

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1953-1954.

VERGADERING VAN 2 FEBRUARI 1954.

Ontwerp van wet tot invoering van het bewijs van teboekstelling voor de binnenschepen. (1)

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Een ontwerp van wet (Besch. n° 155) dat U heden wordt voorgelegd, heeft tot doel het invoeren voor de binnenvaartuigen, zoals voor de zeeschepen, van een nieuw regime van teboekstelling. De memorie van toelichting verklaart hoe die hervorming, bijzonder ten opzichte van de binnenschepen, gerechtvaardigd is, alsmede de draagwijdte er van.

Evenals die herinrichting een herziening van de wet op de zeebrieven (wetsontwerp n° 153) noodzakelijk maakt, zo ook vergt zij als noodzakelijk gevolg het invoeren van het bewijs van teboekstelling dat voor het binnenschip moet zijn wat de zeebrief voor het zeeschip is : namelijk het bewijs van de vervulling van de formaliteit van teboekstelling, de erkenning van het recht, voor het vaartuig, om zich op de Belgische wetgeving te beroepen.

Bij dit ontwerp van wet wordt een leemte in de thans van kracht zijnde wetgeving aangevuld. Deze laatste legt aan de binnenvaartuigen de verplichting op van een meetbrief te zijn voorzien ; doch dat bescheid, hoewel het binnenschip tamelijk nauwkeurig indentificerend, heeft geenszins tot doel zijn rechtstoestand te bepalen noch er een nationaliteit aan toe te kennen.

Met dat regime wordt niet verhinderd dat aan een en hetzelfde binnenschip verschillende identiteiten

R. A. 4804.

(1) Dit ontwerp werd aan de Senaat voorgelegd (Doc. n° 10 van 14 November 1939) tijdens de zitting 1939-1940. Verslag (Doc. n° 123) werd er van uitgebracht door de Commissie van Verkeer op 14 Maart 1940. Na goedstemming door de Hoge Vergadering op 20 Maart werd het op 9 April 1940 (Doc. n° 199) overgemaakt aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers die het niet kon in behandeling nemen wegens de omstandigheden op dat ogenblik.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1953-1954.

SEANCE DU 2 FEVRIER 1954.

Projet de loi instituant le certificat d'immatriculation pour les bâtiments de navigation intérieure. (1)

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Un projet de loi (Doc. n° 155) qui vous est présenté ce jour même, tend à instaurer pour les bâtiments de navigation intérieure, comme pour les navires, un régime nouveau d'immatriculation. L'exposé des motifs explique comment, notamment, au regard des bateaux, se justifie cette réforme et quelle en est la portée.

De même que cette réorganisation rend nécessaire une révision de la loi sur les lettres de mer (projet de loi n° 153), elle appelle comme corollaire la création du certificat d'immatriculation qui doit constituer pour le bateau ce qu'est pour le navire la lettre de mer : l'attestation de l'accomplissement de la formalité de l'immatriculation, la reconnaissance du droit du bâtiment de se prévaloir de la législation belge.

Le présent projet de loi comble une lacune de la réglementation actuellement en vigueur. Celle-ci impose aux bâtiments de navigation intérieure l'obligation d'être munis d'un certificat de jaugeage ; mais ce document, s'il identifie avec une certaine exactitude le bateau, n'a nullement pour but de révéler sa situation juridique, ni de lui assigner une nationalité.

Ce régime ne fait pas obstacle à ce qu'il soit octroyé à un même bateau des identités différentes par

R. A. 4804.

(1) Ce projet a été présenté au Sénat en sa session 1939-1940 (Doc. parl. n° 10 du 14 novembre 1939) ; il a fait l'objet d'un rapport (Doc. n° 123) en date du 14 mars 1940 de la Commission des Transports et fut voté par la Haute Assemblée le 29 mars 1940 ; transmis le 9 avril 1946 (Doc. n° 199) à la Chambre des Représentants, celle-ci ne put en connaître alors à raison des circonstances de l'époque.

worden toegekend door het uitreiken van meetbrieven opgemaakt door verschillende diensten of zelfs door diensten die onder verschillende landen ressorteren.

Door het invoeren van het bewijs van teboekstelling zal een einde worden gemaakt aan deze voor het scheepskrediet schadelijke toestand. Dat bescheid zal altijd en overal de identiteit van het binnenschip bewijzen, welke te gelijk wordt bevestigd, op juridische grond, door de formaliteit der teboekstelling en, op materiële grond, door de metingsverrichtingen welke grotere waarborg zullen bieden.

Terzelfdertijd zal het bewijs van teboekstelling tegenover elke belanghebbende, die de overlegging er van mocht vorderen, gelden als bewijs van de nationaliteit van het binnenschip en van de echtheid der aanwijzingen die hem, door middel van de nauwkeurige identiteit van het vaartuig, zullen toelaten zich te vergewissen van de werkelijke toestand en van zijn recht om de vlag te voeren.

De Staten, in 't algemeen, hebben het recht voor de binnenvaartuigen om de vlag te voeren niet uitdrukkelijk geregeld; nochtans lag dit recht reeds ten grondslag aan het Verdrag van Mannheim van 1868 betreffende de Rijnvaart, waar het in zijn artikel 2 bepaalde: « wordt beschouwd als behorende tot de Rijnvaart, elk binnenschip dat het recht heeft om *de vlag te voeren* van een der Rijnsoeverstaten en *van dat recht kan doen blijken door middel van een bescheid* afgeleverd door bevoegde overheid ». In de Elbevaartakte (art. 13) en in het Donau-Verdrag (art. 1) is het recht om op die stromen te varen insgelijks op de vlag gegrond. Evenzo is bij artikel 4 van het verdrag nopens het regime der vaarwegen van internationaal belang (Barcelona 1921) aan de binnenschepen, welke die vaarwegen bevaren, het recht toegekend zich op hun vlag te beroepen.

De internationale conferentie voor de eenmaking van het rivierrecht (Genève 1930) nam voor eigen rekening het werk dat in die richting was verricht door het Comité voor rivierrecht, opgericht door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, namelijk het ontwerp van overeenkomst betreffende de maatregelen van aard om te bewijzen dat de binnenvaartuigen het recht hebben om de vlag te voeren.

Dat dit ontwerp van wet op zijn tijd komt wordt aldus bevestigd door de laatste internationale werkzaamheden op dat gebied.

*Voor de Minister van Buitenlandse Zaken, afwezig,
De Minister van Buitenlandse Handel,*

la délivrance de certificats de jaugeage émanant de services divers ou même relevant de pays différents.

L'institution du certificat d'immatriculation mettra un terme à cette situation préjudiciable au crédit fluvial. Ce certificat attestera, en tout temps et en tout lieu, l'identité du bateau, assurée à la fois, juridiquement par la formalité de l'immatriculation et matériellement par les opérations de jaugeage dont les garanties se trouveront renforcées.

En même temps, le certificat d'immatriculation fera foi vis-à-vis de tout intéressé qui en requerrait la production, de la nationalité du bateau et des références qui lui permettront de s'assurer par l'identité exacte du bâtiment, de la situation réelle de celui-ci et de son droit de battre le pavillon.

Les Etats, en général, n'ont pas réglé de manière expresse le droit au pavillon des bâtiments de navigation intérieure; sur ce droit s'appuyait cependant déjà la convention de Mannheim de 1868 relative à la navigation du Rhin en stipulant sous son article 2: « sera considéré comme appartenant à la navigation du Rhin, tout bateau ayant le droit *de porter le pavillon* de l'un des Etats riverains et *pouvant justifier de ce droit au moyen d'un document* délivré par l'autorité compétente ». L'acte de l'Elbe (art. 13) et la convention du Danube (art. 1), fondent aussi sur le pavillon le droit de naviguer sur ces fleuves. De même l'article 4 de la convention sur le régime des voies navigables d'intérêt international (Barcelona 1921) reconnaît aux bateaux usant de ces voies le droit de se prévaloir de leur pavillon.

La Conférence internationale pour l'unification du droit fluvial (Genève 1930) reprit pour elle-même les travaux dans ce même sens du Comité du droit fluvial institué par la Commission centrale du Rhin, c'est-à-dire le projet de convention sur les mesures propres à attester le droit au pavillon des bâtiments de navigation intérieure.

Le présent projet de loi trouve ainsi son opportunité confirmée par les derniers travaux internationaux sur la matière.

*Pour le Ministre des Affaires Etrangères, absent,
Le Ministre du Commerce Extérieur,*

J. MEURICE.

De Minister van Financiën,

Le Ministre des Finances,

A.E. JANSSEN.

(3)

154

De Minister van Verkeerswezen, | Le Ministre des Communications,

P.W. SEGERS.

De Minister van Justitie, | Le Ministre de la Justice,

Ch. du BUS de WARNAFFE.

**Ontwerp van wet tot invoering van het bewijs
van teboekstelling voor de binnenschepen.**

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Justitie zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Eerste Artikel.

De binnenschepen bedoeld in artikel 271, 1°, van Boek II van het Wetboek van Koophandel moeten voorzien zijn van een bewijs van teboekstelling.

De Koning bepaalt de vorm van dat bewijs.

Art. 2.

Het bewijs van teboekstelling bevat de vermeldingen bepaald in artikel 4, § 2, van Boek II van het Wetboek van Koophandel, alsmede het nummer en de datum van de meetbrief, de onderscheidingsletters van het kantoor der scheepsmeting en het nummer waaronder het binnenschip is ingeschreven.

Elke wijziging, ter uitvoering van artikel 4, § 5, van Boek II van het Wetboek van Koophandel in het register van teboekstelling aangebracht, moet op het bewijs van teboekstelling worden vermeld.

Voor de binnenschepen in aanbouw wordt een voorlopig bewijs afgegeven dat, op verzoek van de eigenaar van het binnenschip, door een gewoon bewijs moet worden vervangen zodra het schip afgebouwd is. Dat bewijs bevat de vermeldingen bepaald in artikel 4, § 3, van Boek II van het Wetboek van Koophandel, en het nummer waaronder het binnenschip is teboekgesteld.

Het bewijs kan vervangen worden door een duplicaat. Dat stuk moet de vermelding « duplicaat » dragen. Het moet de datum van het oorspronkelijk bewijs aangeven : in het register van de teboekstelling moet de afgifte ingeschreven worden.

Art. 3.

Zonder bewijs van teboekstelling kan niet onder Belgische vlag worden gevaren door binnenschepen

**Projet de loi instituant le certificat d'immatriculation
pour les bâtiments de navigation intérieure.**

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre de la Justice sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article Premier.

Les bateaux déterminés à l'article 271, 1°, du Livre II du Code de Commerce doivent être pourvus d'un certificat d'immatriculation.

Le Roi détermine la forme de ce certificat.

Art. 2.

Le certificat d'immatriculation porte les mentions énoncées à l'article 4, § 2, du Livre II du Code de Commerce et, en outre, le numéro et la date du certificat de jaugeage, ainsi que les lettres distinctives du bureau de jaugeage, de même que le numéro sous lequel le bateau est inscrit.

Toute modification apportée aux mentions du registre des immatriculations, en exécution de l'article 4, § 5, du Livre II du Code de Commerce, doit être portée sur le certificat d'immatriculation.

Pour les bateaux en construction, il est délivré un certificat provisoire qui doit être remplacé par un certificat définitif, à la diligence du propriétaire du bateau, dès l'achèvement de celui-ci. Ce certificat porte les mentions prévues à l'article 4, § 3, du Livre II du Code de Commerce, ainsi que le numéro sous lequel le bateau est immatriculé.

Un duplicata peut tenir lieu de certificat. Ce document doit porter la mention : « duplicata ». Il doit indiquer la date du certificat original : mention de sa délivrance doit être faite au registre des immatriculations.

Art. 3.

L'usage du pavillon belge est subordonné à la délivrance du certificat d'immatriculation pour les bateaux

die op grond van deze wet van zodanig bewijs moeten voorzien zijn.

Dat bewijs moet op iedere vordering van de bevoegde agenten worden overgelegd.

Art. 4.

Indien het binnenschip in het register van teboekstelling wordt doorgehaald, moet het bewijs aan de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen worden terugbezorgd.

Art. 5.

Op elk binnenschip bedoeld in artikel 1 moeten het nummer waaronder het teboekgesteld is, en de onderscheidingsletters van het kantoor der scheepsmeting vermeld worden.

Die aanwijzingen dienen met onuitwisbare tekens op de duurzaamste delen van de romp aangebracht.

Het is verboden die aanwijzingen op enigerlei wijze uit te wissen, te veranderen, onleesbaar te maken, te bedekken of te verbergen, dan wel er andere aan toe te voegen welke de duidelijkheid er van kunnen schaden.

Art. 6.

Het is verboden op zee te varen met binnenschepen bedoeld in artikel 271, 1°, van Boek II van het Wetboek van Koophandel en in België teboekgesteld, zo die niet van een zeebrief zijn voorzien.

Die binnenschepen kunnen echter, onder voorbehoud van de maatregelen genomen ter uitvoering van artikel 12 van de wet van op de zeebrieven, bij uitzondering op zee varen, indien zij aan de wets- en reglementsvoorschriften inzake veiligheid voldoen.

Art. 7.

Met geldboete van 26 frank tot 250 frank wordt gestraft al wie een binnenschip als bedoeld in artikel 271, 1°, van Boek II van het Wetboek van Koophandel, in strijd met de voorschriften van artikel 1 van deze wet doet varen.

Op iedere overtreding van artikel 2, derde lid, en van de artikelen 4, 5 en 6 wordt dezelfde straf gesteld.

Titel I van het Wetboek van Strafrecht vindt, in zijn geheel, toepassing ten aanzien van die misdrijven.

Art. 8.

Voor de binnenschepen bestaande op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet, zal aan de voorschriften er van onder de bij artikel 7 gestelde straffen worden voldaan tien dagen na de datum van

qui, aux termes de la présente loi, doivent en être munis.

Ce certificat doit être produit à toute réquisition des agents compétents.

Art. 4.

Si le bateau est radié du registre des immatriculations, le certificat doit être restitué au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

Art. 5.

Tout bateau visé à l'article 1^{er} doit porter le numéro sous lequel il a été immatriculé, ainsi que les lettres caractéristiques du bureau qui a procédé au jaugeage.

Ces indications sont inscrites en caractères indélébiles sur les parties les plus durables de la coque.

Il est interdit d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher par un moyen quelconque ces inscriptions ou d'en ajouter d'autres qui seraient de nature à nuire à leur clarté.

Art. 6.

Il est interdit de faire naviguer en mer les bateaux déterminés à l'article 271, 1°, du Livre II du Code de Commerce et immatriculés en Belgique, s'ils ne sont pourvus d'une lettre de mer.

Ces bateaux peuvent toutefois, sous réserve des mesures prises en exécution de l'article 12 de la loi du sur les lettres de mer, naviguer exceptionnellement en mer s'ils satisfont aux prescriptions légales et réglementaires relatives à la sécurité.

Art. 7.

Est puni d'une amende de 26 francs à 250 francs, quiconque fait naviguer un bateau déterminé à l'article 271, 1°, du Livre II du Code de Commerce, en contravention aux prescriptions de l'article 1^{er} de la présente loi.

Toute infraction à l'article 2, alinéa 3, ainsi qu'aux articles 4, 5 et 6, est punie de la même peine.

Le Titre 1^{er} du Code pénal est, dans son entier, applicable à ces infractions.

Art. 8.

Pour les bateaux existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, il sera satisfait aux prescriptions de celle-ci, sous les sanctions prévues à l'article 7, dix jours après la date de leur immatriculation

de teboekstelling en uiterlijk tien dagen na de datum waarop die teboekstelling ter uitvoering van de wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen had moeten plaats hebben.

Art. 9.

Deze wet treedt in werking zes maanden nadat zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, de 28^e Januari 1954.

et au plus tard dix jours après la date où cette immatriculation aurait dû avoir lieu en exécution de la loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux.

Art. 9.

La présente loi entre en vigueur six mois après sa publication au *Moniteur Belge*.

Donné à Bruxelles, le 28 janvier 1954.

BAUDOUIN.

VAN KONINGSWEGE :

*Voor de Minister van Buitenlandse Zaken, afwezig,
De Minister van Buitenlandse Handel,*

PAR LE ROI :

*Pour le Ministre des Affaires Etrangères, absent,
Le Ministre du Commerce Extérieur,*

J. MEURICE.

De Minister van Financiën,

Le Ministre des Finances,

A.E. JANSSEN.

De Minister van Verkeerswezen,

Le Ministre des Communications,

P.W. SEGERS.

De Minister van Justitie,

Le Ministre de la Justice,

Ch. du BUS de WARNAFFE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 6^e September 1951 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « houdende invoering, voor de binnenvaartuigen van het bewijs van teboekstelling », heeft de 25^e Maart 1953 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, waarover de Raad van State 4 October 1952 onder n^o 2343 een advies heeft uitgebracht, stelt voorop dat voor de binnenschepen een bewijs wordt ingevoerd waaruit, zoals voor de zeeschepen uit de zeebrieven, zowel hun teboekstelling als hun nationaliteit blijkt. Dat is het object van dit voorontwerp.

* * *

Aangezien de in het voorontwerp bedoelde binnenvaartuigen die zijn welke onder de benaming binnenschepen bedoeld zijn in artikel 271, 1^o, van boek II van het wetboek van Koophandel zoals het zal gewijzigd worden bij artikel 6 van het ontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, zou het de duidelijkheid ten goede komen in artikel 1 en overal elders waar het voorontwerp daarvan gebruik maakt, het woord « binnenvaartuigen » te vervangen door « binnenschepen, bedoeld in artikel 271, 1^o, van boek II van het Wetboek van Koophandel ».

Artikel 1, waar het spreekt van de overheid die belast is met het afgeven van het bewijs van teboekstelling, gebruikt de omschrijving : « de dienst belast met het houden van het register van teboekstelling ».

Luidens artikel 2 van het ontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, geschiedt de teboekstelling ten kantore van de bewaring der scheepshypotheeken te Antwerpen.

Zo het nodig is de wetgever te laten beslissen welke overheid met de afgifte van het bewijs van teboekstelling belast is, ware het wenselijk haar officiële benaming te gebruiken. Hiervoor zouden de woorden : « de dienst belast met het houden van het register van teboekstelling » moeten vervangen worden door : « de bewaarder der scheepshypotheeken te Antwerpen ».

In artikel 2 moeten de verwijzingen naar de artikelen 6, 7/3 en 8 van boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen worden door verwijzingen naar de artikelen 4, § 2, 4, § 5, en 4, § 3, van boek II van hetzelfde Wetboek, aangezien de bepalingen waarnaar verwezen wordt, op die plaatsen worden ingevoegd door het ontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, in de door de Raad van State voorgestelde tekst.

Daar de kantoren der scheepsmeting, ter uitvoering van artikel 67 van het koninklijk besluit van 15 October 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, alleen een onderscheidingsletter en geen nummer bezitten, moet in het eerste lid de vermelding van die nummers niet worden voorgeschreven.

Het tweede lid zou als laatste lid moeten komen, aangezien hetgeen daarin met betrekking tot de afgifte van duplicaten van bewijzen van teboekstelling is bepaald, zowel op de voorlopige bewijzen voor binnenschepen in aanbouw als op de bewijzen voor afgebouwde binnenschepen van toepassing is.

Voorts zou het lid waarin sprake is van de voorlopige bewijzen, ook dienen aan te geven welke vermeldingen op die bewijzen moeten voorkomen.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 6 septembre 1951, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « portant institution, pour les bâtiments de navigation intérieure, du certificat d'immatriculation », a donné le 25 mars 1953 l'avis suivant :

Le projet de loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux, qui a fait l'objet, le 4 octobre 1952, d'un avis du Conseil d'Etat sous le n^o 2343, postule la création, pour les bâtiments de navigation intérieure, d'un certificat attestant, comme le font les lettres de mer pour les navires, tant leur immatriculation que leur nationalité. Tel est l'objet du présent avant-projet.

* * *

Les bâtiments de navigation intérieure que l'avant-projet concerne étant ceux que désignera sous l'appellation de bateaux l'article 271, 1^o, du livre II du Code de commerce lorsqu'il aura été modifié par l'article 6 du projet de loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux, il y aurait avantage, du point de vue de la précision, à remplacer, à l'article 1^{er} et partout ailleurs où le présent avant-projet en fait usage, les mots « bâtiments de navigation intérieure » par les mots « bateaux déterminés à l'article 271, 1^o, du livre II du Code de commerce ».

L'article 1^{er} désigne l'autorité chargée de délivrer le certificat d'immatriculation en se servant de la périphrase : « le service chargé de la tenue du registre d'immatriculation ».

Aux termes de l'article 2 du projet de loi sur l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux, l'immatriculation est faite au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

S'il est nécessaire d'inviter le législateur à désigner l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'immatriculation, il serait préférable de recourir à l'appellation officielle de celle-ci. A cette fin, les mots « le service chargé de la tenue du registre d'immatriculation » devraient être remplacés par les mots « le conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers ».

A l'article 2, il importerait de remplacer les références aux articles 6, 7/3 et 8 du livre II du Code de commerce, par des références aux articles 4, § 2, 4, § 5, et 4, § 3, du livre II du même Code, le projet de loi sur l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux, tel que le Conseil d'Etat propose de le rédiger, prévoyant à ces endroits du Code de commerce l'introduction des dispositions auxquelles il est renvoyé.

Les bureaux de jaugeage n'étant pourvus, en exécution de l'article 67 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume, que de lettres distinctives et non de numéros, il conviendrait d'omettre, au premier alinéa, la mention des numéros.

Le deuxième alinéa devrait devenir le dernier alinéa de l'article car les dispositions qu'il énonce concernant la délivrance des duplicata de certificats d'immatriculation s'appliquent autant aux certificats provisoires délivrés pour les bateaux en construction qu'aux certificats délivrés pour les bateaux construits.

Enfin, l'alinéa relatif aux certificats provisoires devrait être complété par l'indication des mentions que ces certificats doivent contenir.

Artikel 3 maakt het recht om onder Belgische vlag te varen afhankelijk van de afgifte van het bewijs van teboekstelling. De nationaliteit zelf wordt door de teboekstelling verkregen krachtens de artikelen 3 en 7 van het ontwerp van wet betreffende de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

De strekking van artikel 3 zou duidelijker uitkomen, indien het geredigeerd werd naar het voorbeeld van artikel 1 van het ontwerp van wet betreffende de zeebrieven.

Het zou als volgt luiden :

« Artikel 3. — Zonder bewijs van teboekstelling kan niet onder Belgische vlag worden gevaren door binnenschepen die op grond van deze wet van zodanig bewijs moeten voorzien zijn.

» Dat bewijs moet op iedere vordering van de bevoegde agenten worden overgelegd. »

Luidens artikel 4 moet het bewijs van teboekstelling, indien het vaartuig in het register van teboekstelling wordt doorgehaald, aan de dienst, belast met het houden van dat register, worden terugbezorgd om ongeldig te worden gemaakt.

Het voorschrift betreffende de ongeldigmaking is hier overbodig daar die maatregel vanzelfsprekend is.

Het artikel zou beter als volgt gelezen worden :

« Artikel 4. — Indien het binnenschip in het register van teboekstelling wordt doorgehaald, moet het bewijs aan de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen worden terugbezorgd. »

Krachtens artikel 5 moeten de in artikel 1 aangewezen binnenschepen op de duurzaamste delen van de romp in onuitwisbare tekens, de herkenningletters en het nummer van teboekstelling vermelden.

Thans moeten de binnenschepen, luidens artikel 70 van het koninklijk besluit van 15 October 1935, aan weerszijden voorzien zijn van een zinken ijkplaat vermeldend :

- 1° de kenmerkende letters van het inschrijvingskantoor ;
- 2° het volgnummer van de meetbrief ;
- 3° de eerste letter van het land van inschrijving.

Deze aanwijzingen moeten ook op de achtersteven van het vaartuig geschilderd worden en in onuitwisbare tekens op de meest duurzame delen van het vaartuig worden aangebracht.

Het artikel voegt dus aan die verplichtingen krachtens een reglement de verplichting toe, om op de romp nummer en herkenningletters van de teboekstelling aan te brengen.

Volgens hetgeen de gemachtigde van de Regering tijdens het onderzoek van het ontwerp verklaarde, zijn de aan te brengen letters in werkelijkheid de onderscheidingsletters van het kantoor der scheepsmeting.

Ten deze is de verplichting welke artikel 5 oplegt een herhaling van die welke reeds in het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk is bepaald.

Artikel 6 verbiedt, de in artikel 5 bepaalde opschriften uit te wissen, te veranderen of te verbergen. Dat artikel kan zonder bezwaar het tweede lid van artikel 5 worden. Aldus zou het beknopter kunnen worden geredigeerd.

Luidens artikel 7, « mag elk vaartuig, dat overeenkomstig de bepalingen van deze wet van een bewijs van teboekstelling is voorzien, indien het aan de wets- of reglementsvoorschriften betreffende de veiligheid voldoet, bij uitzondering op zee varen, zonder van een zeebrief voorzien te moeten zijn. De minister, belast met het Bestuur van het zeevezen, kan er zich echter tegen verzetten dat van deze bepaling een verkeerd gebruik wordt gemaakt ».

L'article 3 subordonne le droit de battre pavillon belge à la délivrance du certificat d'immatriculation. La nationalité elle-même s'acquerra par l'immatriculation en vertu des articles 3 et 7 du projet de loi sur l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux.

La portée de l'article 3 ressortirait plus clairement si l'on s'inspirait, pour sa rédaction, de l'article 1^{er} du projet de loi sur les lettres de mer.

Il pourrait être rédigé comme suit :

« Article 3. — L'usage du pavillon belge est subordonné à la délivrance du certificat d'immatriculation pour les bateaux qui, aux termes de la présente loi, doivent en être munis.

» Ce certificat doit être produit à toute réquisition des agents compétents. »

L'article 4 dispose :

« Si un bâtiment est radié du registre matricule, le certificat d'immatriculation doit être remis, pour être annulé, au service chargé de la tenue du registre. »

La prescription relative à l'annulation est, en l'occurrence, superflue car la mesure va de soi.

L'article gagnerait à être rédigé comme suit :

« Article 4. — Si le bateau est radié du registre des immatriculations, le certificat doit être restitué au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers. »

En vertu de l'article 5, les bateaux désignés à l'article 1^{er} devront porter en caractères indélébiles, sur les parties les plus durables de la coque, les lettres caractéristiques et le numéro de leur immatriculation.

Actuellement, les bateaux doivent, aux termes de l'article 70 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935, être pourvus de chaque côté d'une plaque de jauge en zinc indiquant : 1° les lettres caractéristiques du bureau d'inscription ; 2° le numéro d'ordre du certificat d'inscription ; 3° la lettre initiale du pays d'inscription. Ces indications doivent, en outre, être peintes à la poupe du bateau et reproduites en caractères indélébiles sur les parties les plus durables du bateau.

L'article ajoute donc à ces obligations réglementaires celle de porter sur la coque le numéro et les lettres caractéristiques de l'immatriculation.

Il résulte des explications données par le délégué du Gouvernement, au cours de l'examen du projet, que les lettres dont l'apposition est prescrite sont, à la vérité, les lettres distinctives du bureau de jaugeage.

Sur ce point, l'obligation qu'impose l'article 5 fait double emploi avec celle qu'impose déjà le règlement général des voies navigables du Royaume.

L'article 6 interdit d'effacer, d'altérer ou de dissimuler les inscriptions qu'impose l'article 5. Cet article pourrait, sans inconvénient, constituer le second alinéa de l'article 5. Cela permettrait de le rédiger plus brièvement.

Aux termes de l'article 7 : « tout bâtiment pourvu d'un certificat d'immatriculation, conformément aux dispositions de la présente loi, est autorisé, s'il satisfait aux prescriptions légales ou réglementaires relatives à la sécurité, à naviguer exceptionnellement en mer sans qu'il soit requis de se munir d'une lettre de mer. Toutefois, le ministre chargé de l'Administration de la marine pourra s'opposer à ce qu'il soit fait un usage abusif de cette disposition. »

Klaarblijkelijk gaat dit artikel uit van de bedoeling om de in België teboekgestelde binnenvaartuigen in het algemeen te verbieden, gewoonlijk op zee te varen zonder van het document, dat voor dat soort van scheepvaart vereist is, namelijk de zeebrief, voorzien te zijn. Het meent dit doel te bereiken alleen maar door de binnenschepen met een bewijs van teboekstelling toe te staan bij uitzondering op zee te varen, indien zij aan de wets- of reglementsvoorschriften betreffende de veiligheid voldoen, en door de minister belast met het Bestuur van het zeewezen te machtigen zich tegen eventueel misbruik te verzetten.

De draagwijdte van de bepaling, die de minister bevoegd maakt om zich tegen misbruiken te verzetten, is de Raad van State niet duidelijk. Deze bepaling dient te worden geschrapt, tenzij de strekking er van nader wordt toegelicht, zodat kan worden uitgemaakt welke bevoegdheid wordt verleend.

Anderzijds zou het bepaalde in het eerste lid van het artikel alleen zin hebben voor zover de wet vooraf in het algemeen de binnenvaartuigen zou verboden hebben op zee te varen. Naar het weten van de Raad van State, komt geen enkel algemeen verbod in die zin in de geldende wetgeving voor.

Daaruit volgt dat in artikel 7 het beginsel allereerst moet geformuleerd worden, waarvan wordt afgeweken.

In dit artikel wordt verder uit het oog verloren dat artikel 12 van het ontwerp van wet op de zeebrieven, de minister, belast met het Bestuur van het zeewezen, machtigt om de binnenvaartuigen die in zee of in de zeewateren toevallig of bij uitzondering verrichtingen uitvoeren als bedoeld in artikel 1 van boek II van het Wetboek van Koophandel, de verplichting op te leggen, gelet op de aard van hun verrichtingen, voorzien te zijn van een zeebrief.

Zowel met het oog op overeenstemming tussen artikel 7 van het voorontwerp en artikel 12 van het ontwerp van wet op de zeebrieven als ter voorkoming van twijfel over hun onderscheidene strekking, dient artikel 7 een voorbehoud te maken in verband met de maatregelen welke de minister ter uitvoering van artikel 12 van het ontwerp op de zeebrieven zal kunnen nemen.

Op grond van die overwegingen, stelt de Raad van State voor artikel 7 de volgende tekst voor :

« Artikel 7. — Het is verboden op zee te varen met binnenschepen bedoeld in artikel 271, 1^o, van boek II van het Wetboek van Koophandel en in België teboekgesteld, zo die niet van een zeebrief zijn voorzien.

Die binnenschepen kunnen echter, onder voorbehoud van de maatregelen genomen ter uitvoering van artikel 12 van de wet van ... op de zeebrieven, bij uitzondering op zee varen, indien zij aan de wets- en reglementsvoorschriften inzake veiligheid voldoen.

Artikel 8 bepaalt geldboeten van 500 frank tot 5.000 frank.

Ingevolge de wet van 5 Maart 1952, die de strafrechtelijke geldboeten met 190 decimes verhoogt, zullen die geldboeten feitelijk 10.000 frank tot 100.000 frank bedragen. De Regering vindt zulke hoge boeten buitensporig. Zij zouden tot geldboeten van 26 frank tot 250 frank moeten teruggebracht worden.

Voorts bepaald het artikel niet, welke straffen moeten toegepast worden bij overtreding van het bepaalde in artikel 2, vierde lid, en artikel 3, tweede lid, van het voorontwerp.

Om in die leemte te voorzien, is een aanvulling van het tweede lid voldoende.

Ten slotte ware het wenselijk, dat artikel ook toepasselijk te verklaren op overtredingen van artikel 7, in de door de Raad van State aanbevolen versie.

Cet article est, de toute évidence, inspiré par le souci d'empêcher, d'une manière générale, les bâtiments de navigation intérieure immatriculés en Belgique de se livrer habituellement à la navigation en mer sans être pourvus du document requis pour ce genre de navigation, c'est-à-dire de la lettre de mer. Il croit pouvoir atteindre ce résultat en se bornant à permettre aux bâtiments munis d'un certificat d'immatriculation de naviguer exceptionnellement en mer s'ils satisfont aux prescriptions légales ou réglementaires relatives à la sécurité, et en autorisant le ministre ayant l'Administration de la marine dans ses attributions à s'opposer aux abus éventuels.

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas la portée de la disposition attribuant au ministre le pouvoir de s'opposer aux abus. Il importerait de l'omettre, sinon d'en préciser la portée, de manière que les pouvoirs qu'elle attribue puissent être déterminés.

Quant à la disposition constituant le premier alinéa de l'article, elle n'aurait de portée que dans la mesure où la loi aurait, au préalable, interdit d'une manière générale aux bâtiments de navigation intérieure de naviguer en mer. Or, aucune défense générale de cet ordre n'existe, à la connaissance du Conseil d'Etat, dans la législation en vigueur.

Il s'ensuit que l'article 7 devrait commencer par énoncer le principe auquel il prévoit des dérogations.

L'article perd, d'autre part, de vue l'article 12 du projet de loi sur les lettres de mer, par lequel le ministre qui a l'Administration de la marine dans ses attributions sera habilité à imposer aux bâtiments de navigation intérieure, effectuant occasionnellement ou exceptionnellement en mer ou dans les eaux maritimes des opérations visées à l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce, de se pourvoir de lettres de mer en raison de la nature de leurs opérations.

Autant pour assurer la concordance entre l'article 7 de l'avant-projet et l'article 12 du projet de loi sur les lettres de mer que pour éviter toute équivoque quant à leur portée respective, il importerait de compléter l'article 7 par une réserve relative aux mesures que le ministre pourra prendre en exécution de l'article 12 du projet de loi sur les lettres de mer.

Ces considérations amènent le Conseil d'Etat à proposer pour l'article 7 la rédaction ci-après :

« Article 7. — Il est interdit de faire naviguer habituellement en mer les bateaux déterminés à l'article 271, 1^o, du livre II du Code de commerce et immatriculés en Belgique, s'ils ne sont pourvus d'une lettre de mer.

» Ces bateaux peuvent toutefois, sous réserve des mesures prises en exécution de l'article 12 de la loi du ... sur les lettres de mer, naviguer exceptionnellement en mer s'ils satisfont aux prescriptions légales et réglementaires relatives à la sécurité. »

L'article 8 prévoit des amendes pouvant aller de 500 francs à 5.000 francs.

Par l'effet de la loi du 5 mars 1952, qui majore les amendes pénales de 190 décimes, ces amendes seront en réalité de 10.000 francs à 100.000 francs. Des amendes aussi élevées seraient, au sentiment du Gouvernement, excessives. Elles devraient être raménées à des amendes allant de 26 francs à 250 francs.

L'article omet, d'autre part, de déterminer les peines à appliquer aux infractions aux dispositions des articles 2, alinéa 4, et 3, alinéa 2, de l'avant-projet. Pour réparer cette omission, il suffirait de compléter le deuxième alinéa.

Il serait enfin souhaitable d'étendre l'application de cet article aux infractions à l'article 7, tel que le Conseil d'Etat propose de le rédiger.

Artikel 9 gelast de Koning te bepalen op welk tijdstip de wet in werking treedt. Zodanige voorziening heeft het bezwaar, dat het mogelijk wordt de inwerkingtreding van de wet voor onbepaalde tijd uit te stellen.

De memorie van toelichting verklaart niet waarom die voorziening in het voorontwerp moet worden opgenomen.

Wil dit artikel de Koning alleen maar de nodige tijd laten voor het nemen van de besluiten ter uitvoering van de wet, dan ware het voldoende daarvoor een lagere termijn dan gewoonlijk te bepalen.

Behoudt men dit artikel, dan moet het logischerwijze aan het slot van het ontwerp, dus na artikel 10 komen te staan.

Artikel 10 bevat de overgangsmaatregelen.

* * *

Aangezien het onderhavig voorontwerp volgens de bedoeling van de Regering alleen toepassing zal vinden op de binnenvaartuigen, d.w.z. op die welke zijn aangewezen in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel zoals het zal gewijzigd worden, met uitzondering van die welke zijn aangewezen in 2° van dat zelfde artikel, volgt daaruit dat laatstgenoemde binnenvaartuigen, wanneer zij teboekgesteld zullen zijn, niet zullen beschikken over een document dat hun teboekstelling en dienvolgens hun nationaliteit bewijst. Anders ware het alleen, indien de minister, belast met het Bestuur van het zeewezen, gebruik maakt van de bevoegdheid welke artikel 12 van de wet op de zeebrieven hem verleent, en hun de verplichting zou opleggen, van een zeebrief voorzien te zijn.

* * *

In de onderstaande tekst is met de verschillende opmerkingen van de Raad van State rekening gehouden. Voorts wordt de nummering van de artikelen aangepast en worden vormwijzigingen voorgesteld, die geen commentaar behoeven.

ONTWERP VAN WET TOT INVOERING VAN HET BEWIJS VAN TEBOEKSTELLING VOOR DE BINNENSCHEPEN.

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Justitie.

HIEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Justitie zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

De binnenschepen bedoeld in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel moeten voorzien zijn van een bewijs van teboekstelling.

De Koning bepaalt de vorm van dat bewijs.

L'article 9 charge le Roi de déterminer la date à laquelle la loi entrera en vigueur. Une mesure de ce genre offre l'inconvénient de permettre de différer indéfiniment l'entrée en vigueur de la loi.

L'exposé des motifs ne s'explique pas sur les raisons qui en requièrent l'insertion dans l'avant-projet.

Si l'article a simplement pour objet d'accorder au Roi le temps indispensable pour prendre les arrêtés nécessaires à l'exécution de la loi, il suffirait de fixer à cette fin un délai plus long que le délai habituel de dix jours.

Si l'article est maintenu, il devrait logiquement devenir le dernier du projet et suivre l'article 10.

L'article 10 prévoit les mesures transitoires.

* * *

Le présent avant-projet ne devant, dans l'intention du Gouvernement, s'appliquer qu'aux bâtiments de navigation intérieure, c'est-à-dire à ceux désignés à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce tel que la modification en est prévue, à l'exclusion de ceux déterminés au 2° du même article, il en résultera que ces derniers bâtiments ne disposeront, lorsqu'ils seront immatriculés, d'aucun document prouvant leur immatriculation et, partant, leur nationalité. Il n'en sera autrement que dans la mesure où le ministre qui a l'Administration de la marine dans ses attributions, faisant usage du pouvoir que lui conférera l'article 12 de la loi sur les lettres de mer, leur imposera l'obligation de se munir d'une lettre de mer.

* * *

Le texte ci-après tient compte des diverses observations que le Conseil d'Etat formule. Il adapte la numérotation des articles et contient, en outre, des suggestions de modifications concernant la forme qui ne nécessitent aucun commentaire :

PROJET DE LOI INSTITUANT LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION POUR LES BATIMENTS DE NAVIGATION INTERIEURE.

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de la Justice sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}.

Les bateaux déterminés à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce doivent être pourvus d'un certificat d'immatriculation.

Le Roi détermine la forme de ce certificat.

Artikel 2.

Het bewijs van teboekstelling bevat de vermeldingen bepaald in artikel 4, § 2, van boek II van het Wetboek van Koophandel, alsmede het nummer en de datum van de meetbrief, de onderscheidingsletters van het kantoor der scheepsmeting en het nummer waaronder het binnenschip is teboekgesteld.

Elke wijziging, ter uitvoering van artikel 4, § 5, van boek II van het Wetboek van Koophandel in het register van teboekstelling aangebracht, moet op het bewijs van teboekstelling worden vermeld.

Voor de binnenschepen in aanbouw wordt een voorlopig bewijs afgegeven dat, op verzoek van de eigenaar van het binnenschip, door een gewoon bewijs moet worden vervangen zodra het schip afgebouwd is. Dat bewijs bevat de vermeldingen bepaald in artikel 4, § 3, van boek II van het Wetboek van Koophandel, en het nummer waaronder het binnenschip is teboekgesteld.

Het bewijs kan vervangen worden door een duplicaat. Dat stuk moet de vermelding « duplicaat » dragen. Het moet de datum van het oorspronkelijk bewijs aangeven: in het register van de teboekstellingen moet de afgifte ingeschreven worden.

Artikel 3.

Zonder bewijs van teboekstelling kan niet onder Belgische vlag worden gevaren door binnenschepen die op grond van deze wet van zodanig bewijs moeten voorzien zijn.

Dat bewijs moet op iedere vordering van de bevoegde agenten worden overgelegd.

Artikel 4.

Indien het binnenschip in het register van teboekstelling wordt doorgehaald, moet het bewijs aan de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen worden terugbezorgd.

Artikel 5.

Op elk binnenschip bedoeld in artikel 1 moeten het nummer waaronder het teboekgesteld is, en de onderscheidingsletters van het kantoor der scheepsmeting vermeld worden.

Die aanwijzingen dienen met onuitwisbare tekens op de duurzaamste delen van de romp aangebracht.

Het is verboden die aanwijzingen op enigerlei wijze uit te wissen, te veranderen, onleesbaar te maken, te bedekken of te verbergen, dan wel er andere aan toe te voegen welke de duidelijkheid er van kunnen schaden.

Artikel 6.

Het is verboden op zee te varen met binnenschepen bedoeld in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel en in België teboekgesteld, zo die niet van een zeebrief zijn voorzien.

Die binnenschepen kunnen echter, onder voorbehoud van de maatregelen genomen ter uitvoering van artikel 12 van de wet van... op de zeebrieven, bij uitzondering op zee varen, indien zij aan de wets- en reglementsvorschriften inzake veiligheid voldoen.

Artikel 7.

Met geldboete van 26 frank tot 250 frank wordt gestraft al wie een binnenschip als bedoeld in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel, in strijd met de voorschriften van artikel 1 van deze wet doet varen.

Op iedere overtreding van artikel 2, derde lid, en van de artikelen 4, 5 en 6 wordt dezelfde straf gesteld.

Article 2.

Le certificat d'immatriculation porte les mentions énoncées à l'article 4, § 2, du livre II du Code de commerce et, en outre, le numéro et la date du certificat de jaugeage, ainsi que les lettres distinctives du bureau de jaugeage, de même que le numéro sous lequel le bateau est immatriculé.

Toute modification apportée aux mentions du registre des immatriculations, en exécution de l'article 4, § 5, du livre II du Code de commerce, doit être portée sur le certificat d'immatriculation.

Pour les bateaux en construction, il est délivré un certificat provisoire qui doit être remplacé par un certificat définitif, à la diligence du propriétaire du bateau, dès l'achèvement de celui-ci. Ce certificat porte les mentions prévues à l'article 4, § 3, du livre II du Code de commerce, ainsi que le numéro sous lequel le bateau est immatriculé.

Un duplicata peut tenir lieu de certificat. Ce document doit porter la mention : « duplicata ». Il doit indiquer la date du certificat original : mention de sa délivrance doit être faite au registre des immatriculations.

Article 3.

L'usage du pavillon belge est subordonné à la délivrance du certificat d'immatriculation pour les bateaux qui, aux termes de la présente loi, doivent en être munis.

Ce certificat doit être produit à toute réquisition des agents compétents.

Article 4.

Si le bateau est radié du registre des immatriculations, le certificat doit être restitué au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

Article 5.

Tout bateau visé à l'article 1^{er} doit porter le numéro sous lequel il a été immatriculé, ainsi que les lettres caractéristiques du bureau qui a procédé au jaugeage.

Ces indications sont inscrites en caractères indélébiles sur les parties les plus durables de la coque.

Il est interdit d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher par un moyen quelconque ces inscriptions ou d'en ajouter d'autres qui seraient de nature à nuire à leur clarté.

Article 6.

Il est interdit de faire naviguer en mer les bateaux déterminés à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce et immatriculés en Belgique, s'ils ne sont pourvus d'une lettre de mer.

Ces bateaux peuvent toutefois, sous réserve des mesures prises en exécution de l'article 12 de la loi du ... sur les lettres de mer, naviguer exceptionnellement en mer s'ils satisfont aux inscriptions légales et réglementaires relatives à la sécurité.

Article 7.

Est puni d'une amende de 26 francs à 250 francs, quiconque fait naviguer un bateau déterminé à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce, en contravention aux prescriptions de l'article 1^{er} de la présente loi.

Toute infraction à l'article 2, alinéa 3, ainsi qu'aux articles 4, 5 et 6, est punie de la même peine.

Titel I van het Wetboek van Strafrecht vindt, in zijn geheel, toepassing ten aanzien van die misdrijven.

Artikel 8.

Voor de binnenschepen bestaande op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet, zal aan de voorschriften er van onder de bij artikel 7 gestelde straffen worden voldaan tien dagen na de datum van de teboekstelling en uiterlijk tien dagen na de datum waarop die teboekstelling ter uitvoering van de wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen had moeten plaats hebben.

Artikel 9.

Deze wet treedt in werking... nadat zij in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

Gegeven te

VAN KONINGSWEGE :
DeMinister van Buitenlandse Zaken,
De Minister van Verkeerswezen,
De Minister van Financiën,
De Minister van Justitie,

De kamer was samengesteld uit de

HH. F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter ;
J. COYETTE en K. MEES, raadsheren van State ;
A. BERNARD en P. ANSIAUX, bijzitters van de afdeling wetgeving ;
J. CYPRES, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. MEES.

De Griffier, — Le Greffier,
(get./w. get.) J. CYPRES.

Voor uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Verkeerswezen.

De 8^e April 1953.

De Griffier van de Raad van State,

Le titre I^{er} du Code pénal est, dans son entier, applicable à ces infractions.

Article 8.

Pour les bateaux existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, il sera satisfait aux prescriptions de celle-ci, sous les sanctions prévues à l'article 7, dix jours après la date de leur immatriculation et au plus tard dix jours après la date où cette immatriculation aurait dû avoir lieu en exécution de la loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux.

Article 9.

La présente loi entre en vigueur ... après sa publication au Moniteur belge.

Donné à

, le

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Etrangères,
Le Ministre des Communications,
Le Ministre des Finances,
Le Ministre de la Justice,

La chambre était composée de

MM. F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président ;
J. COYETTE et K. MEES, conseillers d'Etat ;
A. BERNARD et P. ANSIAUX, assesseurs de la section de législation ;
J. CYPRES, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. MEES.

De Voorzitter, — Le Président,
(get./signé) F. LEPAGE.

Pour expédition délivrée à M. le Ministre des Communications.

Le 8 avril 1953.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.