont pas hésité même à pousser à une transformation exagérée des bateaux en magasins, afin de pouvoir accroître leurs profits usuraires.

Il ne paraît pas possible de fixer ces délais *ne varietur*, dans la loi.

Leur juste détermination doit, en principe, être prévue par des prescriptions de durée. Mais la loi même paraît rigide et il convient d'adopter sur ce point des dispositions d'une grande élasticité susceptibles d'être corrigées par un contrôle permanent des intérêts privés et de l'intérêt général, associés conformément au mécanisme exposé ci-dessus.

VII. — *Licences de sortie pour les bateaux.*

De nombreux bateaux belges, alléchés par les hauts frets français, émigrent vers le sud et ne repassent pas notre frontière.

Les bateaux n'ont été prévus ni dans la loi sur les licences qui vise des marchandises, ni dans la loi sur les licences maritimes qui vise les navires de mer seulement.

Il faut donc un texte de loi pour empêcher cet abus.

VIII. — *Réquisition de la batellerie.*

Il n'est pas question d'y recourir pour l'instant, mais cette mesure suprême peut devenir nécessaire un jour et il convient que les pouvoirs publics soient préparés à cette éventualité extrême si elle était inévitable.

La réquisition n'agirait du reste que comme complément et sanction du fonctionnement des bureaux de Tour en cas de difficultés insurmontables et pourrait prendre la forme d'un affrètement à temps à taux raisonnable, ainsi que les Anglais ont fait, pendant la guerre, pour leurs transports par mer.

Il y a lieu de noter que la Hollande a dû décréter la réquisition pendant la guerre et la maintenir en principe. La France qui avait cru pouvoir l'abandonner à l'armistice vient d'y revenir tout récemment à titre tout à fait temporaire, il est vrai. Il nous reste à nous inspirer de ces exemples.

IX. — *Traction sur les canaux et rivières.*

Parmi les profiteurs qui ont abusé de leur rôle d'intermédiaire, il faut compter certaines entreprises de remorquage qui, dès le lendemain de l'armistice, ont fait payer leurs services à un taux exorbitant.

Cependant, en Belgique au moins, ces excès ne sont plus à redouter tant que les tarifs officiels des services des Transports par eaux intérieures formeront une moyenne dont les services privés ne peuvent s'écarter sensiblement. Le but, qui n'a jamais été de porter atteinte aux entreprises privées de navigation mais de faire frein à leurs excès, a été entièrement atteint.

X. — *Sanctions.*

Les sanctions sont, avant tout, d'ordre fiscal et doivent avoir un caractère de sévérité en rapport avec la gravité de la situation.

XI. — *Commission centrale d'exploitation des voies navigables.*

Cette Commission qui, depuis son institution, a fait preuve d'une grande et louable activité, doit voir développer ses attributions et, en liaison avec les Commissions régionales, jouer le rôle d'un organisme permanent consultatif dans toutes les questions relatives à l'exécution de la loi.

* * *

En résumé, la présente loi a principalement pour objet l'éventualité de crises possibles et d'entraves aux transports, en présence desquelles le Gouvernement est actuellement sans moyens d'action. Le régime normal demeure celui de la liberté de la navigation. Si, à bref délai et pour donner satisfaction à la batellerie, il organise des bureaux de Tour, ceux-ci seront facultatifs et non obligatoires et il doit être bien entendu que, en cette matière, comme en toutes celles où l'intervention de l'État peut avoir à s'exercer, le Gouvernement entend n'user de ses pouvoirs que dans la mesure la plus modérée eu égard aux circonstances, et sans violer la liberté légitime des intérêts privés, avec et entre lesquels il s'efforcera en cas de conflit de maintenir une conciliation constante.

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

P. POULLET.

(6)

**Projet de loi relatif à l'enregistrement
des bateaux belges.**

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes présentera en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

L'enregistrement des bateaux belges est obligatoire et le port du pavillon national est soumis à l'octroi préalable d'une lettre de navigation.

Un arrêté royal en déterminera les conditions ainsi que la tenue des papiers de bord.

ART. 2.

Est considéré comme bateau belge soumis à l'octroi d'une lettre de navigation, tout bateau d'intérieur, allège, remorqueur, dragueur ou autre embarcation de plus de 10 tonnes, doué ou non d'impulsion propre, et qui, à la date de l'arrêté royal du 26 janvier 1916, était la propriété d'un Belge. Les trains et radeaux peuvent être soumis à la même réglementation.

**Wetsontwerp betrekkelijk de boeking
der Belgische schepen.**

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien zal in Onzen naam bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp voorleggen, waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De boeking der Belgische schepen is verplichtend en het voeren van de nationale vlag is afhankelijk van een vooraf verleenden vaarbrief.

Een koninklijk besluit bepaalt de voorwaarden ervan, alsmede het houden van de scheepspapieren.

ART. 2.

Wordt beschouwd als Belgisch schip, waarvoor een vaarbrief hoeft verleend, elk binnenschip, lichter, sleep- of baggerboot of elk ander vaartuig van meer dan 10 ton, dat al dan niet met eigen kracht vaart en, op den datum van het koninklijk besluit van 26 Januari 1916, het eigendom van een Belg was. Slepen en vlotten mogen aan dezelfde regeling onderworpen worden.

ART. 3.

Les transports par eau destinés à la reconstitution des régions dévastées par la guerre, à l'approvisionnement en combustible, au ravitaillement du territoire, et en général, tous transports ou tractions qui, en tout ou en partie, font usage des voies navigables dépendant du domaine public, peuvent, par arrêté royal, être soumis aux dispositions qui suivent :

ART. 4.

Dans les ports et sur les voies navigables, ci-dessus visées, où une réglementation du trafic est nécessaire, un contrôle de la navigation et des usagers de ces voies d'eau peut être institué par l'administration.

Ce contrôle peut s'exercer notamment avec le concours :

1° De Commissions régionales composées de délégués du commerce et de l'industrie, représentants chargeurs et destinataires, d'affréteurs et assureurs et de propriétaires de bateaux et bateliers, délibérant à titre consultatif avec l'assistance d'agents de l'Etat ;

2° De la Commission centrale d'exploitation des voies navigables.

Il comporte l'organisation de bureaux de Tour facultatifs, ainsi que la délivrance par l'Etat, aux Belges et, éventuellement aux étrangers, de lettres de navigation, de permis de circulation sur les canaux et rivières, et de licences de sortie, la régulation des ordres de priorité dans le remorquage par l'Etat et le passage aux ouvrages d'art, l'inspection des bateaux dans les ports et en cours de route et, en général, toutes mesures

ART. 3.

Vervoer te water, bestemd tot de herstelling van de onder den oorlog verwoeste gewesten, tot het aanvoeren van brandstof, tot de bevoorrading van het grondgebied en, over 't algemeen, alle vervoer of voorttrekking die, geheel of gedeeltelijk, gebruik maakt van de tot het openbaar domein behorende waterwegen, kan, bij koninklijk besluit, onderworpen worden aan de volgende bepalingen :

ART. 4.

In de havens en in de hooger bedoelde waterwegen; waar eene regeling van het verkeer noodig is, kan een toezicht over de scheepvaart en de gebruikers van die waterwegen door het Beheer ingesteld worden.

Dit toezicht kan geschieden, inzonderheid, met de medewerking :

1° Van Gewestelijke Commissiën, samengesteld uit afgevaardigden van handel en nijverheid, vertegenwoordigers der inladers en bestemmelingen, scheepsbevrachters en verzekeraars en eigenaars van booten en schippers, die als raadgevende lichamen met bijstand van Staatsbedienden beraadslagen ;

2° Van de Hoofdcommissie tot exploitatie der waterwegen.

Het toezicht omvat de inrichting van niet-verplichtende Beurtkantoren, de aflevering door den Staat van vaarbrieven, van oorloven tot vrije vaart op de vaarten en rivieren en van vergunningen tot uitgang, aan Belgen en, desnoods, aan vreemdelingen, de regeling van de orde van voorrang bij den sleepdienst van den Staat en de doorvaart van de kunstwerken, het onderzoek van de schepen in de havens en onderweg

d'exécution de nature à assurer la régularité, la rapidité et le bas prix des transports par eau.

ART. 5.

L'Administration peut, avec l'aide des Commissions régionales et des bureaux de Tour, déterminer des taux de fret maxima et minima, fixer les délais de planche, de surestaries et de chômage tolérés, arrêter des conventions-type d'affrètement qui seront applicables aux transporteurs inscrits aux tours et soumettre les entreprises privées de remorquage à un tarif officiel.

ART. 6.

Elle peut également déterminer les conditions d'aptitude à l'exercice de la profession de pilote, de capitaine, de mécanicien de bateaux à vapeur et à moteur et de batelier, tant sur les eaux belges que sur les eaux étrangères soumises à la navigation belge.

ART. 7.

Elle peut en tout temps fixer par arrêté, notamment en une convention-type, les conditions obligatoires à tout affrètement relatif aux transports visés à l'article 3, soit qu'elle fasse elle-même, en tout ou en partie, toutes les opérations quelconques de navigation, soit qu'elle les laisse faire par d'autres sur son propre domaine. Elle peut même, si besoin en est, procéder à la réquisition des bateaux et de leur personnel, moyennant une juste et immédiate indemnité.

Fixation et modification des délais de planche et de surestarie peuvent se faire en tout temps par arrêté ministériel.

en, over 't algemeen, alle maatregelen die van aard zijn om het vervoer te water uit te voeren op eene geregelde en snelle wijze en tegen lage vrachten.

ART. 5.

Met de medehulp van de Gewestelijke Commissiën en de Beurtkantoren, kan het Beheer de laagste en hoogste vrachtlönnen bepalen, de gedoogde plank-, overlig- en stilligtermijnen vaststellen, bevrachtings-type-overeenkomsten bepalen, die van toepassing zullen zijn op de vervoerders, in de Beurtkantoren ingeschreven, en aan de private sleepdienst-ondernemingen een officieel tarief opleggen.

ART. 6.

Het kan eveneens bepalen de voorwaarden van geschiktheid tot het beroep van loods, kapitein, stoom- en motorboot-machinist en schipper, zoowel op de Belgische waters als op de vreemde waters, aan de Belgische scheepvaart onderworpen.

ART. 7.

Het mag te allen tijde bij besluit bepalen, inzonderheid bij eene type-overeenkomst, de verplichtende voorwaarden omtrent elke bevrachting betreffende het bij artikel 3 bedoeld vervoer, hetzij het geheel of gedeeltelijk al de om het even welke verrichtingen omtrent de scheepvaart zelf uitvoert, hetzij het deze door anderen op zijn eigen domein laat uitvoeren. Het mag zelfs, desnoods, schepen en het daaraan verbonden personeel opeischen tegen eene billijke en onmiddellijke vergoeding.

De plank- en overligtermijnen kunnen, te allen tijde, bij ministerieel besluit worden bepaald en gewijzigd.

ART. 8.

Les arrêtés et règlements pris en exécution de la présente loi, sont soumis à l'avis préalable de la Commission centrale d'exploitation des voies navigables.

ART. 9.

Tout batelier dont le bateau est trouvé en état de chômage au delà des délais réglementaires, peut être frappé solidairement avec le propriétaire du bateau, au profit du Trésor, d'une taxe, dite taxe de chômage abusif, allant, selon la durée du chômage, de 10 % à 20 %, du fret fixé par son dernier contrat d'affrètement, sans préjudice d'une amende de 26 francs à 5,000 francs, peine qui, en cas de récidive, peut être élevée jusqu'au taux fixé par l'article 10.

ART. 10.

Tout affrèteur, armateur, entrepreneur de remorquage, pilote, capitaine de remorqueur, ou batelier, de quelque catégorie que ce soit, qui dépasse le taux officiel du fret ou du tarif auquel il eût dû se conformer, est passible d'une taxe fiscale d'accaparement fixée comme suit :

En cas de majoration abusive de 10 % à 30 % du taux officiel, la taxe peut s'élever au double du fret ou tarif stipulé.

Si la majoration est de plus de 30 %, la taxe peut être portée au triple.

Les bénéficiaires de ces majorations abusives sont solidairement responsables des taxes ci-dessus.

En cas de récidive dûment constatée, des peines peuvent être appliquées jusqu'au taux fixé par l'article 13.

ART. 8.

De ter uitvoering van deze wet genomen besluiten en reglementen worden onderworpen aan het voorafgaand advies van de Hoofdd commissie tot exploitatie der waterwegen.

ART. 9.

Elken schipper wiens schip, na de voorgeschreven termijnen, bevonden wordt stil te liggen, kan hoofdelijk met den eigenaar van het schip, ten bate van de Schatkist, eene takse voor ongeoorloofd stilliggen worden opgelegd, die, volgens den duur van het stilliggen, 10 tot 20 t. h. van de in zijn laatste bevrachtingsovereenkomst bepaalde scheepsvracht bedraagt, onverminderd eene boete van 26 tot 5,000 frank, boete welke, ingeval van herhaling, tot het bij artikel 10 bepaald bedrag kan belooopen.

ART. 10.

Elken bevrachter, reeder, ondernemer van sleepdienst, loods, kapitein van sleepdienst, of schipper, van welke soort ook, die meer rekent dan het officieel bedrag van de vracht of het tarief dat hij had moeten opvolgen, wordt een fiscale takse voor overvracht opgelegd, bepaald aldus :

Voor ongeoorloofde vermeerdering van 10 tot 30 t. h. van het officieel bedrag, kan de takse het dubbel van de bepaalde vracht of tarief bedragen.

Bedraagt de vermeerdering meer dan 30 t. h., dan mag de takse op het driedubbel gebracht worden.

Zij, die voordeel haalden uit die ongeoorloofde vermeerderingen, zijn hoofdelijk aansprakelijk gesteld voor voormelde taksen.

Bij behoorlijk vastgestelde herhaling, kunnen boeten worden toegepast tot beloop van het bij artikel 13 bepaald bedrag.

ART. 11.

Tout capitaine de remorqueur, pilote, mécanicien, chauffeur ou batelier qui est trouvé naviguant sans un permis provisoire ou sans papiers de bord conformes à la loi, est passible des peines édictées à l'article 13.

ART. 12.

Aucune convention pour l'emploi, l'affrètement ou le remorquage de bateaux, ne peut être conclue dans des bâtiments servant en tout ou en partie de débit de boissons, sous les peines de la présente loi.

ART. 13.

Sans préjudice aux dispositions pénales qui précèdent, toutes infractions aux prescriptions édictées en conformité de la présente loi sont passibles d'un emprisonnement d'un an au plus et d'une amende de 26 à 50,000 francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 14.

En cas de réclamation contre l'application d'une des dispositions de la présente loi, la Commission régionale, dans le ressort de laquelle se trouve, à la date de la demande, l'instrument de transport qui en est l'objet, donne, en premier ressort, son avis motivé à la requête du Ministre ou de son délégué.

Appel à cette décision peut être interjeté devant la Commission centrale d'exploitation des voies navigables à Bruxelles, dans toute affaire d'un objet de plus de mille francs. Elle donne sur le litige un avis définitif.

L'Administration peut néanmoins, en tout temps, passer outre par provision, à l'exécution des mesures qu'elle

ART. 11.

Elke kapitein van sleepdienst, loods, machinist, stoker of schipper, die vaart zonder voorloopige vergunning of zonder overeenkomstig de wet opgeniaakte scheepspapieren, wordt gestraft met de bij artikel 13 bepaalde straffen.

ART. 12.

Geenerlei overeenkomst omtrent het gebruik, de bevrachting of het sleepen van schepen mag worden gesloten in geheel of gedeeltelijk voor drankslijterij dienende gebouwen, of straffe van de bij deze wet bepaalde straffen.

ART. 13.

Onverminderd voormelde strafbepalingen, worden alle overtredingen van de overeenkomstig deze wet uitgevaardigde voorschriften gestraft met eene gevangenzetting van ten hoogste één jaar en met eene boete van 26 tot 50,000 frank of met enkel eene dezer straffen.

ART. 14.

Wordt bezwaar ingebracht tegen de toepassing van eene der bepalingen dezer wet, dan brengt de Gewestelijke Commissie, binnen het gebied derwelke het betrokken vaartuig op den datum der aanvraag ligt, in eersten aanleg, haar met redenen omkleed oordeel uit op verzoek van den Minister of van zijn gemachtigde.

Beroep tegen die beslissing kan worden ingesteld bij de Hoofdkommissie tot exploitatie der waterwegen, te Brussel, omtrent elke zaak, die ten minste duizend frank bedraagt. Zij velst een eindoordeel over het geschil.

Niettemin mag het Beheer, te allen tijde, bij voorraad, overgaan tot de uitvoering van de door het Beheer voorge-

a prescrites, sauf à ne statuer définitivement et souverainement qu'après avoir reçu les avis ci-dessus.

ART. 15.

Les Commissions régionales et la Commission centrale d'exploitation des voies navigables donnent, à titre consultatif, d'urgence, leur avis sur le taux des taxes visées aux articles 9 et 10, dès qu'il y a contestation sur leur application, ainsi que sur toute autre question dont elles sont saisies par le Ministre compétent.

Ces taxes peuvent néanmoins être recouvrées sans délai par voie de contrainte, poursuites et diligences de l'Administration.

ART. 16.

Les fonctionnaires investis du contrôle de la navigation aux fins de la présente loi, sont assermentés.

ART. 17.

Les dispositions du chapitre VII, livre I, de l'article 85 du Code pénal, sont applicables aux infractions de la présente loi. Celles-ci donnent ouverture à extradition.

La confiscation du bateau, objet ou instrument d'une des infractions du Code pénal ou de la présente loi, pourra être ordonnée au profit de l'État.

Donné à Bruxelles, le 9 mars 1920.

schreven maatregelen, onder voorbehoud van maar eindelijk uitspraak, zonder beroep, te doen, nadat het bovenbedoelde oordeelen heeft ontvangen.

ART. 15.

De Gewestelijke Commissiën en de Hoofocommissie tot exploitatie der waterwegen, geven onverwijld, als raadgevende lichamen, hun oordeel over het bedrag van de bij artikelen 9 en 10 bepaalde taksen, ingeval van betwisting omtrent dezer toepassing, zoomede over elke andere zaak, welke haar door den bevoegden Minister wordt opgedragen.

Die taksen mogen echter zonder uitsstel worden ingevorderd bij dwangbevel en op vervolging en benaarstiging van het Beheer.

ART. 16.

De ambtenaren, bekleed met het toezicht op de scheepvaart tot uitvoering van deze wet, zijn beëdigd.

ART. 17.

De bepalingen van hoofdstuk VII, boek I, van artikel 85 van het Strafwetboek zijn van toepassing op de overtredingen van deze wet; deze leveren gronden tot uitlevering op.

De verbeurdverklaring van het schip, voorwerp of middel van eene der overtredingen van het Strafwetboek of van deze wet, mag worden bevolen ten bate van den Staat.

Gegeven te Brussel, den 9ⁿ Maart 1920.

ALBERT.

PAR LE ROI :

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

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Spoorwegen, Zeezezen,
Posterijen en Telegrafen,*

P. POULLET.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 23 MAART 1920.

Wetsontwerp betreffende de boeking der Belgische schepen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MIJNE HEEREN,

De belangrijkheid van het vervoer te water, de noodzaak het te onttrekken aan eene thans overdreven opjaging der scheepsvrachten en het in de streng vereischte mate te reglementeeren door de wederzijdsche verbinding en ondersteuning van den spoorweg en den waterweg te verzekeren, hebben de Regering tot het neerleggen van deze wet doen besluiten.

I. — *Boeking der schepen en algemeenheden.*

De schepen bezitten niets dat overeenkomt met den zeebrief der zeeschepen. Hun meetproces-verbaal, afgeleverd door Bruggen en Wegen, vervangt hem slechts in eene zekere mate. Voor hen dient het voeren geregeld der nationale vlag, die al de vaartuigen dekt, welke Belgisch eigendom waren op 28 Januari 1916, datum van het besluit, waarbij de verkoop van Belgische schepen aan vreemdelingen, verboden wordt.

De verplichte boeking of inschrijving der schepen, die thans enkel in streng bestuurlijk opzicht bestaat, moet bovendien toelaten, gemakkelijk den burgerlijken stand op te maken van elk schip, dat vertegenwoordigd is door een vaarbrief, voornaamste bescheid in zake vaarkrediet.

De diensten van Bruggen en Wegen waren tot nogtoe belast met het plaatselijk meten der schepen. Niets verzet er zich tegen, dat het meten voorloopig door de zorgen van Bruggen en Wegen blijft gedaan worden, onverminderd de centralisatie der eigenlijke inschrijving, welke tot de bevoegdheid van het vaartoezicht behoort.

De invoering van een nieuw stelsel betreffende de scheepspapieren, inzonderheid het scheepsdagboek, moet tragsgewijze gebeuren, rekening houdend met den huidige toestand, namelijk met het tragsgewijze onderricht der schippers.

Artikel 3 van het wetsontwerp toont aan, dat de nieuwe regeling, welke opgedrongen wordt door de uitzonderlijke omstandigheden die wij doormaken, het vervoer betreft over de tot het openbaar domein behorende binnenwaters, aan welk vervoer een gansch overwegend karakter van algemeen belang door de omstandigheden wordt toegekend. Het bedoelt den normalen toestand niet, welke beheerscht blijft door de oude verordeningbepalingen en door de vrije mededinging, en tot welken men terugkeeren zal, zoodra het zorgvol tijdperk onzer wederinrichting voorbij zal zijn.

Artikels 4 tot 6 van het wetsontwerp geven de opsomming, zonder beperking, van de bijzonderste gevallen waarin, krachtens de wet, Koninklijke besluiten kunnen genomen worden. Hun tekst, gelijk die van artikel 5, herinnert er aan, dat de binnenwaters tot het openbaar domein behooren en dat het Beheer het gebruik ervan aan zulke verordening mag onderwerpen als het gepast oordeelt. Maar het spreekt vanzelf, dat, als de scheepsvrachten verbeteren en het vervoer weer regelmatig en gemakkelijk wordt, het Beheer enkel noodgedwongen en op de meest gematigde wijze de macht zal gebruiken welke het wordt verleend.

Het is om die juiste maat niet te overschrijden, dat het wetsontwerp raadgevende Commissiën voorziet die het Beheer in zijne gebeurlijke werkzaamheden helpen; dat het beurtkantoren voorziet en bijkomende schikkingen tot regeling, vaststelling der vrachtlouen, der plank- en stilligtermijnen en der bevrachtingsovereenkomsten, door het Beheer met medehulp van raadgevende Commissiën, die de private belangen vertegenwoordigen, en niet door de wet. Het betreft, trouwens, beweegbare schalen waarvoor de machine der wetgeving te traag is.

In deze tijdsomstandigheden trachten de schippers-eigenaars te ontkomen aan tijdsbevrachtingen om nog enkel bevrachtingen per reis aan te gaan.

Zij vermijden, in elk geval, zich voor een tamelijk langen termijn te verbinden, om in de hoogste mate de aanhoudende stijging der vrachten te kunnen genieten.

Er hoeft niet gewezen op het groote nadeel dat die onzekerheid en stijging aan de nijverheid berokkenen, wier grondstoffen op die wijze door eene onvaste en klimmende schatting ten voordeele der tusschenpersonen getroffen worden.

II. — Raadgevende Commissiën en Beurtkantoren.

Het toezicht over de scheepvaart geschiedt door Staatsbedienden en met de medewerking van Gewestelijke Commissiën (artikel 4) en van de Hoofdcmissie tot exploitatie der waterwegen

Die inrichting bestaat hierin:

Voor elk dienstgewest van het vervoer over de binnenwaters worden Gewestelijke Commissiën ingesteld, bestaande uit Staatsbedienden en vertegen-

woordigers der betrokken belangen, lijf, wil zeggen scheepseigenaars en de bootslieden in hun dienst, lading, wil zeggen verlegenwoordigers van handel en nijverheid, inladers of bestemmelingen en, ten slotte, tusschenpersonen, scheepsbevrachters en verzekeraars.

Die Gewestelijke Commissiën helpen het Beheer bij de inrichting en werking der beurtkantoren en over het algemeen, bij al wat de scheepvaart betreft.

Zij zijn inzonderheid belast mede te helpen bij het gebeurlijk bepalen der vrachtloonen, der planktermijnen en vooral van het ongeoorloofd stilliggen, als het dient bestreden. Zij bezorgen al de nuttige gegevens voor de gebeurlijke herziening der bevrachtings-type-overeenkomsten, voor de aflevering der bewijzen van geschiktheid aan de bootslieden enz.

Zij treden op als scheidsrechter in kiesche en moeilijke gevallen van toepassing, voornamelijk wat de toepassing betreft van taksen voor stilliggen en voor overvracht.

III. — *Ongeoorloofd stilliggen.*

Wat vooral hoeft bestreden is het ongeoorloofd stilliggen, evenals ook het overliggeren in de havens.

Het bleek de Regeering, dat het beste middel tot optreden bestaat in het opleggen van eene fiscale takse wegens ongeoorloofd stilliggen. Het werk kan eenvoudig zijn; als er dient toe overgegaan, houden de Staatsbedienden toezicht op de termijnen inzonderheid door het nazien van het hun ter onderteekening voorgelegd scheepsboek.

IV. — *Schippersbewijs.*

Artikel 6 stelt het Beheer in de mogelijkheid de sedert lang bestaande crisis van onbevoegdheid onder het scheepspersoneel te verhelpen en eene inrichting in te stellen tot aflevering van bevoegdheidsbewijzen voor de Belgische en de Rijsche scheepvaart, hetgeen van het grootste belang is.

V. — *Bevrachtings-type-overeenkomst.*

Voor de type-overeenkomst en omtrent de bevrachting, evenals in zake ladingstermijnen, die werkelijk maar ééne bepaling van den scheepsvrachtbrief uitmaken, dienen enkel schikkingen getroffen voor den thans bestaanden toestand; hierbij hoeft de toepassing der wettelijke en voorgeschreven bepalingen verzekerd door een bestendig bestuurlijk toezicht, dat het eenige middel is om het publiek op doelmatige wijze tegen misbruiken te vrijwaren.

De schikking van artikel 7 steunt op de Nederlandsche wet, waarbij door Regeeringsbesluiten de bevrachtingsvoorwaarden dienen bepaald, die bij gewone omstandigheden tot de vrijheid der overeenkomsten behooren. Waarom zou het Beheer, ten andere, de voorwaarden der bevrachtingen niet kunnen bepalen, vooral op de vaarten en rivieren van het openbaar domein?

VI. — *Bepaling van de termijnen tot het laden en lossen van de schepen.*

Vóór den oorlog waren die termijnen bepaald door plaatselijke gebruiken, die een ingewikkelde mengeling uitmaakten. De oorlog heeft er eenheid in gebracht, in dezen zin, dat bij de moeilijkheden van het vervoer, die de regelmatige toepassing er van tegenwerkten, het overliggen overal buitenmatige verhoudingen aannam, wat grooten invloed oefende op de vrachtlonen. Opstapelaars aarzelden zelfs niet, er op te werken, dat schepen in overdreven mate in magazijnen herschapen werden, om hunne woekerwinsten nog te vermeerderen.

Deze termijnen in de wet vast bepalen blijkt onmogelijk.

De billijke bepaling ervan moet, in beginsel, voorzien worden door voorschriften, die den duur vaststellen. Maar de wet zelve blijkt niet lenig genoeg, en op dit punt dienen bepalingen aangenomen, die buigzamer zijn en kunnen verbeterd worden ten gevolge van een bestendig toezicht op de private en algemeene belangen, welke in overeenstemming gebracht worden door de werking van bovenbeschreven inrichting.

VII. — *Uitgangsvergunning voor binnenschepen.*

Tal van Belgische schippers, door de hooge Fransche vrachten aangelokt, wijken met hun vaartuig uit naar het Zuiden en komen niet weder over de grens.

Voor binnenschepen wordt niets voorzien in de wet op de vergunningen, die voor goederen geldt, noch in de wet op de vergunningen voor het vervoer ter zee, welke enkel op zeeschepen van toepassing is.

Om dit misbruik te beletten heeft dus eene wetsbepaling.

VIII. — *Opeiseling der binnenschepen.*

Voor het oogenblik is er geen spraak daartoe over te gaan; die uiterste maatregel kan echter eens noodzakelijk worden en de openbare machten moeten tot dit uiterste middel voorbereid zijn voor het geval dat zulks onvermijdelijk zou worden.

De opeiseling zou overigens enkel als bijgevoegd middel en als bekrachtiging dienen voor de werking der Beurtekantoren, bij onoverkomelijke moeilijkheden, en kan ook den vorm aannemen van een tijdelijke ingebruikneming tegen redelijken prijs, zooals de Engelschen tijdens den oorlog deden voor het zeevervoer.

Hier valt aan te merken, dat Nederland tot de opeiseling heeft moeten overgaan gedurende den oorlog en ze in beginsel heeft behouden. Frankrijk, dat dit stelsel had meenen te mogen opgeven bij den wapenstilstand, heeft het in den jongsten tijd, wel is waar slechts tijdelijk, weer toegepast. Dat deze voorbeelden ons richtsnoer wezen.

IX. — *Voorttrekking op vaarten en rivieren.*

Onder hen, die als tusschenpersonen het meest woerden, komen sommige ondernemingen voor sleepdienst, die onmiddellijk na den wapenstilstand hunne diensten tegen bovenmatige prijzen lieten betalen.

Voor zulke misbruiken valt echter, in België althans, niet meer te vreezen, zoolang de officieele tarieven van de diensten voor het *Vervoer over de binnenwaters* een gemiddelden prijs uitmaken, waarvan de privaatdiensten niet merkelyk kunnen afwijken. Het doel, dat nimmer was, de private vaarondernemingen afbreuk te doen, maar misbruiken te keer te gaan, is volkomen bereikt.

X. — *Straffen.*

De straffen hebben eerst en vooral een fiscaal karakter en de strengheid er van moet naar de bedenkelijkheid van den toestand bepaald worden.

XI. — *Hoofdcommissie tot exploitatie der waterwegen.*

De bevoegdheid dezer Commissie, die sedert hare instelling bewijs heeft gegeven van groote en loffelijke werkzaamheid, dient uitgebreid en het is noodig, dat zij, in verstandhouding met de Gewestelijke Commissiën, de rol vervult van een bestendig raadgevend lichaam voor alle op de uitvoering van de wet betrekkelijke vraagstukken.

*
* * *

Kortom, deze wet heeft hoofdzakelyk ten doel te voorzien in mogelyke crisissen en belemmeringen van het vervoer, die de Regeering thans niet kan verhelpen. Het normaal stelsel blijft dat der vrije scheepvaart. Worden door haar binnen kort, om de scheepvaart voldoening te verschaffen, Beurkantoren ingericht, zoo is het beroep op deze laatste vrij en niet verplichtend; het zij wel verstaan, dat in dier zake zooals overal, waar de Staat kan geroepen worden tusschen te komen, de Regeering zich tot doel stelt hare macht slechts in die mate te gebruiken, die met de omstandigheden overeenkomt en zonder de wettige vrijheid der private belangen te schenden, met en tusschen dewelke zij zal trachten, in geval van geschil, een bestendige bevrediging in stand te houden.

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

P. POULLET.

(6)

**Projet de loi relatif à l'enregistrement
des bateaux belges.**

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes et Télégraphes présen-
tera en Notre nom aux Chambres légis-
latives le projet de loi dont la teneur
suit :

ARTICLE PREMIER.

L'enregistrement des bateaux belges
est obligatoire et le port du pavillon
national est soumis à l'octroi préalable
d'une lettre de navigation.

Un arrêté royal en déterminera les
conditions ainsi que la tenue des papiers
de bord.

ART. 2.

Est considéré comme bateau belge
soumis à l'octroi d'une lettre de navi-
gation, tout bateau d'intérieur, allège,
remorqueur, dragueur ou autre embar-
cation de plus de 10 tonnes, doué ou
non d'impulsion propre, et qui, à la
date de l'arrêté royal du 26 janvier 1916,
était la propriété d'un Belge. Les trains
et radeaux peuvent être soumis à la
même réglementation.

**Wetsontwerp betreffende de boeking
der Belgische schepen.**

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van
Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en
Telegraphen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Zee-
wezen, Posterijen en Telegraphen zal in
Onzen naam bij de Wetgevende Kamers
het wetsontwerp voorleggen, waarvan
de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De boeking der Belgische schepen is
verplichtend en het voeren van de
nationale vlag is afhankelijk van een
vooraf verleenden vaarbrieff.

Een koninklijk besluit bepaalt de
voorwaarden ervan, alsmede het houden
van de scheepspapieren.

ART. 2.

Wordt beschouwd als Belgisch schip,
waarvoor een vaarbrieff hoeft verleend,
elk binnenschip, lichter, sleep- of bag-
gerboot of elk ander vaartuij van meer
dan 10 ton, dat al dan niet met eigen
kracht vaart en, op den datum van het
koninklijk besluit van 26 Januari 1916,
het eigendom van een Belg was. Slepen
en vlotten mogen aan dezelfde regeling
onderworpen worden.

ART. 3.

Les transports par eau destinés à la reconstitution des régions dévastées par la guerre, à l'approvisionnement en combustible, au ravitaillement du territoire, et en général, tous transports ou tractions qui, en tout ou en partie, font usage des voies navigables dépendant du domaine public, peuvent, par arrêté royal, être soumis aux dispositions qui suivent :

ART. 4.

Dans les ports et sur les voies navigables, ci-dessus visées, où une réglementation du trafic est nécessaire, un contrôle de la navigation et des usagers de ces voies d'eau peut être institué par l'administration.

Ce contrôle peut s'exercer notamment avec le concours :

1° De Commissions régionales composées de délégués du commerce et de l'industrie, représentants chargeurs et destinataires, d'affréteurs et assureurs et de propriétaires de bateaux et bateliers, délibérant à titre consultatif avec l'assistance d'agents de l'État ;

2° De la Commission centrale d'exploitation des voies navigables.

Il comporte l'organisation de bureaux de Tour facultatifs, ainsi que la délivrance par l'État, aux Belges et, éventuellement aux étrangers, de lettres de navigation, de permis de circulation sur les canaux et rivières, et de licences de sortie, la régulation des ordres de priorité dans le remorquage par l'État et le passage aux ouvrages d'art, l'inspection des bateaux dans les ports et en cours de route et, en général, toutes mesures

ART. 3.

Vervoer te water, bestemd tot de herstelling van de onder den oorlog verwoeste gewesten, tot het aanvoeren van brandstof, tot de bevoorrading van het grondgebied en, over 't algemeen, alle vervoer of voorttrekking die, geheel of gedeeltelijk, gebruik maakt van de tot het openbaar domein behorende waterwegen, kan, bij koninklijk besluit, onderworpen worden aan de volgende bepalingen :

ART. 4.

In de havens en in de hooger bedoelde waterwegen, waar eene regeling van het verkeer noodig is, kan een toezicht over de scheepvaart en de gebruikers van die waterwegen door het Beheer ingesteld worden.

Dit toezicht kan geschieden, inzonderheid, met de medewerking :

1° Van Gewestelijke Commissiën, samengesteld uit afgevaardigden van handel en nijverheid, vertegenwoordigers der inladers en bestemmelingen, scheepsbevrachters en verzekeraars en eigenaars van booten en schippers, die als raadgevende lichamen met bijstand van Staatsbedienden beraadslagen ;

2° Van de Hoofdcmissie tot exploitatie der waterwegen.

Het toezicht omvat de inrichting van niet-verplichtende Beurkantoren, de aflevering door den Staat van vaarbrieven, van oorloven tot vrije vaart op de vaarten en rivieren en van vergunningen tot uitgang, aan Belgen en, desnoods, aan vreemdelingen, de regeling van de orde van voorrang bij den sleepdienst van den Staat en de doorvaart van de kunstwerken, het onderzoek van de schepen in de havens en onderweg

d'exécution de nature à assurer la régularité, la rapidité et le bas prix des transports par eau.

ART. 5.

L'Administration peut, avec l'aide des Commissions régionales et des bureaux de Tour, déterminer des taux de fret maxima et minima, fixer les délais de planche, de surestaries et de chômage tolérés, arrêter des conventions-type d'affrètement qui seront applicables aux transporteurs inscrits aux tours et soumettre les entreprises privées de remorquage à un tarif officiel.

ART. 6.

Elle peut également déterminer les conditions d'aptitude à l'exercice de la profession de pilote, de capitaine, de mécanicien de bateaux à vapeur et à moteur et de batelier, tant sur les eaux belges que sur les eaux étrangères soumises à la navigation belge.

ART. 7.

Elle peut en tout temps fixer par arrêté, notamment en une convention-type, les conditions obligatoires à tout affrètement relatif aux transports visés à l'article 3, soit qu'elle fasse elle-même, en tout ou en partie, toutes les opérations quelconques de navigation, soit qu'elle les laisse faire par d'autres sur son propre domaine. Elle peut même, si besoin en est, procéder à la réquisition des bateaux et de leur personnel, moyennant une juste et immédiate indemnité.

Fixation et modification des délais de planche et de surestarie peuvent se faire en tout temps par arrêté ministériel.

en, over 't algemeen, alle maatregelen die van aard zijn om het vervoer te water uit te voeren op eene geregelde en snelle wijze en tegen lage vrachten.

ART. 5.

Met de medehulp van de Gewestelijke Commissiën en de Beurtkantoren, kan het Beheer de laagste en hoogste vrachtlönnen bepalen, de gedoogde plank-, overlig- en stilligtermijnen vaststellen, bevrachtings-type-overeenkomsten bepalen, die van toepassing zullen zijn op de vervoerders, in de Beurtkantoren ingeschreven, en aan de private sleepdienst-ondernemingen een officieel tarief opleggen.

ART. 6.

Het kan eveneens bepalen de voorwaarden van geschiktheid tot het beroep van loods, kapitein, stoom- en motorboot-machinist en schipper, zoowel op de Belgische waters als op de vreemde waters, aan de Belgische scheepvaart onderworpen.

ART. 7.

Het mag te allen tijde bij besluit bepalen, inzonderheid bij eene type-overeenkomst, de verplichtende voorwaarden omtrent elke bevrachting betreffende het bij artikel 3 bedoeld vervoer, hetzij het geheel of gedeeltelijk al de om het even welke verrichtingen omtrent de scheepvaart zelf uitvoert, hetzij het deze door anderen op zijn eigen domein laat uitvoeren. Het mag zelfs, desnoods, schepen en het daaraan verbonden personeel opeischen tegen eene billijke en onmiddellijke vergoeding.

De plank- en overligtermijnen kunnen, te allen tijde, bij ministerieel besluit worden bepaald en gewijzigd.

ART. 8.

Les arrêtés et règlements pris en exécution de la présente loi, sont soumis à l'avis préalable de la Commission centrale d'exploitation des voies navigables.

ART. 9.

Tout batelier dont le bateau est trouvé en état de chômage au delà des délais réglementaires, peut être frappé solidairement avec le propriétaire du bateau, au profit du Trésor, d'une taxe, dite taxe de chômage abusif, allant, selon la durée du chômage, de 10 % à 20 % du fret fixé par son dernier contrat d'affrètement, sans préjudice d'une amende de 26 francs à 5,000 francs, peine qui, en cas de récidive, peut être élevée jusqu'au taux fixé par l'article 10.

ART. 10.

Tout affrèteur, armateur, entrepreneur de remorquage, pilote, capitaine de remorqueur, ou batelier, de quelque catégorie que ce soit, qui dépasse le taux officiel du fret ou du tarif auquel il eût dû se conformer, est passible d'une taxe fiscale d'accaparement fixée comme suit :

En cas de majoration abusive de 10 % à 30 % du taux officiel, la taxe peut s'élever au double du fret ou tarif stipulé.

Si la majoration est de plus de 30 %, la taxe peut être portée au triple.

Les bénéficiaires de ces majorations abusives sont solidairement responsables des taxes ci-dessus.

En cas de récidive dûment constatée, des peines peuvent être appliquées jusqu'au taux fixé par l'article 13.

ART. 8.

De ter uitvoering van deze wet genomen besluiten en reglementen worden onderworpen aan het voorafgaand advies van de Hoofdkommissie tot exploitatie der waterwegen.

ART. 9.

Elken schipper wiens schip, na de voorgeschreven termijnen, bevonden wordt stil te liggen, kan hoofdelijk met den eigenaar van het schip, ten bate van de Schatkist, eene takse voor ongeoorloofd stilliggen worden opgelegd, die, volgens den duur van het stilliggen, 10 tot 20 t. h. van de in zijn laatste bevrachtingsovereenkomst bepaalde scheepsvracht bedraagt, onverminderd eene boete van 26 tot 5,000 frank, boete welke, ingeval van herhaling, tot het bij artikel 10 bepaald bedrag kan belooopen.

ART. 10.

Elken bevrachter, reeder, ondernemer van sleepdienst, loods, kapitein van sleepdienst, of schipper, van welke soort ook, die meer rekent dan het officieel bedrag van de vracht of het tarief dat hij had moeten opvolgen, wordt een fiscale takse voor overvracht opgelegd, bepaald aldus :

Voor ongeoorloofde vermeerdering van 10 tot 30 t. h. van het officieel bedrag, kan de takse het dubbel van de bepaalde vracht of tarief bedragen.

Bedraagt de vermeerdering meer dan 30 t. h., dan mag de takse op het driedubbel gebracht worden.

Zij, die voordeel haalden uit die ongeoorloofde vermeerderingen, zijn hoofdelijk aansprakelijk gesteld voor voormelde taksen.

Bij behoorlijk vastgestelde herhaling, kunnen boeten worden toegepast tot beloop van het bij artikel 13 bepaald bedrag.

ART. 11.

Tout capitaine de remorqueur, pilote, mécanicien, chauffeur ou batelier qui est trouvé naviguant sans un permis provisoire ou sans papiers de bord conformes à la loi, est passible des peines édictées à l'article 13.

ART. 12.

Aucune convention pour l'emploi, l'affrètement ou le remorquage de bateaux, ne peut être conclue dans des bâtiments servant en tout ou en partie de débit de boissons, sous les peines de la présente loi.

ART. 13.

Sans préjudice aux dispositions pénales qui précèdent, toutes infractions aux prescriptions édictées en conformité de la présente loi sont passibles d'un emprisonnement d'un an au plus et d'une amende de 26 à 50,000 francs ou d'une de ces peines seulement.

ART. 14.

En cas de réclamation contre l'application d'une des dispositions de la présente loi, la Commission régionale, dans le ressort de laquelle se trouve, à la date de la demande, l'instrument de transport qui en est l'objet, donne, en premier ressort, son avis motivé à la requête du Ministre ou de son délégué.

Appel à cette décision peut être interjeté devant la Commission centrale d'exploitation des voies navigables à Bruxelles, dans toute affaire d'un objet de plus de mille francs. Elle donne sur le litige un avis définitif.

L'Administration peut néanmoins, en tout temps, passer outre par provision, à l'exécution des mesures qu'elle

ART. 11.

Elke kapitein van sleepdienst, loods, machinist, stoker of schipper, die vaart zonder voorloopige vergunning of zonder overeenkomstig de wet opgemaakte scheepspapieren, wordt gestraft met de bij artikel 13 bepaalde straffen.

ART. 12.

Geenerlei overeenkomst omtrent het gebruik, de bevrachting of het sleepen van schepen mag worden gesloten in geheel of gedeeltelijk voor drankslijterij dienende gebouwen, of straffe van de bij deze wet bepaalde straffen.

ART. 13.

Onverminderd voormelde strafbepalingen, worden alle overtredingen van de overeenkomstig deze wet uitgevaardigde voorschriften gestraft met eene gevangenzetting van ten hoogste één jaar en met eene boete van 26 tot 50,000 frank of met enkel eene dezer straffen.

ART. 14.

Wordt bezwaar ingebracht tegen de toepassing van eene der bepalingen dezer wet, dan brengt de Gewestelijke Commissie, binnen het gebied derwelke het betrokken vaartuig op den datum der aanvraag ligt, in eersten aanleg, haar met redenen omkleed oordeel uit op verzoek van den Minister of van zijn gemachtigde.

Beroep tegen die beslissing kan worden ingesteld bij de Hoofdkommissie tot exploitatie der waterwegen, te Brussel, omtrent elke zaak, die ten minste duizend frank bedraagt. Zij velst een eindoordeel over het geschil.

Niettemin mag het Beheer, te allen tijde, bij voorraad, overgaan tot de uitvoering van de door het Beheer voorge-

a prescrites, sauf à ne statuer définitivement et souverainement qu'après avoir reçu les avis ci-dessus.

ART. 15.

Les Commissions régionales et la Commission centrale d'exploitation des voies navigables donnent, à titre consultatif, d'urgence, leur avis sur le taux des taxes visées aux articles 9 et 10, dès qu'il y a contestation sur leur application, ainsi que sur toute autre question dont elles sont saisies par le Ministre compétent.

Ces taxes peuvent néanmoins être recouvrées sans délai par voie de contrainte, poursuites et diligences de l'Administration.

ART. 16.

Les fonctionnaires investis du contrôle de la navigation aux fins de la présente loi, sont assermentés.

ART. 17.

Les dispositions du chapitre VII, livre I, de l'article 85 du Code pénal, sont applicables aux infractions de la présente loi. Celles-ci donnent ouverture à extradition.

La confiscation du bateau, objet ou instrument d'une des infractions du Code pénal ou de la présente loi, pourra être ordonnée au profit de l'État.

Donné à Bruxelles, le 9 mars 1920.

schreven maatregelen, onder voorbehoud van maar eindelijk uitspraak, zonder beroep, te doen, nadat het bovenbedoelde oordeelen heeft ontvangen.

ART. 15.

De Gewestelijke Commissiën en de Hoofdcommissie tot exploitatie der waterwegen, geven onverwijld, als raadgevende lichamen, hun oordeel over het bedrag van de bij artikelen 9 en 10 bepaalde taksen, ingeval van betwisting omtrent dezer toepassing, zoomede over elke andere zaak, welke haar door den bevoegden Minister wordt opgedragen.

Die taksen mogen echter zonder uitstel worden ingevorderd bij dwangbevel en op vervolging en benaarstiging van het Beheer.

ART. 16.

De ambtenaren, bekleed met het toezicht op de scheepvaart tot uitvoering van deze wet, zijn beëdigd.

ART. 17.

De bepalingen van hoofdstuk VII, boek I, van artikel 85 van het Strafwetboek zijn van toepassing op de overtredingen van deze wet; deze leveren gronden tot uitlevering op.

De verbeurdverklaring van het schip, voorwerp of middel van eene der overtredingen van het Strafwetboek of van deze wet, mag worden bevolen ten bate van den Staat.

Gegeven te Brussel, den 9ⁿ Maart 1920.

ALBERT.

PAR LE ROI :

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

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegraafen,*

P. POULLET.