

SÉNAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1939-1940.****SÉANCE DU 14 NOVEMBRE 1939.****Projet de Loi portant revision de la loi
du 20 septembre 1903 sur les lettres
de mer.****EXPOSÉ DES MOTIFS****MESDAMES, MESSIEURS,**

Par un projet de loi (Document n° 8) que nous avons eu l'honneur de vous présenter ce jour, nous proposons de réorganiser l'immatriculation des navires et des bateaux.

Cette réforme emporte nécessairement une révision de la législation relative à la délivrance des lettres de mer.

En effet, suivant l'esprit de la loi du 20 septembre 1903, c'est par la délivrance de la lettre de mer que le navire acquiert sa nationalisation, et par là le droit d'en porter le signe : le pavillon, et de se prévaloir de la protection des lois et des autorités belges.

A défaut d'un régime organique, juridiquement fondé, de l'immatriculation obligatoire des bâtiments de mer, il s'imposa que la loi de 1903 stipulât les conditions de propriété moyennant lesquelles le navire pourrait être admis sous le couvert de notre pavillon : elle exige du propriétaire la production de ses titres de propriété ainsi qu'une déclaration affirmant sous serment devant un magistrat, que le bâtiment appartient, pour plus de la moitié de sa valeur,

BELGISCHE SENAAI**ZITTING 1939-1940.****VERGADERING VAN 14 NOVEMBER 1939.****Wetsontwerp houdende herziening van
de wet van 20 September 1903 op de
zeebrieven.****MEMORIE VAN TOELICHTING****MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,**

Bij een wetsontwerp (Bescheid n° 8) dat wij de eer hadden U heden voor te leggen, stellen wij een herinrichting voor van de teboekstelling der zee- en der binnenschepen.

Die hervorming brengt noodzakelijk een herziening mede van de wetgeving betreffende de uitreiking van zeebrieven.

Inderdaad, volgens den geest der wet van 20 September 1903, verkrijgt het zeeschip, juist door de aflevering van den zeebrief, zijn nationaliteit en, derhalve, het recht om het kenteken er van, de vlag, te voeren en de bescherming van de Belgische wetten en overheden in te roepen.

Bij gemis van een op juridische gronden gevestigde organieke regeling der verplichte teboekstelling van zeeschepen, moest in de wet van 1903 wel worden bepaald onder welke voorwaarden van eigendom het zeeschip onder Belgische vlag mocht varen : die wet vergt van den eigenaar overlegging van zijn titels van eigendom, alsmede een vóór een magistraat onder eed bevestigde verklaring dat het vaartuig voor meer dan de helft van zijn waarde toebehoort aan Belgen of

à des Belges ou à des personnes comptant plus d'une année de résidence dans le Royaume.

Ce sont là des conceptions erronées qu'explique fort légitimement le système rudimentaire d'immatriculation que nous avons laissé subsister jusqu'aujourd'hui, mais que tend à redresser l'adoption de l'immatriculation obligatoire et générale.

La lettre de mer ne confère pas au navire sa nationalité; elle ne constitue qu'une sorte de passeport attestant cette nationalité et le droit résultant de celle-ci de battre le pavillon.

Sa nationalité, le bâtiment la tient de la qualité de ses propriétaires; elle doit résulter de son état civil, de son immatriculation opérée conformément aux prescriptions formant l'objet du projet de loi déposé d'autre part.

Le présent projet de loi vise donc à donner à la lettre de mer sa véritable signification.

Il va sans dire que les conditions et formalités prescrites actuellement par la loi de 1903 ayant été remplies, dans le système nouveau, aux fins d'obtention de l'immatriculation, ces formalités ne devront pas être répétées pour l'obtention de la lettre de mer.

* * *

L'occasion s'offre ainsi de combler quelques lacunes révélées par l'application, pendant trente années, de la loi du 20 septembre 1903.

Il est opportun de rappeler, tout d'abord, que cette loi n'a apporté à celle du 20 janvier 1873 qui l'a précédée sur la matière que quelques modifications de détail; elle a néanmoins réalisé certaines innovations dont l'une présente un réel intérêt : celle qui

aan personen die sedert meer dan één jaar in België verblijf houden.

Dit zijn verkeerde opvattingen welke zich heel goed laten verklaren door het rudimentair stelsel van teboekstelling dat wij tot heden toe laten bestaan hebben, doch waarvan verbetering beoogd wordt door het invoeren van de algemeene en verplichte teboekstelling.

Het zeeschip ontleent geenszins zijn nationaliteit aan den zeebrief; deze is enkel een soort van pas, waarbij die nationaliteit en het daaruit voortvloeiend recht om de vlag te voeren bevestigd wordt.

De nationaliteit van het vaartuig hangt af van de nationaliteit zijner eigenaars; zij moet voortvloeien uit zijn burgerlijken stand, uit zijn teboekstelling overeenkomstig de bepalingen van het desbetreffende neergelegd ontwerp.

Voorliggend wetsontwerp heeft dus ten doel aan den zeebrief zijn werkelijke beteekenis te geven.

Het spreekt dat, vermits de thans bij de wet van 1903 voorgeschreven voorwaarden en formaliteiten onder het nieuwe stelsel moeten vervuld worden om de teboekstelling te bekomen, deze formaliteiten niet een tweede maal moeten vervuld worden voor het verkrijgen van den zeebrief.

* * *

Aldus doet de gelegenheid zich voor om enkele leemten aan te vullen welke door dertig jaar toepassing van de wet van 20 September 1903 aan het licht kwamen.

Het is niet ongelegen eerst en vooral te doen opmerken dat bij die wet, aan die van 20 Januari 1873, haar voorganger te dier zake, slechts enkele detailwijzigingen werden toegebracht; zij heeft niettemin zekere nieuwigheden ingevoerd, waaronder eene die

permet au Ministre d'octroyer des lettres de mer *définitives*, par l'intermédiaire des agents consulaires, pour des navires acquis par des Belges résidant à l'étranger, sans que ces navires doivent se rendre dans un port du Royaume pour y recevoir leurs documents ou pour leur renouvellement.

Cette latitude a été inspirée à l'époque de la naissance de notre commerce colonial, par le désir de ne pas entraver par des obligations onéreuses les initiatives d'expansion économique vers les pays éloignés.

L'article 8 (§ 1^{er}) de la loi de 1903 porte que les lettres de mer *provisoires* destinées aux navires acquis à l'étranger seront délivrées sur la production du certificat de jaugeage du **pays où le navire se trouve**. L'application stricte de cette disposition peut exposer l'armateur à des frais inutiles. En effet, pour satisfaire à cette prescription, un armateur belge achetant un navire britannique en Hollande, par exemple, devrait faire jager son navire par les autorités de ce pays. Il doit être admis que la production du certificat de jaugeage dont le navire est pourvu et qui a été délivré par les autorités britanniques, en l'espèce, suffit ainsi que le stipule l'article 10 du projet de loi, pour l'obtention de la lettre de mer provisoire belge à laquelle une lettre de mer définitive sera substituée dès que le bâtiment aura été immatriculé dans le Royaume.

La loi de 1903 n'a pas envisagé davantage le cas des bâtiments non affectés usuellement à la navigation maritime mais effectuant accidentellement un voyage en mer. Ils seront pourvus pour ce voyage occasionnel d'une lettre de mer spéciale afin d'écarter tout abus. Tel est le cas d'une allège ou d'un remorqueur

heel belangrijk is; die volgens welke de Minister, door tusschenkomst van de consulaire ambtenaars, *gewone* zeebrieven kan uitreiken voor door in het buitenland verblijvende Belgen verkregen zeeschepen, zonder dat die schepen zich naar een haven van het Rijk moeten begeven om aldaar hun bescheiden te ontvangen of te vernieuwen.

Deze vrijheid werd ten tijde van de opkomst van onzen kolonialen handel ingegeven door het verlangen de initiatieven tot uitbreiding van onzen handel naar de verre landen niet door bezwarende verplichtingen in den weg te staan.

Artikel 8 (§ 1) der wet van 1903 bepaalt dat de *voorloopige* zeebrieven voor in het buitenland verkregen zeeschepen uitgereikt worden op overlegging van den meetbrief van het land *waar het schip zich bevindt*. Stipte toepassing van deze bepaling kan den reeder onnoodige kosten veroorzaken. Inderdaad, om aan dat voorschrift te voldoen, zou bij voorbeeld een Belgisch reeder, die een Britisch zeeschip in Nederland koopt, zijn schip door de overheden van dat land moeten doen meten. Toegelaten moet worden dat overlegging van den meetbrief, waarvan het schip voorzien is en die, in dit geval, door de Britsche overheden werd afgeleverd, zou volstaan, zooals bij artikel 10 van het wetsontwerp voorzien is, om den Belgischen voorloopigen zeebrief te bekomen, die door een gewonen zeebrief zal vervangen worden zoodra het vaartuig in het Rijk zal teboekgesteld zijn.

De wet van 1903 heeft ook niet het geval voorzien van de vaartuigen die niet gewoonlijk voor de zeevaart worden gebruikt, doch toevallig een zeereis verrichten. Om alle misbruik te voorkomen, zullen zij voor die toevallige reis van een bijzonderen zeebrief worden voorzien. Zulks is het geval van een lichter of een riviersleepboot, die

fluvial qui se rend par mer d'un port belge dans un port étranger voisin.

Des cas se sont présentés de navires belges affectés à des trafics prohibés par des conventions internationales auxquelles la Belgique était partie, sans que l'autorité fut armée pour faire cesser ces trafics.

Il convient de laisser au Ministre de la Marine le pouvoir de retirer la lettre de mer dès qu'il en est fait un usage illicite ou abusif. Le deuxième alinéa de l'article 3 et l'article 6 du projet utilisent intentionnellement des termes très larges, en vue d'armer les autorités pour les multiples cas signalés par l'expérience.

Sous le régime actuel de l'immatriculation facultative, nos armateurs ont pu vendre librement leurs navires, sans qu'ils aient eu à se pourvoir comme les armateurs des pays où existe l'immatriculation obligatoire d'une attestation de radiation du navire du registre officiel.

Sous le régime nouveau, les bâtiments inscrits à la matricule ne pourront être transférés sous pavillon étranger qu'après avoir fait l'objet de la radiation de la matricule, et cette radiation devra être attestée par un certificat délivré par l'autorité chargée de la tenue du registre. Nos armements n'auront pas à se plaindre d'une formalité imposée à tous les armements étrangers, qui ne présente aucun caractère tracassier, mais aura le mérite d'éviter l'immatriculation d'un même navire dans deux ou plusieurs pays, avec tous les inconvénients qui peuvent en résulter.

Enfin la loi de 1903 n'a réglé que de la façon la plus sommaire, la situation particulière des bâtiments de pêche maritime. Aux termes de l'article 22 de cette loi, ces bâtiments doivent être munis d'un certificat de

zich over zee van een Belgische haven naar een naburige vreemde haven begeeft.

Gevallen hebben zich voorgedaan van Belgische zeeschepen die voor een verkeer, verboden bij door België ondertekende internationale verdragen, werden gebruikt, zonder dat de Overheid gewapend was om dat verkeer te doen ophouden.

Aan den Minister van het Zeewezen behoort de macht te worden gelaten om den zeebrief in te trekken zoodra er een ongeoorloofd gebruik of misbruik wordt van gemaakt. De termen van het 2^e lid van artikel 3 en die van artikel 6 van het ontwerp zijn opzettelijk heel ruim gekozen om de overheden te wapenen tegen de talrijke gevallen welke de ervaring heeft doen kennen.

Onder het huidige regime der facultatieve teboekstelling, hebben onze reeders hun zeeschepen vrij kunnen verkoopen, zonder dat zij, zooals de reeders der landen waar de verplichte teboekstelling bestaat, een bewijs van doorhaling van het zeeschip in het officieel register, moesten overleggen.

Onder het nieuw regime, zullen de teboekgestelde zeeschepen slechts onder vreemde vlag kunnen overgaan nadat zij in het scheepsregister zijn doorgehaald, en die doorhaling bevestigd is door een bewijs afgeleverd door de overheid, belast met het houden van dat register. Onze reederijen zullen voorzeker niet klagen over een aan al de vreemde reederijen opgelegde formaliteit, die overigens geenszins tergend is, doch waarbij de teboekstelling van een en hetzelfde schip in twee of meer landen, met al de bezwaren die hieruit kunnen voortvloeien, zal voorkomen worden.

Ten slotte, heeft de wet van 1903 den toestand der zeevisschersvaartuigen slechts op de meest summiere wijze geregeld. Luidens artikel 22 van die wet, moeten die vaartuigen voorzien zijn van een door de gemeente-

propriété certifié exact par l'autorité communale.

L'immatriculation obligatoire étant prescrite pour les bâtiments de pêche, dans les mêmes conditions que pour tous autres bâtiments, il n'y a pas de raison de prévoir pour eux un régime particulier en ce qui concerne les lettres de mer. La forme seule du document qui leur sera délivré pourrait être différente de celle des lettres de mer réservées aux navires de commerce. L'obtention de cette lettre de mer n'occasionnera pas plus de difficultés aux intéressés que l'obtention du certificat de propriété, institué par la loi de 1903.

La lettre de mer satisfera mieux que le certificat de propriété aux prescriptions de la convention conclue à La Haye, le 6 mai 1882, ratifiée par la loi belge du 6 janvier 1884, pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales, dont l'article 12 stipule : « Le patron de chaque bateau doit être porteur d'une pièce officielle dressée par les autorités compétentes de son pays, qui permet de justifier de la *nationalité* du bateau ».

* * *

Il convient d'encourager et de développer le goût de la navigation de plaisance, en vue d'éveiller l'esprit maritime.

Il semble d'ailleurs que les efforts de ceux qui se sont dévoués à cette idée ne sont pas restés sans récompense.

La navigation de plaisance est demeurée dans la généralité des pays dépourvue d'un statut juridique approprié. Les problèmes, il est vrai, que l'élaboration d'un pareil statut soulève sont multiples et d'autant plus délicats qu'il faut se garder de briser, par des dispositions inopportunes l'enthousiasme

overheid echt verklaard bewijs van eigendom.

Daar voor de visschersvaartuigen de teboekstelling verplichtend is onder dezelfde voorwaarden als voor de andere vaartuigen, bestaat er geen reden om er een bijzonder regime voor te voorzien, wat de zeebrieven betreft. Alleen de vorm van het uit te reiken bescheid zou kunnen verschillen van dien van de zeebrieven voor de koopvaardis-schepen. Het verkrijgen van dien zeebrief zal belanghebbenden niet meer moeite kosten dan het bekomen van het bij de wet van 1903 ingevoerd bewijs van eigendom.

Door den zeebrief zal, beter dan door het bewijs van eigendom, worden voldaan aan de voorschriften van het op 6 Mei 1882 te 'S Gravenhage gesloten verdrag — door België bekrachtigd bij de wet van 6 Januari 1884 — tot regeling van de politie der zeevisscherij in de Noordzee buiten de territoriale wateren, waarvan artikel 12 bepaalt : « De schipper van elk vaartuig moet houder zijn van een door de bevoegde overheden van zijn land opgemaakt stuk, dat van de *nationaliteit* van het schip doet blijken ».

* * *

Het behoort de pleziervaartliefhebberij aan te moedigen en te bevorderen met het oog op een opwekking van de zeevaartgezindheid.

Het lijkt overigens dat de pogingen van degenen die zich aan deze opvatting hebben gewijd niet zonder uitslag zijn gebleven.

De pleziervaart heeft slechts in zeer weinige landen een behoorlijk juridisch statuut. Het opmaken van een dergelijk statuut werpt, wel is waar, talrijke vraagstukken op, en deze worden nog ingewikkelder gemaakt door het feit dat men er zich moet voor wachten door ongepaste maat-

siasme des yachtsmen, en grevant ce sport de charges décevantes.

Le présent projet de loi offrirait l'occasion de jeter les premières bases du statut juridique de la navigation de plaisance, en déterminant sa position vis-à-vis des prescriptions de droit public et de droit administratif.

Mais, avant de déterminer la nature des documents dont pareil bâtiment doit être muni pour pouvoir naviguer, il s'agit de fixer sa situation au regard de l'immatriculation obligatoire et de tous les problèmes de droit privé qui s'y attachent. Si certains d'entre eux sont, dès à présent, susceptibles d'une solution satisfaisante, d'autres ne sont pas mûrs.

Il a donc été jugé préférable de régler par des dispositions spéciales l'ensemble des questions juridiques que soulève la navigation de plaisance.

L'article final de ce projet de loi délègue au Roi la faculté d'y pourvoir par voie d'arrêtés.

Le Ministre des Communications,

H. MARCK.

*Le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur,*

P.-H. SPAAK.

Le Ministre de la Justice,

EUGÈNE SOUDAN.

Le Ministre des Colonies,

A. DE VLEESCHAUWER.

regelen het enthousiasme der jachtsmen te breken door die sport met ontmoedigende lasten te bezwaren.

Huidig wetsontwerp zou de gelegenheid bieden om de eerste grondslagen van het juridisch statuut der pleziervaart te leggen, door bepaling van haar toestand ten opzichte van het publiek recht en het administratief recht.

Maar alvorens den aard te bepalen van de bescheiden waarvan een dergelijk vaartuig moet voorzien zijn om te mogen varen, behoort zijn toestand te worden bepaald ten opzichte van de verplichte teboekstelling en van al de daarmee verband houdende vraagstukken van privaatrechtelijken aard. Hoewel sommige dezer nu reeds voor een bevredigende oplossing vatbaar zijn, zijn andere nog niet rijp.

Ook werd verkieslijk geacht het gezamenlijke der door de pleziervaart opgeworpen rechtskundige vraagstukken te regelen door bijzondere schikkingen.

Het eind artikel van voorgelegd wetsontwerp verstrekt aan den Koning de macht om zulks te bewerken bij middel van besluiten.

De Minister van Verkeerswezen,

*De Minister van Buitenlandsche Zaken
en Buitenlandschen Handel.*

De Minister van Justitie,

Projet de loi portant revision de la loi
du 20 septembre 1903 sur les lettres
de mer.

Léopold III,

ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Nos Ministres
des Communications, des Affaires
étrangères et du Commerce extérieur,
de la Justice et des Colonies,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications
présentera, en Notre Nom, aux Cham-
bres législatives, le projet de loi dont
la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Sont seuls admis à naviguer sous
pavillon belge, les bâtiments munis
d'une lettre de mer délivrée conformé-
ment aux dispositions de la présente
loi, ou du document en tenant lieu.

ART. 2.

Doivent être munis d'une lettre de
mer, dès qu'ils sont en armement, les
bâtiments d'au moins 25 tonneaux de
jauge brute, immatriculés conformé-
ment aux prescriptions de l'article 3
du Livre II du Code de Commerce et
destinés à faire habituellement en mer
ou dans des eaux maritimes non inté-
rieures le transport des personnes ou
des choses, la pêche, le remorquage,
le dragage ou toute autre opération
même non lucrative de navigation, à
l'exclusion de la navigation de plai-
sance.

ART. 3.

Les lettres de mer sont délivrées, au
nom du Roi, par le Ministre ayant la

Wetsontwerp houdende herziening van
de wet van 20 September 1903 op de
zeebrieven.

Leopold III,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomende, HEIL !

Op de voordracht van Onze Minis-
ters van Verkeerswezen, van Buiten-
landsche Zaken en Buitenlandschen
Handel, van Justitie en van Koloniën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BE-
SLUITEN :

Onze Minister van Verkeerswezen
zal, in Onzen Naam, bij de Wetgevende
Kamers het ontwerp van wet indienen
waarvan de tekst volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Mogen alleen onder Belgische vlag
varen, de vaartuigen voorzien van een
zeebrief uitgereikt overeenkomstig de
bepalingen van deze wet of van het
als zeebrief geldend bescheid.

ART. 2.

Moeten, zoodra zij uitgereed zijn,
van een zeebrief zijn voorzien, de vaar-
tuigen van ten minste 25 ton bruto-
inhoud, teboekgesteld overeenkomstig
artikel 3 van Boek II van het Wetboek
van Koophandel en gewoonlijk be-
stemd tot het vervoer van personen of
zaken, tot visschen, sleepen, baggeren
of elk andere zelfs niet winstgevende
verrichting van de scheepvaart, met
uitsluiting van de pleiziervaart, in zee
of in niet binnenlandsche zeewateren.

ART. 3.

De zeebrieven worden in naam van
den Koning uitgereikt door den Minis-

Marine dans ses attributions ou par le fonctionnaire délégué par lui.

Le Ministre peut, si les circonstances l'exigent, assujettir la délivrance d'une lettre de mer aux conditions qu'il jugera nécessaires pour garantir le respect des lois et règlements ou l'honneur du pavillon .

ART. 4.

Les demandes tendant à l'obtention des lettres de mer sont adressées au Ministre désigné à l'article précédent, par la personne au nom de qui le bâtiment est immatriculé, par l'intermédiaire du commissaire maritime ou, éventuellement, si le requérant est à l'étranger, du consul de Belgique le plus proche.

Ces demandes indiquent, outre le nom du bâtiment, son port d'attache et le trafic auquel il est ou sera affecté.

Sont joints à la demande, le certificat de jaugeage ainsi que le permis de navigation du bâtiment.

ART. 5.

La lettre de mer mentionne :

1^o le nom du bâtiment, son port d'attache et le numéro sous lequel il est immatriculé;

2^o sa jauge brute et nette, ses caractéristiques et ses lettres signalétiques;

3^o le nom du capitaine ou du patron;

4^o le nom, le domicile réel ou élu et la résidence du propriétaire, si le bâtiment appartient à une personne physique; s'il appartient à une personne morale, le nom et le siège social de cette personne.

ter, tot wiens bevoegdheid het Zee-wezen behoort, of door den door dezen daartoe gemachtigden ambtenaar.

De Minister kan, indien de omstandigheden zulks vereischen, het uitreiken van een zeebrief afhankelijk maken van het vervullen van zoodanige voorwaarden als hij noodig acht voor de vrijwaring van den eerbied voor de wetten en reglementen of van de eer van de vlag.

ART. 4.

De aanvragen om zeebrieven worden door den persoon, te wiens name het vaartuig is teboekgesteld, aan den in het vorig artikel aangewezen Minister gezonden door bemiddeling van den Waterschout of, in voorkomend geval, indien de verzoeker zich in het buitenland bevindt, door bemiddeling van den dichtsbij zijnden Belgischen consul.

In die aanvragen dienen opgegeven, benevens den naam van het vaartuig, zijn thuishaven en het verkeer waarvoor het zal gebruikt worden.

Bij de aanvraag moeten worden gevoegd de meetbrief, alsmede het bewijs van deugdelijkheid van het vaartuig.

ART. 5.

De zeebrief vermeldt :

1^o den naam, de thuishaven en het nummer van teboekstelling van het vaartuig;

2^o den bruto- en den netto-inhoud, de kenmerken en de seinletters van het vaartuig;

3^o den naam van den kapitein of den schipper;

4^o den naam, de werkelijke of de gekozen woonplaats en de verblijfplaats van den eigenaar, indien het vaartuig aan een natuurlijken persoon toebehoort; indien het aan een rechtspersoon toebehoort, den naam en den maatschappelijken zetel van dien persoon.

Un arrêté royal fixera, pour le surplus, la teneur et la forme des lettres de mer.

ART. 6.

Toute lettre de mer sera refusée ou retirée s'il y a lieu de craindre qu'il en soit fait ou s'il en est fait un usage illicite ou abusif, de nature à compromettre les relations de l'Etat avec une autre nation ou à porter atteinte à l'honneur du pavillon.

La lettre de mer pourra de même être retirée lorsque le propriétaire aura contrevenu aux dispositions de la présente loi.

ART. 7.

La lettre de mer cesse de sortir ses effets :

1^o lorsqu'il s'est écoulé quatre années à compter de la date de sa délivrance;

2^o lorsque le bâtiment a changé de propriétaire;

3^o lorsqu'il a changé de nom;

4^o lorsque le bâtiment est pris, perdu ou détruit;

5^o lorsque, pour toute autre cause, il est procédé à la radiation de son immatriculation.

Lorsque, à l'expiration du terme de validité de la lettre de mer prévu au 1^o ci-dessus, le bâtiment est en cours de voyage, ce document reste valable jusqu'au retour du bâtiment dans un port du Royaume; la durée de cette prorogation ne peut excéder deux années.

Toutefois, le Ministre peut renouveler les lettres de mer périmées sans exiger que le bâtiment se rende dans un port du Royaume, si la preuve est produite à suffisance que le navire demeure dans les conditions requises

Bovendien worden inhoud en vorm van de zeebrieven bij koninklijk besluit bepaald.

ART. 6.

De zeebrief wordt geweigerd of ingetrokken indien er redenen bestaan om er voor te vreezen dat er een ongeoorloofd of verkeerd gebruik zal worden van gemaakt of indien er een dergelijk gebruik wordt van gemaakt van aard om aan de goede betrekkingen van den Staat met een andere natie afbreuk te doen of de eer der Belgische vlag in 't gedrang te brengen.

De zeebrief kan insgelijks worden ingetrokken indien de eigenaar de bepalingen van deze wet overtreden heeft.

ART. 7.

De zeebrief vervalt :

1^o na verloop van vier jaar, te rekenen van den dag der uitreiking;

2^o wanneer het vaartuig van eigenaar is veranderd;

3^o wanneer het vaartuig van naam is veranderd;

4^o wanneer het schip wordt prijs-gemaakt, verloren gaat of vernietigd wordt;

5^o wanneer het, om elk andere reden, in het register van teboekstelling wordt doorgehaald.

Indien het vaartuig bij het verstrijken van den onder 1^o hiervoren voorzien termijn van geldigheid van den zeebrief op reis is, blijft deze laatste geldig tot bij de terugkomst van het vaartuig in een haven van het Rijk; de duur van die verlenging mag twee jaar niet overschrijden.

Vervallen zeebrieven kunnen echter door den Minister worden vernieuwd zonder dat het vaartuig zich in een haven van het Rijk behoort te begeven, indien ten vollen genoeg wordt bewezen dat het vaartuig steeds voldoet

pour l'immatriculation et pour l'obtention d'une lettre de mer.

ART. 8.

Les lettres de mer périmées doivent être restituées au Ministre ou au fonctionnaire qui les a délivrées.

Elles pourront être retirées d'office par les autorités de la police maritime des ports du Royaume et de la Colonie et par les agents diplomatiques et consulaires belges à l'étranger.

Il ne sera délivré de nouvelles lettres de mer que contre remise de la lettre de mer périmée, à moins qu'il ne soit justifié de sa perte.

ART. 9.

Si le bâtiment est détruit, perdu ou vendu en pays étranger, le capitaine ou patron est tenu de remettre la lettre de mer ainsi que le certificat de jaugeage, le permis de navigation, le rôle d'équipage et, éventuellement, la licence délivrée pour les appareils de radio-communication, au fonctionnaire compétent de la Colonie ou à l'agent diplomatique ou consulaire belge le plus proche, en indiquant le motif de la restitution.

A défaut d'agent diplomatique ou consulaire belge sur les lieux, le capitaine ou patron est tenu d'annuler lui-même la lettre de mer, en la coupant en diagonale, et de la renvoyer ainsi annulée au Ministre qui a la Marine dans ses attributions, avec l'indication du motif de l'annulation. Il y joindra le certificat de jaugeage, le permis de navigation, le rôle d'équipage et, éventuellement, la licence délivrée pour les appareils de radio-communication.

aan de vereischten voor de teboekstelling en voor het bekomen van een zeebrief.

ART. 8.

Vervallen zeebrieven moeten teruggezonden worden aan den Minister of den ambtenaar die ze heeft uitgereikt.

Zij kunnen ambtshalve worden ingetrokken door de overheden van de zeevaartpolitie in de havens van het Rijk en van de Kolonie, alsmede door de Belgische diplomatieke en consulaire ambtenaars in het buitenland.

Nieuwe zeebrieven worden enkel uitgereikt tegen overlegging van den vervallen zeebrief, tenzij bewezen wordt dat deze verloren is.

ART. 9.

Indien het vaartuig buitenslands wordt vernietigd, verloren gaat of verkocht wordt, is de kapitein of de schipper gehouden den zeebrief, zoodat den meetbrief, het bewijs van deugdelijkheid, de monsterrol en, in voorkomend geval, de vergunning uitgereikt voor de radioverkeertoestellen, aan den bevoegden ambtenaar van de Kolonie dan wel aan den dichtstbij zijnden Belgischen diplomatieken of consularen ambtenaar te bezorgen, onder vermelding van de reden der teruggave.

Bij ontstentenis ter plaatse van een Belgisch diplomatiek of consulaire ambtenaar, is de kapitein of de schipper gehouden zelf den zeebrief ongeldig te maken door hem overhoeks door te snijden, en hem aldus doorgesneden terug te zenden aan den Minister, tot wiens bevoegdheid het Zeewezen behoort, met opgave van de oorzaak der ongeldigmaking. De meetbrief, het bewijs van deugdelijkheid, de monsterrol en, in voorkomend geval, de voor de radioverkeertoestellen uitgereikte vergunning dienen bij den ongeldig gemaakten zeebrief gevoegd.

ART. 10.

Le Ministre ayant la Marine dans ses attributions ou le fonctionnaire délégué par lui peut délivrer des lettres de mer provisoires pour les bâtiments achetés ou construits à l'étranger avec son autorisation et réunissant les conditions prescrites pour l'immatriculation, par l'article 3 du Livre II du Code de Commerce.

Ces lettres de mer provisoires sont valables jusqu'à l'arrivée du bâtiment dans un port du Royaume et jusqu'à ce que les formalités requises pour l'obtention des lettres de mer définitives soient accomplies, sans toutefois que ce délai puisse excéder une année à compter du jour de la délivrance de la lettre de mer provisoire.

Les lettres de mer provisoires sont délivrées sur production du certificat de jaugeage dressé par les autorités du pays dans lequel le bâtiment a été construit ou était immatriculé ou enregistré, suivant le cas, et après établissement du permis de navigation provisoire ou spécial.

ART. 11.

Le Ministre ou le fonctionnaire délégué peut de même délivrer des lettres de mer spéciales pour les bâtiments construits, achetés ou armés dans le Royaume pour compte d'étrangers, afin de permettre à ces bâtiments de se rendre, sous pavillon belge, dans un port étranger.

Les lettres de mer spéciales ne sont délivrées qu'après établissement du certificat de jaugeage et d'un permis de navigation spécial valable pour le voyage que le navire est autorisé à effectuer sous pavillon belge.

A l'arrivée du bâtiment à sa destination, la lettre de mer spéciale doit être remise, avec le certificat de jaugeage et le permis spécial de navigation, à l'agent diplomatique ou consu-

ART. 10.

De Minister, tot wiens bevoegdheid het Zeewezen behoort, of de door hem gemachtigde ambtenaar kan voorloopige zeebrieven uitreiken voor de buitenslands met zijne toelating aangekochte of gebouwde vaartuigen, die voldoen aan de vereischten welke bij artikel 3 van Boek II, van het Wetboek van Koophandel voor de teboekstelling zijn voorgeschreven.

Die voorloopige zeebrieven zijn geldig tot de aankomst van het vaartuig in een haven van het Rijk en totdat de noodige formaliteiten tot het bekomen van de gewone zeebrieven vervuld zijn, doch niet langer dan één jaar, te rekenen van den dag der uitreiking van den voorloopigen zeebrief.

De voorloopige zeebrieven worden uitgereikt op overlegging van den meetbrief, opgemaakt door de overheden van het land waarin het vaartuig werd gebouwd dan wel was teboekgesteld of ingeschreven, volgens het geval, en na opmaking van het voorloopig of bijzonder bewijs van deugdelijkheid.

ART. 11.

De Minister, of de gemachtigde ambtenaar, kan insgelijks bijzondere zeebrieven uitreiken voor de in het Rijk voor rekening van vreemdelingen gebouwde, aangekochte of uitgereeede vaartuigen, opdat die vaartuigen zich onder Belgische vlag naar een buitenslandsche haven kunnen begeven.

De bijzondere zeebrieven worden enkel uitgereikt na opmaking van den meetbrief en van een bijzonder bewijs van deugdelijkheid geldig voor de reis waarop het schip de Belgische vlag mag voeren.

Bij de aankomst van het vaartuig ter bestemming, moet de bijzondere zeebrief, samen met den meetbrief en het bijzonder bewijs van deugdelijkheid, worden bezorgd aan den dichtst bij

laire belge le plus proche ou à l'autorité compétente de la Colonie qui les renvoie au Ministre.

Le deuxième alinéa de l'article 9 est éventuellement applicable.

ART. 12.

Le Ministre ou le fonctionnaire délégué peut délivrer des lettres de mer pour les bâtiments immatriculés conformément aux prescriptions de l'article 3 du Livre II du Code de Commerce, mais dont la jauge nette est inférieure à 25 tonneaux et qui sont destinés à faire les opérations visées à l'article 2 ci-dessus en mer ou dans les eaux maritimes non intérieures, ainsi que pour ceux, quelle que soit leur capacité, qui y effectuent occasionnellement ou exceptionnellement pareilles opérations.

Le Ministre peut imposer aux bâtiments visés par le présent article, l'obligation d'être munis de la lettre de mer prévue à l'alinéa précédent.

ART. 13.

Les lettres de mer visées à l'article précédent portent les mentions énoncées à l'article 5 ci-dessus, ainsi que l'indication de la durée de leur validité; celle-ci ne peut être supérieure à deux années.

L'arrêté royal prévu à l'article 5 détermine, pour le surplus, la teneur et la forme de ces lettres de mer. Celles-ci sont délivrées sur production du certificat de jaugeage et après établissement, s'il y a lieu, du permis de navigation.

ART. 14.

Un arrêté royal pourra assujettir à des conditions particulières la délivrance de lettres de mer à des bâtiments affectés à une navigation ou à des opérations les tenant éloignés des eaux nationales.

zijnden Belgischen diplomatieken of consularen ambtenaar dan wel aan de bevoegde overheid der Kolonie, die ze aan den Minister terugzendt.

Het tweede lid van artikel 9 is gebeurlijk van toepassing.

ART. 12.

De Minister of de gemachtigde ambtenaar kan zeebrieven uitreiken voor vaartuigen die overeenkomstig de voorschriften van artikel 3 van Boek II van het Wetboek van Koophandel werden teboekgesteld, doch die een netto-inhoud hebben van minder dan 25 ton en bestemd zijn om in zee of in niet-binnenlandsche zeewateren verrichtingen uit te voeren als bedoeld in voorgaand artikel 2, zoomede voor die vaartuigen, van gelijk welken inhoud, welke aldaar toevallig of bij uitzondering dergelijke verrichtingen uitvoeren.

De Minister kan aan de in dit artikel bedoelde vaartuigen de verplichting opleggen voorzien te zijn van den zeebrief in het vorig lid voorzien.

ART. 13.

De zeebrieven als bedoeld in het vorig artikel bevatten de inlichtingen, voorzien in voorgaand artikel 5, zoomede de aanwijzing van hun geldigheidsduur; deze laatste mag twee jaar niet te boven gaan.

Inhoud en vorm van die zeebrieven worden bepaald bij het in artikel 5 voorzien koninklijk besluit. Bedoelde zeebrieven worden uitgereikt op overlegging van den meetbrief en, desnoods, na opmaking van het bewijs van deugdelijkheid.

ART. 14.

De uitreiking van zeebrieven aan vaartuigen gebruikt voor een vaart of voor verrichtingen waardoor ze uit de Belgische wateren verwijderd blijven, kan bij koninklijk besluit aan bijzondere voorwaarden worden onderworpen.

ART. 15.

Les bâtiments pourvus d'une lettre de mer doivent être munis d'un rôle d'équipage.

ART. 16.

Les lettres de mer doivent être tenues à bord et produites à toutes réquisitions des autorités qualifiées.

ART. 17.

Avant de faire usage d'une lettre de mer, le capitaine ou le patron y apposera sa signature, qui devra être légalisée, suivant le cas, par le Commissaire maritime, par le Consul ou par le fonctionnaire à ce délégué dans la Colonie. Il sera procédé de même en cas de remplacement provisoire ou définitif du capitaine ou du patron.

ART. 18.

Les capitaines ou patrons de tous navires sans distinction de nationalité sont tenus, à l'entrée et à la sortie d'un port du Royaume, de présenter au Commissaire maritime, leur lettre de mer ou le document qui en tient lieu.

En ce qui concerne les navires sous pavillon étranger tombant sous l'application des Conventions Internationales de Londres, 1929, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et 1930, sur les lignes de charge, il sera joint à la lettre de mer ou au document qui en tient lieu, le certificat international de sécurité s'il s'agit d'un navire à passagers, et pour les autres navires, le certificat international de sécurité radiotélégraphique, pour autant qu'ils y sont assujettis, ainsi que le certificat international de francbord.

Faute de ce faire, tout document pourra être refusé, et le bâtiment pourra être retenu jusqu'à ce que les pièces requises aient été produites.

ART. 15.

De vaartuigen, die in het bezit zijn van een zeebrief, moeten voorzien zijn van een monsterrol.

ART. 16.

De zeebrieven moeten aan boord worden gehouden en op elk verzoek van de bevoegde overheden vertoond worden.

ART. 17.

Alvorens de kapitein of de schipper van een zeebrief gebruik maakt, voorziet hij hem van zijn handteekening die, volgens het geval, voor echt moet worden verklaard door den Waterschout, den consul of den daartoe gemachtigden ambtenaar in de Kolonie. Bij voorloopige of definitieve vervanging van den kapitein of den schipper, wordt op dezelfde wijze gehandeld.

ART. 18.

De kapiteins of de bevelvoerders van zeeschepen zonder onderscheid van nationaliteit zijn gehouden bij het in- en het uitvaren van een haven van het Rijk, aan den waterschout over te leggen hun zeebrief of het als zeebrief geldend bescheid.

Voor wat betreft de schepen onder vreemde vlag, die onder toepassing vallen der Internationale Verdragen van Londen, 1929, voor de beveiliging van menschenlevens op zee, en 1930 betreffende de uitwatering van schepen zal bij den zeebrief, of het als zeebrief geldend bescheid, hoeven gevoegd het internationaal veiligheidscertificaat zoo het een passagiersschip geldt, en voor de andere schepen, het internationaal radio-veiligheidscertificaat voor deze waarvoor dit certificaat vereischt wordt, alsook het internationaal certificaat van uitwatering.

Bij gebreke hiervan kan elk document worden geweigerd en kan het vaartuig worden opgehouden totdat de vereischte stukken worden overgelegd.

ART. 19.

Les capitaines ou patrons des bâtiments belges sont tenus, lorsqu'ils entrent dans un port étranger pour y séjourner plus de vingt-quatre heures, de se rendre en personne, au plus tard le lendemain de leur arrivée, devant le consul belge ou son délégué pour faire viser leur lettre de mer ou le document en tenant lieu. Dans les ports de la Colonie, ils doivent se présenter dans le même délai devant l'autorité compétente.

Toutefois, les capitaines ou patrons des bâtiments faisant un service régulier vers les ports étrangers ou de la Colonie ne sont tenus d'y faire viser leur lettre de mer qu'une fois par an et ce lors de leur première arrivée dans l'année.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux patrons des bâtiments de pêche et des bâtiments visés à l'article 12 ci-dessus, sauf dans les cas où à la suite d'avaries ils sont contraints de faire relâche dans un port étranger.

ART. 20.

Le choix du nom d'un bâtiment et tout changement de ce nom doivent être soumis à l'agrément du Ministre.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment muni d'une lettre de mer est tenu de veiller à ce que soient inscrits en lettres apparentes et distinctes, sur la poupe, le nom du bâtiment et celui de son port d'attache.

ART. 21.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à cinq mille francs ou de l'une de ces peines seulement, quiconque aura fait naviguer en mer ou dans les eaux maritimes non intérieures, un bâtiment assujetti aux

ART. 19.

De kapiteins of schippers van Belgische vaartuigen zijn gehouden, wanneer zij een vreemde haven binnenloopen om er meer dan vier en twintig uren te verblijven, zich persoonlijk, uiterlijk daags na hun aankomst, bij den Belgischen consul of dezès gemachtigde te begeven om hun zeebrief of het als zeebrief geldend bescheid te doen afteekenen. In de havens van de Kolonie moeten zij zich binnen denzelfden termijn bij de bevoegde overheid aanmelden.

De kapiteins of schippers van vaartuigen die in een vaste lijn op vreemde havens of op de Kolonie varen, moeten aldaar hun zeebrief echter slechts eenmaal per jaar laten afteekenen, en wel bij hun eerste aankomst in het jaar.

Het bepaalde in dit artikel vindt geen toepassing ten aanzien van de schippers van visschersvaartuigen en van vaartuigen als bedoeld in voorgaand artikel 12, behalve indien zij wegens averij verplicht zijn een vreemde haven binnen te loopen.

ART. 20.

De keuze van den naam van een vaartuig en elke verandering van dien naam behooren den Minister ter goedkeuring te worden voorgelegd.

De kapitein of schipper van een vaartuig, dat van een zeebrief is voorzien, is gehouden er voor te waken dat de naam van het vaartuig en die van de thuishaven met duidelijke en goed zichtbare letters op het achterschip vermeld staan.

ART. 21.

Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van vijftig frank tot vijf duizend frank of met een van die straffen alleen, al wie een vaartuig, dat aan de voorschriften van deze wet is onderworpen, doch niet van een zee-

prescriptions de la présente loi mais, non muni d'une lettre de mer ou du document en tenant lieu.

ART. 22.

Sera puni d'une amende de cinquante francs à cinq mille francs, tout capitaine ou patron qui, même à l'étranger, aura fait usage d'une lettre de mer ou d'un document en tenant lieu, après expiration du délai fixé pour leur validité et aura contrevenu aux prescriptions des articles 9, 11 alinéa 3, 15, 16, 17 et 19 ci-dessus.

Sera puni des mêmes peines le capitaine qui aura indûment fait usage du pavillon belge ou qui, à bord d'un bâtiment assujetti aux prescriptions de la présente loi, aura hissé un pavillon autre que le pavillon national ou un pavillon non reconnu par les règlements ou par l'autorité maritime.

ART. 23.

Le Titre Ier du Code pénal est, dans son entier, applicable aux infractions prévues aux articles 21 et 22 ci-dessus.

ART. 24.

Est abrogée la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer.

Disposition transitoire.

ART. 25.

Les lettres de mer délivrées conformément aux dispositions de la loi du 20 septembre 1903, non périmées le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi, continueront à sortir leurs effets, mais seulement pour une période qui ne peut dépasser deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

brief of van het als zeebrief geldend bescheid is voorzien, zal doen varen hebben in zee of in niet binnenlandsche zeewateren.

ART. 22.

Wordt gestraft met geldboete van vijftig frank tot vijf duizend frank, de kapitein of schipper die, zelfs in het buitenland, van een zeebrief of van een als zeebrief geldend bescheid gebruik zal hebben gemaakt na de verstrijking van den er aan toegewezen termijn van geldigheid en de voorschriften van voorgaande artikelen 9, 11 3^e lid, 15, 16, 17 en 19 zal hebben overtreden.

Wordt met dezelfde straffen gestraft, de kapitein die ten onrechte gebruik heeft gemaakt van de Belgische vlag of die, aan boord van een aan de voorschriften van deze wet onderworpen vaartuig, een andere vlag dan de nationale vlag dan wel een niet door de reglementen of door de zeevaart-overheid erkende vlag zal hebben geheschen.

ART. 23.

Titel I van het Wetboek van Strafrecht vindt, in zijn geheel, toepassing ten aanzien van de bij voorgaande artikelen 21 en 22 voorziene misdrijven.

ART. 24.

De wet van 20 September 1903 op de zeebrieven wordt ingetrokken.

Overgangsbepaling.

ART. 25.

De overeenkomstig de bepalingen der wet van 20 September 1903 uitge-reikte zeebrieven, welke niet vervallen zijn op den dag dat deze wet in werking treedt, blijven geldig, doch enkel voor een termijn van ten hoogste twee jaar, te rekenen van de inwerkingtreding van deze wet.

Toutefois, le premier alinéa de l'article 6 est applicable à ces lettres de mer dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

Disposition particulière.

ART. 26.

Un arrêté royal fixera les conditions dans lesquelles des lettres de mer définitives, spéciales ou provisoires pourront être délivrées pour les bâtiments de plaisance.

Il déterminera la forme et la teneur de ces documents.

Le statut administratif des bâtiments de plaisance pourra de même être réglé par voie d'arrêté royal.

Donné à Bruxelles, le 16 octobre 1939.

Het eerste lid van artikel 6 vindt echter toepassing op bedoelde zeebrieven met ingang van den dag van inwerkingtreding van deze wet.

Bijzondere bepaling.

ART. 26.

Een koninklijk besluit zal de voorwaarden vaststellen onder dewelke vaste, speciale of voorloopige zeebrieven mogen afgeleverd worden aan pleziervaartuigen.

Het zal den vorm en den inhoud van die bescheiden bepalen.

Het bestuurlijk statuut der pleziervaartuigen zal insgelijks bij middel van een koninklijk besluit kunnen geregeld worden.

Gegeven te Brussel, den 16 October 1939.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

H. MARCK.

Van 's Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

*Le Ministre des Affaires étrangères
et du Commerce extérieur,*

P.-H. SPAAK.

*De Minister van Buitenlandsche Zaken
en Buitenlandschen Handel,*

Le Ministre de la Justice,

E. SOUDAN.

De Minister van Justitie,

Le Ministre des Colonies,

A. DE VLEESCHAUWER.

De Minister van Koloniën,