

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1963-1964.

3 SEPTEMBRE 1964.

Projet de loi sur les lettres de mer (1).

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Par un projet de loi (Document n° 336) 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'octroi de la nationalité belge aux navires de mer et de l'immatriculation obligatoire qui en découle (cfr. l'autre projet en la matière), il s'impose 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, à des Belges ou à des personnes comptant plus d'une année de résidence en Belgique.

(1) Un projet de loi a été présenté au Sénat en sa session 1939-1940 (Doc. parl. no 9 du 14 novembre 1939); il a fait l'objet d'un rapport (Doc. no 122) en date du 14 mars 1940 de la Commission des Transports et fut voté par la Haute Assemblée le 20 mars, transmis le 9 avril 1940 (Doc. no 200) à la Chambre des Représentants, celle-ci ne put en connaître alors à raison des circonstances de l'époque.

Représenté au Sénat en sa session 1953-1954 (Document no 153) le projet est définitivement caduc suite à la dissolution des Chambres en 1960.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1963-1964.

3 SEPTEMBER 1964.

Ontwerp van wet op de zeebrieven (1).

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Bij een ontwerp van wet (Bescheid n° 336) 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 de geest der wet van 20 september 1903, verkrijgt het zeeschip, juist door de aflevering van de zeebrief, zijn nationaliteit en, derhalve, het recht om het kenteken ervan, de vlag, te voeren en de bescherming van de Belgische wetten en overheden in te roepen.

Bij ontstentenis van een op juridische gronden gevestigde organieke regeling van de toekenning van de Belgische nationaliteit aan zeeschepen en de daaruitvloeiende verplichte teboekstelling (cfr. het andere desbetreffende ontwerp), 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 de eigenaar overlegging van zijn titels van eigendom, alsmede een vóór een magistraat onder eed bevestigde verklaring dat het vaaruij voor meer dan de helft van zijn waarde toebehoort aan Belgen of aan personen die sedert meer dan één jaar in België verblijf houden.

(1) Een wetsontwerp werd bij de Senaat ingediend tijdens de zitting 1939-1940 (Parl. bescheid nr 9 van 14 november 1939). De Commissie van Verkeer bracht er verslag over uit op 14 maart 1940 (Doc. nr 122). Goedgestemd door de Hoge Vergadering op 20 maart, werd het op 9 april 1940 (Doc. nr 200) overgemaakt aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Deze laatste kon het wegens de omstandigheden van het ogenblik niet in behandeling nemen.

Opnieuw bij de Senaat ingediend in de zitting 1953-1954 (Bescheid nr 153) is het tengevolge van de ontbinding der Kamers in 1960 definitief vervallen.

Ce sont là des conceptions erronées qu'explique fort légitimement le système rudimentaire d'immatriculation que nous avons laissé subsister jusqu'aujourd'hui.

La lettre de mer ne doit pas conférer au navire sa nationalité; elle ne doit constituer qu'une sorte de passeport attestant cette nationalité.

Au contraire, la nationalité du bâtiment doit être déterminée par la qualité de ses propriétaires; elle doit résulter de son état civil, fixé par des critères objectifs de propriété et 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.

Signalons que la possession de la nationalité belge n'entraîne pas seulement pour le navire l'obligation d'être pourvu d'une lettre de mer dans les cas prévus par la loi mais également celle de battre le pavillon belge.

Il ne serait toutefois pas raisonnable d'imposer cette dernière obligation à tous les navires au sens du Livre II du Code de Commerce. Pour ce motif le deuxième alinéa du § 1 de l'article premier du présent projet prévoit la faculté d'y déroger.

Soit également signalé que par certificat de navigabilité dont question dans divers articles, on entend le permis de navigation prévu à l'article 4 de la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires.

**

L'occasion s'offre également de combler quelques lacunes révélées par l'application, pendant près de cinquante 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 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

Dit zijn verkeerde opvattingen welke zich heel goed laten verklaren door het rudimentair stelsel van teboekstelling dat wij tot heden toe laten bestaan hebben.

Het zeeschip dient geenszins zijn nationaliteit aan de zeebrief te ontleen; deze hoeft enkel een soort van pas te zijn, waarbij die nationaliteit bevestigd wordt.

De nationaliteit van het vaartuig dient integendeel bepaald te worden door de hoedanigheid zijner eigenaars; zij moet voortvloeien uit zijn burgerlijke stand welke aan de hand van objectieve eigendomsriteria wordt vastgelegd en het voorwerp uitmaakt van het desbetreffende neergelegd ontwerp.

Voorliggend ontwerp van wet heeft dus tot doel aan de zeebrief zijn werkelijke betekenis te geven.

Weze erop gewezen dat uit de Belgische nationaliteit van het schip niet alleen verplichting voortvloeit voorzien te zijn van een zeebrief in de bij de wet bepaalde gevallen, doch ook de Belgische vlag te voeren in de voorwaarden bepaald door de Koning.

Het zou echter onredelijk zijn deze laatste verplichting op te leggen voor alle zeeschepen in de zin van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel. Om die reden wordt in tweede lid van § 1 van artikel 1 van onderhavig ontwerp een uitzonderingsmogelijkheid voorzien.

Weze vermeld dat onder certificaat van deugdelijkheid waarvan in verscheidene artikelen sprake is, verstaan wordt het bewijs van deugdelijkheid voorzien bij artikel 4 van de wet van 25 augustus 1920 op de veiligheid der schepen.

**

De gelegenheid doet zich ook voor om enkele leemten aan te vullen welke door bijna vijftig 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 één die heel belangrijk is: deze volgens welke de Minister, door tussenkomst van 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 onze koloniale handel ingegeven door het verlangen de initiatieven tot uitbreiding van onze handel naar de verre landen niet door bezwarende verplichtingen in de weg te staan.

Artikel 8 (§ 1) der wet van 1903 bepaalt dat de « voorlopige » zeebrieven voor in het buitenland verkregen zeeschepen uitgereikt worden op overlegging van de meetbrief van het land « waar het schip zich bevindt ». Stipte toepassing van deze bepaling kan de reder onnodige kosten veroorzaken. Inderdaad, om

satisfaire à cette prescription, un armateur belge achetant un navire britannique en Hollande, par exemple, devra 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 8 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 arrivera 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 pourront être pourvus pour ce voyage occasionnel d'une lettre de mer exceptionnelle afin d'éviter tout abus. Tel est le cas d'une allège ou d'un remorqueur fluvial qui se rend par mer d'un port belge dans un port étranger voisin (article 10).

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 des trafics. Il convient de laisser au Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure dans ses attributions le pouvoir de retirer la lettre de mer dès qu'il en est fait un usage illicite ou abusif. L'article 5 du projet utilise intentionnellement des termes très larges, en vue d'armer les autorités pour les multiples cas signalés par l'expérience.

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 propriété certifié exact par l'autorité communale.

L'immatriculation obligatoire étant prescrite pour les bâtiments de pêche de nationalité belge d'au moins 25 tonneaux de jauge 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 pourra 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, approuvée 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.

aan dat voorschrift te voldoen, zou bij voorbeeld een Belgisch reder, die een Brits zeeschip in Nederland koopt, zijn schip door de overheden van dat land moeten doen meten. Toegelaten moet worden dat overlegging van de meetbrief, waarvan het schip voorzien is en die, in dit geval, door de Britse overheden werd afgeleverd zou volstaan, zoals bij artikel 8 van het ontwerp van wet voorzien is, om de Belgische voorlopige zeebrief te bekomen, die door een gewone zeebrief zal vervangen worden zodra het vaartuig in het Koninkrijk zal binnenlopen.

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 uitzonderlijke zeebrief kunnen voorzien worden. Zulks is het geval van een lichter of een riviervleepboot, die zich over zee van een Belgische haven naar een naburige vreemde haven begeeft (artikel 10).

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 de Minister die belast is met het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort de macht te worden gelaten om de zeebrief in te trekken zodra er een ongeoorloofd gebruik of misbruik wordt van gemaakt. Artikel-5 van het ontwerp is opzettelijk heel ruim gekozen om de overheden te wapenen tegen de talrijke gevallen welke de ervaring heeft doen kennen.

Ten slotte heeft de wet van 1903 de toestand der zeevissersvaartuigen slechts op de meest summiere wijze geregeld. Luidens artikel 22 van die wet, moeten die vaartuigen voorzien zijn van een door de gemeenteverheid echt verklaard bewijs van eigendom.

Daar de teboekstelling voor de vissersvaartuigen van Belgische nationaliteit met tenminste 25 ton inhoud 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 die van de zeebrieven voor de koopvaardischepen. Het verkrijgen van die zeebrief zal belanghebbenden niet meer moeite kosten dan het bekomen van het bij de wet van 1903 ingevoerd bewijs van eigendom.

Door de 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 goedgekeurd bij de wet van 6 januari 1884 — tot regeling van de politie der zeevisserij 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 het opwekken van de zeevaartgezindheid.

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 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 et administratives 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 Gouvernement propose, contrairement à l'avis du Conseil d'Etat de maintenir le libellé des premières lignes de l'article 1^{er}, § 1^{er} du projet, ce qui rend l'insertion d'un nouvel article 22, proposé par ce Haut Collège, superflue. En effet, les navires de l'Etat belge ne réunissent pas, conformément à l'article 1^{er} du projet de loi sur la nationalité et l'immatriculation des navires, les conditions requises pour être immatriculés.

Ensuite, il a été procédé à une meilleure disposition des prescriptions de l'article 19 par l'inversion du 1^o et du 2^o, l'usage d'une lettre de mer qui a cessé d'être valable impliquant déjà une infraction à l'article 7, laquelle doit être sanctionnée séparément.

Enfin le texte de l'article 12 du projet de loi a été ultérieurement simplifié.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P.-H. SPAAK.

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

P. VERMEYLEN.

Le Ministre des Communications, | De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

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 en behoorlijk juridisch statuut. Het opmaken van een dergelijk statuut werpt, weliswaar, talrijke vraagstukken op, en deze worden nog ingewikkelder gemaakt door het feit dat men er zich moet voor wachten door ongepaste maatregelen het enthousiasme der yachtsman te breken door die sport met ontmoedigende lasten te bezwaren.

Huidig ontwerp van wet 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 de 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 privaatrechtelijke 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 alsook administratieve vraagstukken te regelen door bijzondere schikkingen.

Het eindartikel van voorgelegd ontwerp van wet verstrekt aan de Koning de macht om zulks te bewerken door middel van besluiten.

De Regering stelt voor, ondanks het advies van de Raad van State, de libellering van de eerste lijnen van artikel 1, § 1, van het ontwerp te behouden, wat de inlassing van een nieuw artikel 22, door dit Hoog College voorgesteld, overbodig maakt. Immers overeenkomstig artikel 1 van het wetsontwerp op de nationaliteit en de teboekstelling van zeeschepen, voldoen Belgische Staatsschepen niet aan de voorwaarden om teboekgesteld te worden.

Vervolgens werd overgegaan tot een betere schikking van de voorschriften van artikel 19 door 1^o en 2^o om te keren vermits het gebruik van een vervallen zeebrief reeds een overtreding betekent van artikel 7, welke afzonderlijk dient bestraft.

Tenslotte werd de tekst van artikel 12 van het wetsontwerp naderhand vereenvoudigd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Projet de loi sur les lettres de mer.

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE PREMIER.

§ 1. Les navires qui réunissent les conditions pour être immatriculés ou qui le sont conformément à l'article 3 du livre II du Code de commerce, doivent être munis d'une lettre de mer délivrée conformément aux dispositions de la présente loi et porter le pavillon belge.

Le Roi peut exonérer, dans les conditions qu'il détermine certaines catégories de navires de l'obligation de porter le pavillon belge.

§ 2. Il est interdit à un navire qui n'est pas muni d'une lettre de mer de faire usage du pavillon belge.

ART. 2.

Les lettres de mer sont délivrées au nom du Roi par le Ministre qui a l'Administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions, dénommé ci-après le Ministre ou par son délégué.

ART. 3.

Toute demande tendant à l'obtention de lettres de mer est adressée au Ministre par une des personnes au nom de qui le bâtiment est immatriculé, par l'intermédiaire du commissaire maritime ou, si le requérant est à l'étranger, de l'agent consulaire le plus proche.

La demande indique le nom du bâtiment, son port d'attache et les opérations auxquelles le navire est ou sera principalement affecté.

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

Ontwerp van wet op de zeebrieven.

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

EERSTE ARTIKEL.

§ 1. De zeeschepen welke beantwoorden aan de voorwaarden om teboekgesteld te worden of welke teboekgesteld zijn overeenkomstig artikel 3 van boek II van het Wetboek van koophandel, moeten voorzien zijn van een overeenkomstig de bepalingen van deze wet afgegeven zeebrief en moeten de Belgische vlag voeren.

De Koning kan, onder door Hem te stellen voorwaarden, bepaalde categorieën van zeeschepen ontslaan van de verplichting tot het voeren van de Belgische vlag.

§ 2. Een zeeschip dat niet voorzien is van een zeebrief, mag geen gebruik maken van de Belgische vlag.

ART. 2.

De zeebrieven worden namens de Koning afgegeven door de Minister, tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart behoort hierna genoemd de Minister, of door zijn gemachtigde.

ART. 3.

Elke aanvraag om een zeebrief wordt door één van hen, op wier naam het vaartuig is teboekgesteld, aan de Minister gericht door bemiddeling van de waterschout of, zo de aanvrager in het buitenland is, van de naastbijzijnde consulaire ambtenaar.

De aanvraag vermeldt de naam van het vaartuig, de thuishaven en de verrichtingen waartoe het hoofdzakelijk gebezigd wordt of zal worden.

Bij de aanvraag worden gevoegd de meetbrief en het certificaat van deugdelijkheid van het vaartuig.

ART. 4.

La lettre de mer mentionne :

1° le nom du bâtiment, la nature et la puissance de la machine propulsive, son port d'attache, le numéro sous lequel il est immatriculé et, le cas échéant, son numéro d'ordre précédé des lettres initiales de son port d'attache;

2° les opérations auxquelles le bâtiment est ou sera habituellement et principalement affecté;

3° sa jauge brute et sa jauge nette, ses caractéristiques et les lettres signalétiques qui lui sont données ;

4° le nom du capitaine ou du patron et sa nationalité;

5° les nom et prénoms, le domicile effectif et éventuellement le domicile élu du ou des propriétaires si le bâtiment appartient à une ou à plusieurs personnes physiques; s'il appartient à une ou à plusieurs personnes morales, la raison sociale ou la dénomination, le lieu du principal établissement et le siège social de cette ou ces personnes.

Le Roi détermine, pour le surplus, la teneur et la forme des lettres de mer.

ART. 5.

§ 1^{er}. La lettre de mer est refusée ou retirée :

1° lorsqu'il en a été fait ou lorsqu'il en est fait un usage illicite ou abusif, de nature à compromettre les relations entre la Belgique et un autre pays ou à porter atteinte à l'honneur du pavillon, ou s'il existe une présomption fondée qu'un tel usage en a été fait;

2° lorsque le capitaine ou le patron n'est pas de nationalité belge et qu'il ne bénéficie pas de la dérogation prévue à l'article 2, deuxième alinéa, de la loi sur la nationalité des navires et sur l'immatriculation des navires et des bateaux.

§ 2. La lettre de mer peut être retirée lorsque le propriétaire contrevient aux dispositions de la présente loi.

ART. 6.

La lettre de mer cesse d'être valable :

1° lorsqu'une modification se produit en ce qui concerne l'un des éléments qui doivent y être mentionnés en vertu de l'article 4, 1°, 2°, 3° et 5°;

2° lorsque le navire perd la nationalité belge en vertu de la loi sur la nationalité des navires et sur l'immatriculation des navires et bateaux.

ART. 7.

§ 1^{er}. Dès qu'elle cesse d'être valable, la lettre de mer doit être restituée à l'autorité qui l'a délivrée.

§ 2. Si la lettre de mer cesse d'être valable alors que le bâtiment se trouve hors du Royaume, le capitaine

ART. 4.

De zeebrief vermeldt :

1° de naam van het vaartuig, de aard en het vermogen der voortstuwingsmachine, de thuishaven van het schip, zijn nummer van teboekstelling en, gebeurlijk, zijn volgnummer voorafgegaan van de aanvangsletters van zijn thuishaven;

2° de verrichtingen waarvoor het vaartuig gewoonlijk en hoofdzakelijk gebezigd wordt of zal worden;

3° de bruto en netto-inhoud van het vaartuig, zijn kenmerken en de seinletters die het krijgt;

4° de naam van de kapitein of de schipper en zijn nationaliteit;

5° de naam en voornamen, de werkelijke woonplaats of bij voorkomend geval de gekozen woonplaats van de eigenaar of eigenaars, indien het vaartuig aan één of meerdere natuurlijke personen toebehoort; indien het vaartuig toebehoort aan één of meerdere rechtspersonen, de naam, de plaats van de hoofdinstelling en de maatschappelijke zetel van die persoon of personen.

Inhoud en vorm van de zeebrieven worden voorts door de Koning bepaald.

ART. 5.

§ 1. De zeebrief wordt geweigerd of ingetrokken :

1° indien daarvan een ongeoorloofd of verkeerd gebruik werd of wordt gemaakt, dat aan de goede betrekkingen tussen België en een ander land kan afbreuk doen of de eer van de vlag in het gedrang kan brengen, of indien er een gegronde vermoeden bestaat dat daarvan zodanig gebruik is gemaakt;

2° indien de kapitein of de schipper niet van Belgische nationaliteit is en niet geniet van de afwijking, bepaald in artikel 2, tweede lid van de wet betreffende de nationaliteit van de zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

§ 2. De zeebrief kan worden ingetrokken wanneer de eigenaar van het vaartuig de bepalingen van deze wet overtreedt.

ART. 6.

De zeebrief vervalt :

1° wanneer een wijziging intreedt in een van de gegevens die erin moeten worden vermeld krachtens artikel 4, 1°, 2°, 3° en 5°;

2° wanneer het zeeschip de Belgische nationaliteit verliest krachtens de wet betreffende de nationaliteit van de zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

ART. 7.

§ 1. De vervalte zeebrief wordt onmiddellijk teruggezonden aan de overheid die hem heeft uitgereikt.

§ 2. Wanneer de zeebrief vervalt terwijl het vaartuig zich buiten het Rijk bevindt, is de kapitein of de

ou le patron est tenu de remettre, contre reçu, la lettre de mer à l'agent consulaire belge le plus proche, en indiquant le motif de la restitution.

Faute de pouvoir satisfaire à cette prescription, le capitaine ou le patron est tenu d'annuler lui-même la lettre de mer, en la coupant en diagonale, et de la renvoyer au Ministre en indiquant le motif de l'annulation.

§ 3. A défaut de remise volontaire, la lettre de mer non valable est retirée d'office par le commissaire maritime ou l'agent consulaire belge.

§ 4. Il n'est délivré de nouvelle lettre de mer que contre remise de l'ancienne lettre de mer définitive ou provisoire, à moins qu'il ne soit justifié de sa perte.

ART. 8.

Le Ministre ou son délégué délivre des lettres de mer provisoires :

1° pour les navires qui viennent d'être acquis ou construits à l'étranger et qui acquièrent la nationalité belge;

2° pour les navires en cours de voyage au moment où la lettre de mer cesse d'être valable par application de l'article 6, 1°.

La lettre de mer provisoire est valable jusqu'à ce que le navire soit muni d'une lettre de mer définitive, et pour un an au plus.

Elle est délivrée, dans le cas visé au 1°, sur production de l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété du navire, du certificat de jaugeage dressé par les autorités du pays dans lequel le navire, suivant le cas, a été construit ou immatriculé ou enregistré, et après délivrance, par les autorités belges, du certificat de navigabilité.

Dans le cas visé au 2°, la lettre de mer provisoire est délivrée sur production des documents attestant les modifications intervenues.

ART. 9.

§ 1^{er}. Le Ministre ou son délégué délivre des lettres de mer spéciales afin de permettre aux navires acquis ou armés en Belgique pour compte d'étrangers, 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 certificat de navigabilité spécial valable pour le voyage que le navire est autorisé à effectuer sous pavillon belge.

A l'arrivée du navire à sa destination, la lettre de mer spéciale doit être remise à l'agent consulaire belge le plus proche qui la renvoie au Ministre.

Faute de pouvoir satisfaire à la prescription de l'alinéa 3, il est procédé comme il est prévu à l'article 7, § 2, alinéa 2.

schipper gehouden de zeebrief, tegen ontvangstbewijs, aan de naastbijzijnde Belgische consulaire agent te bezorgen, onder vermelding van de reden der teruggave.

Kan hij dit voorschrift niet naleven, dan is de kapitein of de schipper gehouden zelf de zeebrief ongeldig te maken door hem overhoeks door te knippen, en hem onder vermelding van de reden der ongeldigmaking aan de Minister in te zenden.

§ 3. Bij gebreke van vrijwillige inlevering wordt de vervallen zeebrief ambtshalve ingetrokken door de waterschout of door de Belgische consulaire ambtenaar.

§ 4. Geen nieuwe zeebrief wordt uitgereikt dan tegen inlevering van de vroegere definitieve of voorlopige zeebrief, tenzij wordt bewezen dat deze verloren is gegaan.

ART. 8.

De Minister of zijn gemachtigde geeft voorlopige zeebrieven af :

1° voor pas in het buitenland gekochte of gebouwde zeeschepen die de Belgische nationaliteit verkrijgen;

2° voor zeeschepen die onderweg zijn op het tijdstip dat hun zeebrief krachtens artikel 6, 1° vervalt.

De voorlopige zeebrief is geldig totdat het zeeschip van een definitieve zeebrief voorzien is, doch niet langer dan één jaar.

De voorlopige zeebrief bedoeld in 1°, wordt uitgereikt op voorlegging van een akte van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten van eigendom op het zeeschip, van de meetbrief opgemaakt door de overheden van het land waarin het zeeschip, naargelang van het geval gebouwd of teboekgesteld of geregistreerd is, en nadat de Belgische overheid het certificaat van deugdelijkheid heeft afgegeven.

In het 2° bedoelde geval, wordt de zeebrief uitgereikt op voorlegging van de stukken tot staving der ingetreden wijziging.

ART. 9.

§ 1. De Minister of zijn gemachtigde ambtenaar geeft buitengewone zeebrieven af voor de in België voor rekening van vreemdelingen verkregen of uitgereede zeeschepen, opdat deze zich onder Belgische vlag naar een buitenlandse haven kunnen begeven.

De buitengewone zeebrieven worden enkel uitgereikt na opmaking van de meetbrief en van een bijzonder certificaat van deugdelijkheid geldig voor de reis die het schip onder Belgische vlag mag maken.

Bij de aankomst van het zeeschip ter bestemming, moet de buitengewone zeebrief worden bezorgd aan de naastbijzijnde consulaire ambtenaar, die hem aan de Minister terugzendt.

Kan het voorschrift van het derde lid niet worden nagekomen, dan wordt gehandeld zoals bepaald in artikel 7, § 2, tweede lid.

§ 2. Le Ministre ou son délégué délivre, après l'établissement des documents énumérés au § 1^{er}, alinéa 2, des lettres de mer spéciales valables pour la période des voyages d'essai de tout navire construit en Belgique. Elle doivent être renvoyées au Ministre après usage.

ART. 10.

Le Ministre ou son délégué peut délivrer des lettres de mer pour les bâtiments visés au dernier alinéa de l'article 271 du livre II du Code de commerce et qui ont été immatriculés conformément aux prescriptions de l'article 272bis du même Code ainsi que pour ceux, quelle que soit leur nature ou leur capacité, qui effectuent en mer occasionnellement ou exceptionnellement ou pour des raisons spéciales les opérations visées à l'article 271 précité.

Le Ministre peut imposer aux bâtiments prévus par le présent article, l'obligation d'être munis d'une lettre de mer et de porter le pavillon belge.

ART. 11.

Le Roi pourra soumettre 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.

ART. 12.

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

ART. 13.

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

ART. 14.

Avant de faire usage de la lettre de mer, le capitaine ou le patron y appose sa signature. Celle-ci doit être légalisée, suivant le cas, par le commissaire maritime ou l'agent consulaire. Il est procédé de même en cas de remplacement provisoire ou définitif du capitaine ou du patron.

ART. 15.

Les capitaines ou patrons de tous bâtiments sans distinction de nationalité sont tenus, à l'entrée et à la sortie d'un port belge, de présenter au commissaire maritime leur lettre de mer ou le document qui en tient lieu, ainsi que le certificat de jaugeage.

ART. 16.

Les capitaines au patrons des bâtiments belges sont tenus, lorsqu'ils entrent dans un port étranger pour y séjourner plus de vingt-quatre heures, de se rendre

§ 2. De Minister of zijn gemachtigde geeft nadat de in § 1, tweede lid genoemde documenten zijn opge-maakt, buitengewone zeebrieven af, die geldig zijn voor de proefvaartperiode van enig in België gebouwd zeeschip. Na gebruik moeten zij aan de Minister worden teruggezonden.

ART. 10.

De Minister of zijn gemachtigde kan zeebrieven uitreiken voor de bij het laatste lid van artikel 271 van boek II van het Wetboek van koophandel voorziene vaartuigen welke zijn teboekgesteld overeenkomstig de voorschriften van artikel 272bis van hetzelfde Wetboek, alsook voor de vaartuigen van gelijk welke aard of inhoud welke in zee toevallig of bij uitzondering of om bijzondere redenen de in voornoemd artikel 271 bedoelde verrichtingen uitvoeren.

De Minister kan aan de in dit artikel bedoelde vaartuigen de verplichting opleggen voorzien te zijn van een zeebrief en de Belgische vlag te voeren.

ART. 11.

De uitreiking van zeebrieven aan schepen gebruikt voor een vaart of voor verrichtingen waardoor ze uit de nationale wateren verwijderd blijven, kan door de Koning aan bijzondere voorwaarden worden onderworpen.

ART. 12.

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

ART. 13.

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

ART. 14.

Alvorens de kapitein of de schipper van de zeebrief gebruik maakt, voorziet hij hem van zijn handtekening; deze moet, naar gelang van het geval door de waterschout of door de consulaire ambtenaar voor echt worden verklaard. Bij voorlopige of definitieve vervanging van de kapitein of de schipper wordt op dezelfde wijze gehandeld.

ART. 15.

De kapiteins of de schippers van alle vaartuigen zonder onderscheid van nationaliteit zijn gehouden, bij het in- en uitvaren van een Belgische haven, aan de waterschout hun zeebrief of het als zeebrief geldend stuk, alsmede de meetbrief voor te leggen.

ART. 16.

De kapiteins of schippers van Belgische vaartuigen zijn gehouden, wanneer zij een vreemde haven binnenlopen om er meer dan vier en twintig uren te ver-

en personne, au plus tard le lendemain de leur arrivée, chez le consul belge ou son délégué pour faire viser leur lettre de mer.

Toutefois, les capitaines ou patrons des bâtiments faisant un service régulier vers les ports étrangers 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.

Le présent article n'est pas applicable aux patrons des bâtiments de pêche et des bâtiments visés à l'article 10, sauf dans les cas, où, à la suite d'avaries, ils sont contraints de faire relâche dans un port étranger.

ART. 17.

Le choix du nom d'un bâtiment muni d'une lettre de mer et tout changement de ce nom doivent être soumis à l'agrément du Ministre ou son délégué.

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

ART. 18.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs ou de l'une de ces peines seulement, quiconque aura fait naviguer un bâtiment non muni de la lettre de mer imposée par la présente loi.

ART. 19.

Sera puni d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs, tout capitaine ou patron qui, même en dehors de la Belgique :

1° aura contrevenu aux prescriptions des articles 1, 7, 9, § 1^{er}, alinéa 3 et 12 à 16;

2° sans préjudice du 1°, aura fait usage d'une lettre de mer qui a cessé d'être valable.

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

ART. 20.

Toutes les dispositions du livre premier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par les articles 18 et 19.

ART. 21.

Le Roi fixera les conditions dans lesquelles des lettres de mer seront délivrées pour les bâtiments de plaisance et ceux destinés à des opérations non lucratives en mer ou dans les eaux maritimes.

blijven, zich persoonlijk, uiterlijk daags na hun aankomst, bij de Belgische consul of diens gemachtigde te begeven om hun zeebrief te doen aftekenen.

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

Dit artikel vindt geen toepassing ten aanzien van de schippers van vissersvaartuigen en van vaartuigen als bedoeld in artikel 10, behalve indien zij wegens averij verplicht zijn een vreemde haven binnen te lopen.

ART. 17.

De keuze van de naam van een vaartuig dat van een zeebrief is voorzien en elke verandering van die naam behoren de Minister of zijn gemachtigde ter goedkeuring te worden voorgelegd.

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

ART. 18.

Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank of met één van die straffen alleen, wordt gestraft al wie een vaartuig, dat niet van de bij deze wet opgelegde zeebrief is voorzien, in zee of in de zeewateren heeft doen varen.

ART. 19.

Met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank wordt gestraft elke kapitein schipper die, zelfs buiten België :

1° de voorschriften van de artikelen 1, 7, 9, § 1, derde lid en 12 tot 16 heeft overtreden;

2° onverminderd 1°, van een vervallen zeebrief gebruik heeft gemaakt.

Met dezelfde straffen wordt gestraft de kapitein die ten onrechte gebruik heeft gemaakt van de Belgische vlag of, aan boord van een aan de voorschriften van deze wet onderworpen schip, een andere vlag dan de nationale vlag of wel een niet door de reglementen of door de zeevaartoverheid erkende vlag heeft gehesen.

ART. 20.

Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, zonder uitzondering van hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn van toepassing op de misdrijven in artikelen 18 en 19 bepaald.

ART. 21.

De Koning stelt vast onder welke voorwaarden zeebrieven worden afgegeven aan pleziervaartuigen en aan schepen bestemd tot niet winstgevende verrichtingen op zee of in de zeewateren.

Il déterminera la forme et la teneur de ces documents.

Le statut administratif des bâtiments de plaisance pourra de même être réglé par le Roi.

ART. 22.

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.

Toutefois, l'article 5, § 1^{er}, est applicable à ces lettres de mer dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

ART. 23.

Sont abrogés :

1° la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer, modifiée par la loi du 25 août 1920;

2° la loi du 31 mai 1920 qui est relative aux attributions du Ministre des chemins de fer, marine, postes et télégraphes en matière de lettres de mer.

ART. 24.

La présente loi entre en vigueur le premier jour du septième mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 20 juillet 1964.

Hij zal de vorm en de inhoud ervan bepalen.

Het administratief statuut der pleziervaartuigen zal insgelijks door de Koning kunnen geregeld worden.

ART. 22.

De overeenkomstig de bepalingen der wet van 20 september 1903 uitgereikte zeebrieven, welke niet vervallen zijn op de 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.

Het eerste lid van artikel 5, § 1, vindt echter toepassing op bedoelde zeebrieven met ingang van de dag van inwerkingtreding van deze wet.

ART. 23.

Opgeheven worden :

1° de wet van 20 september 1903 op de zeebrieven, gewijzigd bij de wet van 25 augustus 1920;

2° de wet van 31 mei 1920 die betrekking heeft op de ambtsbevoegdheden van de Minister van spoorwegen, zeewezen, posterijen en telegraphen inzake zeebrieven.

ART. 24.

Deze wet treedt in werking de eerste dag van de zevende maand na die waarin zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 20 juli 1964.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P.-H. SPAAK.

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

P. VERMEYLEN.

Le Ministre des Communications, | De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 27 février 1963, d'une demande d'avis sur un projet de loi « sur les lettres de mer », a donné le 2 avril 1963 l'avis suivant :

Le projet de loi a pour but de remplacer la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer, par une loi nouvelle.

Le projet L.8300 relatif à la nationalité des navires et à l'immatriculation des navires et des bateaux rend indispensable la révision complète de la loi du 20 septembre 1903.

Actuellement, la lettre de mer est le seul document autorisant un navire à naviguer sous pavillon belge.

L'octroi de la nationalité belge aux navires sera, désormais, organisé par les dispositions du projet L.8300, qui prévoit également l'immatriculation obligatoire des navires de nationalité belge.

La lettre de mer ne constituera plus un document dont la possession confère au navire la nationalité belge, mais « une sorte de passeport attestant cette nationalité ».

Il en résulte que les conditions auxquelles est soumise l'obtention d'une lettre de mer se trouvent considérablement simplifiées, ces conditions devant, pour la plupart, être remplies pour l'acquisition de la nationalité belge.

ARTICLE PREMIER.

L'article 3 du Livre II du Code de commerce, tel que l'article 3 du projet L.8300, propose de le modifier, dispose que :

« Tout navire de nationalité belge construit ou en construction doit être immatriculé, sous un numéro spécial, au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers ».

La condition qui rend obligatoire l'immatriculation du navire, est donc sa nationalité belge.

D'autre part, selon l'exposé des motifs, la lettre de mer constitue « une sorte de passeport attestant cette nationalité ».

Il est, dès lors, plus logique de faire dépendre directement l'obligation d'être muni d'une lettre de mer, de la possession de la nationalité belge.

Il convient donc de rédiger l'article 1^{er} comme suit :

« Article 1^{er}. — § 1^{er}. Les navires de nationalité belge doivent être munis d'une lettre de mer délivrée conformément aux dispositions de la présente loi et porter le pavillon belge.

» Le Roi peut exonérer, dans les conditions qu'il détermine, certaines catégories de navires de l'obligation de porter le pavillon belge.

» § 2. Il est interdit à un navire qui n'est pas muni d'une lettre de mer de faire usage du pavillon belge ».

ART. 2.

L'article 2 devrait être rédigé comme suit :

« Article 2. — ... au nom du Roi par le Ministre qui a l'Administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions, dénommé ci-après le Ministre ou par son délégué ».

ART. 3.

L'avis L.2344 observait qu'aucune disposition légale ou réglementaire n'avait défini, en droit belge, la notion de « port d'attache » et qu'il convenait de combler cette lacune.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 27^e februari 1963 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « op de zeebrieven », heeft de 2^e april 1963 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp van wet bedoelt de wet van 20 september 1903 op de zeebrieven door een nieuwe wet te vervangen.

Het ontwerp L. 8300 betreffende de nationaliteit van de zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen maakt het volstrekt noodzakelijk de wet van 20 september 1903 in haar geheel te herzien.

Thans is de zeebrief het enige document op grond waarvan een zeeschip onder Belgische vlag mag varen.

De toekenning van de Belgische nationaliteit aan zeeschepen zal voortaan worden geregeld door de bepalingen van de ontwerp-wet L. 8300, die ook de verplichte teboekstelling van zeeschepen van Belgische nationaliteit voorschrijft.

De zeebrief zal niet langer een document zijn door het bezit waarvan een zeeschip de Belgische nationaliteit verkrijgt, maar « een soort van pas waarbij die nationaliteit bevestigd wordt ».

Dit alles heeft tot gevolg, dat de voorwaarden voor het verkrijgen van een zeebrief aanzienlijk worden vereenvoudigd, want voor het grootste deel moeten zij vervuld worden opdat de Belgische nationaliteit kan worden verkregen.

ARTIKEL EÉN.

Artikel 3 van boek II van het Wetboek van koophandel, zoals artikel 3 van ontwerp L. 8300 het bedoelt te wijzigen, bepaalt :

« Elk gebouwd of in aanbouw zijnde zeeschip van Belgische nationaliteit moet, onder een speciaal nummer, teboekgesteld worden ten kantore van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen ».

Er is dus verplichting tot het teboekstellen van een zeeschip als dit de Belgische nationaliteit bezit.

Anderzijds is de zeebrief, volgens de memorie van toelichting, « een soort van pas waarbij die nationaliteit bevestigd wordt ».

Het ligt dan ook in de rede, de verplichting tot het houden van een zeebrief rechtstreeks afhankelijk te maken van het bezit van de Belgische nationaliteit.

Artikel 1 leze men dus als volgt :

« Artikel 1. — § 1. Zeeschepen van Belgische nationaliteit moeten voorzien zijn van een overeenkomstig de bepalingen van deze wet afgegeven zeebrief en moeten de Belgische vlag voeren.

De Koning kan, onder door Hem te stellen voorwaarden, bepaalde categorieën van zeeschepen ontslaan van de verplichting tot het voeren van de Belgische vlag.

§ 2. Een zeeschip dat niet voorzien is van een zeebrief, mag geen gebruik maken van de Belgische vlag ».

ART. 2.

Men leze dit artikel als volgt :

« Artikel 2. — Zeebrieven worden namens de Koning afgegeven door de Minister tot wiens bevoegdheid het zeezezen en de binnenvaart behoren, hierna genoemd de Minister, of door zijn gemachtigde ».

ART. 3.

In zijn advies n^o L.2344 heeft de Raad van State erop gewezen, dat in het Belgisch recht geen wets- of verordening-bepaling het begrip « thuishaven » heeft omschreven en dat die leemte moest worden aangevuld.

D'autre part, selon le fonctionnaire délégué, le « certificat de navigabilité » est le « permis de navigation » prévu par la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires.

L'article 1^{er}, 1, de l'arrêté royal du 12 décembre 1957 portant règlement sur l'inspection maritime dispose :

« On entend, pour l'application du présent arrêté, par ... « certificat de navigabilité » : le permis de navigation prévu par la loi ».

L'assimilation ne vaut que pour l'application de cet arrêté royal et il conviendrait que le projet précisât, tout au moins dans l'exposé des motifs, que le certificat de navigabilité est le permis de navigation.

Si l'intention du Gouvernement est de substituer, d'une manière générale et définitive, l'expression « certificat de navigabilité » à celle de « permis de navigation », il conviendrait de modifier, sur ce point, la loi du 25 août 1920.

ART. 4.

Au 2^o, le mot « navire » doit être remplacé par « bâtiment » puisque des lettres de mer peuvent être délivrées, en vertu de l'article 10, à des bateaux.

ART. 5.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, l'alinéa 1^{er} est impératif et oblige le Ministre à refuser ou à retirer la lettre de mer dans les cas prévus tandis que l'alinéa 2 laisse au Ministre un pouvoir d'appréciation. Il conviendrait, afin de mieux faire apparaître cette différence, de diviser l'article en deux paragraphes et de supprimer à l'alinéa 2, qui deviendrait ainsi le § 2, le mot « également ».

L'article exprimerait mieux les intentions du Gouvernement s'il était rédigé comme suit :

§ 1^{er}. La lettre de mer est refusée ou retirée :

1^o ... ou s'il existe une présomption fondée qu'un tel usage en a été fait;

2^o lorsque le capitaine ou le patron n'est pas de nationalité belge et qu'il ne bénéficie pas de la dérogation prévue par l'article 1^{er}, § 4, de la loi sur la nationalité des navires et sur l'immatriculation des navires et des bateaux.

§ 2. La lettre de mer peut être retirée ... ».

ART. 6.

L'article 4 auquel se réfère le 1^o, concerne les renseignements que doit mentionner la lettre de mer.

Au 2^o, le mot « bâtiment » doit être remplacé par le mot « navire », puisque la loi à laquelle il est fait référence ne règle l'acquisition ou la perte de la nationalité belge que pour les seuls navires.

L'article 6 gagnerait à être rédigé comme suit :

« Article 6. — La lettre de mer cesse d'être valable :

1^o lorsqu'une modification se produit en ce qui concerne l'un des éléments qui doivent y être mentionnés en vertu de l'article 4, 1^o, 2^o, 3^o et 5^o;

2^o lorsque le navire perd la nationalité belge en vertu de la loi sur la nationalité des navires et sur l'immatriculation des navires et bateaux ».

ART. 7.

Le § 2, alinéa 1^{er}, serait mieux rédigé comme suit :

« Si la lettre de mer cesse d'être valable alors que le bâtiment se trouve hors du Royaume, le capitaine ou le patron est tenu de remettre, contre reçu, la lettre de mer à l'agent consulaire belge le plus proche, en indiquant le motif de la restitution ».

Het « certificaat van deugdelijkheid » is, volgens de gemachtigde ambtenaar, het « bewijs van deugdelijkheid », waarvan sprake is in de wet van 25 augustus 1920 op de veiligheid der schepen.

Artikel 1, 1, van het koninklijk besluit van 12 december 1957 houdende zeevaartinspectiereglement bepaalt :

« Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder ... « certificaat van deugdelijkheid » : het bewijs van deugdelijkheid voorzien door de wet ».

De gelijkstelling geldt alleen voor de toepassing van dat koninklijk besluit, zodat het ontwerp, of althans de memorie van toelichting, zou moeten vermelden dat het « certificaat van deugdelijkheid » hetzelfde is als het « bewijs van deugdelijkheid ».

Wil de Regering eens en voorgoed de term « bewijs van deugdelijkheid » vervangen door « certificaat van deugdelijkheid », dan moet de wet van 25 augustus 1920 op dat punt worden gewijzigd.

ART. 4.

In dit artikel vervange men « schip » door « vaartuig », want krachtens artikel 10 kunnen zeebrieven worden afgegeven aan binnenschepen.

ART. 5.

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, is het eerste lid een gebodsbepaling, die de Minister verplicht de zeebrieven in de aangegeven gevallen te weigeren of in te trekken; het tweede lid van zijn kant laat de Minister beoordelingsbevoegdheid. Om dit verschil duidelijker tot uiting te brengen verdele men het artikel in twee paragrafen, onder schrapping van « ook » in het tweede lid, dat dan § 2 wordt.

Het artikel zou de bedoeling van de Regering beter weer geven in de volgende lezing :

« § 1. De zeebrief wordt geweigerd of ingetrokken :

1^o ... of indien er een gegrond vermoeden bestaat dat daarvan een zodanig gebruik is gemaakt;

2^o indien de kapitein of de schipper niet van Belgische nationaliteit is en niet geniet van de afwijking, bepaald in artikel 1, § 4 van de wet betreffende de nationaliteit van de zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

§ 2. De zeebrief kan worden ingetrokken ... ».

ART. 6.

Artikel 4, waarnaar onder 1^o wordt verwezen, betreft de gegevens die de zeebrief moet bevatten.

Onder 2^o moet « schip » worden vervangen door « zeeschip », want de wet waarnaar wordt verwezen, regelt de verkrijging of het verlies van de Belgische nationaliteit alleen voor zeeschepen.

Artikel 6 kan beter als volgt worden gelezen :

« Artikel 6. — De zeebrief vervalt :

1^o wanneer een wijziging intreedt in één van de gegevens die erin moeten worden vermeld krachtens artikel 4, 1^o, 2^o, 3^o en 5^o;

2^o wanneer het zeeschip de Belgische nationaliteit verliest krachtens de wet betreffende de nationaliteit van de zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen ».

ART. 7.

Paragraaf 2, eerste lid, kan beter als volgt worden gelezen :

« Wanneer de zeebrief vervalt terwijl het vaartuig zich buiten het Rijk bevindt, is de kapitein of de schipper gehouden de zeebrief, tegen ontvangstbewijs, aan de naastbijzijnde Belgische consulaire agent te bezorgen, met vermelding van de reden der teruggave ».

Le § 4 gagnerait en clarté s'il était rédigé ainsi :

« Il n'est délivré de nouvelle lettre de mer, définitive ou provisoire, que contre remise de l'ancienne lettre de mer, à moins qu'il ne soit justifié de sa perte ».

ART. 8.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, l'article 8 concerne exclusivement les navires. Il y aurait lieu, dès lors, de remplacer dans cet article, le mot « bâtiment » par le mot « navire ».

A l'alinéa 1^{er}, 1^o, l'intention du Gouvernement est de délivrer des lettres de mer provisoires aux seuls navires belges.

L'alinéa 1^{er} serait mieux rédigé comme suit :

« Le Ministre ou son délégué délivre des lettres de mer provisoires :

1^o pour les navires qui viennent d'être acquis ou construits à l'étranger et qui acquièrent la nationalité belge;

2^o pour les navires en cours de voyage au moment où leur lettre de mer cesse d'être valable par application de l'article 6, 1^o ».

A l'alinéa 3, le mot « ci-dessus » doit être supprimé.

Le mot « titre » est superflu, le mot « acte » ayant une portée générale. Il y aurait donc lieu d'omettre les mots « ou du titre ».

A l'alinéa 4, le mot « ci-dessus » doit être omis.

ART. 9.

Cet article concerne les lettres de mer spéciales délivrées aux navires. Il y aurait lieu de remplacer le mot « bâtiment » par le mot « navire ».

Au début de cet article il y a lieu d'écrire « le Ministre ou son délégué ... ».

Au § 1^{er}, le dernier alinéa devrait être rédigé comme suit :

« Faute de pouvoir satisfaire à la prescription de l'alinéa 3, il est procédé comme il est prévu à l'article 7, § 2, alinéa 2 ».

Le § 2 gagnerait à être rédigé de la manière suivante :

« Le Ministre ou son délégué délivre, après l'établissement des documents énumérés au § 1^{er}, alinéa 2, des lettres de mer spéciales valables pour la période des voyages d'essai de tout navire construit en Belgique. Elles doivent être renvoyées au Ministre après usage ».

ART. 10.

Les articles du Code de commerce auxquels l'article 10 se réfère sont les articles 271 et 272bis tels qu'ils résultent du projet L.8300 (articles 8 et 9), relatif à la nationalité des navires de mer et l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur.

La dernière phrase de l'alinéa 1^{er} prévoit que des lettres de mer peuvent être délivrées pour les bâtiments qui effectuent en mer les opérations visées à l'article 271, « occasionnellement ou exceptionnellement ou pour des raisons spéciales ». Les mots « ou pour des raisons spéciales » n'ajoutent rien à ce qu'expriment déjà les mots « occasionnellement ou exceptionnellement ». Ils devraient être supprimés.

L'alinéa 2 prévoit que le Ministre pourra imposer à certains bâtiments d'être munis d'une lettre de mer. Selon les explications du fonctionnaire délégué, le Ministre pourra imposer cette obligation eu égard à la nature des opérations effectuées par ces bâtiments.

ART. 12.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, l'article 12 ne s'applique qu'aux navires.

Voor § 4 ware de volgende lezing duidelijker :

« Geen nieuwe definitieve of voorlopige zeebrief wordt afgegeven dan tegen inlevering van de vroegere, tenzij wordt bewezen dat deze verloren is gegaan ».

ART. 8.

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, betreft artikel 8 uitsluitend zeeschepen. Derhalve vervange men « schip » door « zeeschip ».

Met het eerste lid, 1^o, bedoelt de Regering, dat alleen aan Belgische zeeschepen voorlopige zeebrieven worden afgegeven.

Het eerste lid kan beter als volgt worden gelezen :

« De Minister of zijn gemachtigde geeft voorlopige zeebrieven af :

1^o voor pas in het buitenland gekochte of gebouwde zeeschepen die de Belgische nationaliteit verkrijgen;

2^o voor zeeschepen die onderweg zijn op het tijdstip dat hun zeebrief krachtens artikel 6, 1^o, vervalt ».

In het derde lid moet het woord « hierboven » worden geschrapt.

Het woord « akte » is algemeen genoeg zodat de woorden « of titel » geschrapt kunnen worden.

In de Franse tekst van het vierde lid schrappe men het woord « ci-dessus ».

ART. 9.

Dit artikel betreft de « buitengewone » zeebrieven die voor zeeschepen worden afgegeven. Men vervange « schip » door « zeeschip ».

Het begin van dit artikel leze men : « De Minister of zijn gemachtigde ».

Het laatste lid van § 1 leze men als volgt :

« Kan het voorschrift van het derde lid niet worden nagekomen, dan wordt gehandeld zoals bepaald is in artikel 7, § 2, tweede lid ».

Paragraaf 2 kan beter worden gelezen als volgt :

« § 2. De Minister of zijn gemachtigde geeft, nadat de in § 1, tweede lid, genoemde documenten zijn opgemaakt, buitengewone zeebrieven af, die geldig zijn voor de proefvaartperiode van enig in België gebouwd zeeschip. Na gebruik moeten zij aan de Minister worden teruggezonden ».

ART. 10.

De artikelen van het Wetboek van koophandel waarnaar artikel 10 verwijst, zijn 271 en 272bis, zoals die zich voordoen na het ontwerp L.8300 (artikelen 8 en 9) betreffende de nationaliteit van de zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

De laatste volzin van het eerste lid bepaalt, dat zeebrieven kunnen worden afgegeven voor vaartuigen die in zee « toevallig of bij uitzondering of om bijzondere redenen » de in artikel 271 bedoelde verrichtingen uitvoeren. De woorden « of om bijzondere redenen » voegen niets toe aan hetgeen reeds in « toevallig of bij uitzondering » is gezegd. Zij dienen te vervallen.

Het tweede lid bepaalt, dat de Minister aan sommige vaartuigen de verplichting kan opleggen voorzien te zijn van een zeebrief. Volgens de gemachtigde ambtenaar kan de Minister dat doen gelet op de aard van de verrichtingen van die vaartuigen.

ART. 12.

Steeds volgens de gemachtigde ambtenaar geldt artikel 12 alleen voor zeeschepen.

L'article 12 devrait, dès lors, être rédigé comme suit :

« Article 12. — Les navires pourvus d'une lettre de mer en vertu de l'article 1er, § 1er, ou des articles 8 et 9, doivent être munis d'un rôle d'équipage ».

ART. 16.

Au dernier alinéa, les mots « ci-dessus » doivent être omis.

ART. 17.

Il y a lieu d'écrire « le Ministre ou son délégué ».

ART. 20.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

« Article 20. — Toutes les dispositions du livre premier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par les articles 18 et 19 ».

ART. 21.

Cet article abrogatoire devrait, pour satisfaire aux règles de légistique, devenir l'article 23.

La loi du 31 mai 1920 qui est relative aux attributions du Ministre des Chemins de fer, marine, postes et télégraphes, dispose que :

« Le Ministre des chemins de fer, marine, postes et télégraphes est substitué au Ministre des Affaires étrangères pour tout ce qui concerne l'exécution de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer ».

En abrogeant la loi du 20 septembre 1903, le projet rend sans objet la loi du 31 mai 1920.

Il s'indiquerait, dès lors, que le projet abrogeât explicitement la loi du 31 mai 1920.

L'article 21 devrait être rédigé de la manière suivante :

« Article 21. — Sont abrogées :

1° la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer, modifiée par la loi du 25 août 1920;

2° la loi du 31 mai 1920 qui est relative aux attributions du Ministre des Chemins de fer, marine, postes et télégraphes en matière de lettres de mer ».

ART. 22.

Cet article, qui fixe la date d'entrée en vigueur de la loi, devrait être le dernier article du projet.

Pour éviter toute difficulté quant à la date précise d'entrée en vigueur de la loi, il est proposé de rédiger cet article comme suit :

« Article 22. — La présente loi entre en vigueur le premier jour du (septième) mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge* ».

ART. 23.

Cet article deviendrait l'article 24 du projet.

Comme les articles du projet ne sont groupés ni sous des chapitres, ni sous des intitulés, il serait préférable d'omettre l'intitulé « Disposition transitoire » qui précède l'article 23 du projet.

L'alinéa 2 serait mieux rédigé comme suit :

« Toutefois, l'article 5, § 1er, est applicable à ces lettres de mer dès l'entrée en vigueur de la présente loi ».

ART. 24.

Cet article deviendrait l'article 21 du projet.

Het kan dus als volgt worden gelezen :

« Artikel 12. — Zeeschepen die krachtens artikel 1, § 1, of krachtens de artikelen 8 en 9 van een zeebrief voorzien zijn, moeten een monsterrol hebben ».

ART. 16.

In het laatste lid moet het woord « bovenstaand » vervallen.

ART. 17.

Men leze : « De Minister of zijn gemachtigde ».

ART. 20.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

« Artikel 20. — Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, zonder uitzondering van hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn van toepassing op de misdrijven in de artikelen 18 en 19 bepaald ».

ART. 21.

Krachtens de eisen van de wetgevingstechniek moet dit opheffingsartikel artikel 23 worden.

De wet van 31 mei 1920, die betrekking heeft op de ambtsbevoegdheden van de Minister van spoorwegen, zeewezen, posterijen en telegraphen, bepaalt :

« De Minister van spoorwegen, zeewezen, posterijen en telegraphen neemt de plaats in van de Minister van Buitenlandse Zaken voor al wat de uitvoering betreft van de wet van 20 september 1903 op de zeebrieven ».

Door het opheffen van de wet van 20 september 1903 maakt het ontwerp de wet van 31 mei 1920 onwerkzaam.

Het zou dus de wet van 31 mei 1920 uitdrukkelijk moeten opheffen.

Men leze artikel 21 als volgt :

« Artikel 21. — Opgeheven worden :

1° de wet van 20 september 1903 op de zeebrieven, gewijzigd bij de wet van 25 augustus 1920;

2° de wet van 31 mei 1920 die betrekking heeft op de ambtsbevoegdheden van de Minister van spoorwegen, zeewezen, posterijen en telegraphen inzake zeebrieven ».

ART. 22.

Dit artikel bepaalt de dag waarop de wet in werking treedt en zou dus het laatste van het ontwerp moeten zijn.

Iedere moeilijkheid omtrent de juiste dag van inwerkingtreding van de wet zou worden ondervangen door de volgende lezing :

« Artikel 22. — Deze wet treedt in werking de eerste dag van de (zevende) maand na die waarin zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt ».

ART. 23.

Dit artikel zou artikel 24 van het ontwerp moeten worden.

Aangezien er in het ontwerp overigens geen hoofdstukken of opschriften zijn, schrappe men het opschrift « Overgangsbepaling » boven artikel 23.

Het tweede lid kan beter als volgt worden gelezen :

« Artikel 5, § 1, is echter op die zeebrieven van toepassing zodra deze wet in werking treedt ».

ART. 24.

Dit artikel zou artikel 21 van het ontwerp worden.

Pour le motif indiqué ci-dessus, l'intitulé « Disposition particulière » qui précède l'article devrait être supprimé.

Le Conseil d'Etat renouvelle l'observation qu'il avait formulée au sujet de l'article 26 de l'avis L.2344 en ces termes :

« L'article 26 annonce une réglementation spéciale pour les bâtiments de plaisance et pour ceux destinés à des opérations non lucratives en mer ou dans les eaux maritimes.

Il serait souhaitable de prévoir expressément que la loi relative aux lettres de mer ne s'applique pas à ces bâtiments. Ceci serait de nature à enlever le doute qui subsiste à cet égard.

Enfin, il y a lieu d'observer, à propos du dernier alinéa de l'article 26, que la notion de « statut administratif des bâtiments de plaisance » manque de clarté et devrait être mieux définie ».

L'intention du Gouvernement est d'exclure de l'application de la loi sur les lettres de mer les bâtiments de la marine de l'Etat.

Cette intention pourrait être exprimée comme suit sous un article 22 :

« Article 22. — La présente loi ne s'applique pas aux bâtiments de la marine de l'Etat ».

L'article qui fixe la date d'entrée en vigueur de la loi porterait le numéro 25.

La Chambre était composé de :

MM. J. SUETENS, premier président; L. MOUREAU et G. HOLOYE, conseillers d'Etat; J. ROLAND et J. DE MEYER, assesseurs de la section de législation; G. DE LEUZE, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut.

Le Greffier, — De Griffier,

(s.)
(get.) G. DE LEUZE.

Pour expédition délivrée au Ministre des Communications.

Le 6 mai 1963.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

Om de reeds vermelde reden zou het opschrift « Bijzondere bepaling » boven dit artikel moeten vervallen.

Hier moge de opmerking worden herhaald die de Raad van State met betrekking tot artikel 26 van het ontwerp L.2344 als volgt heeft geformuleerd :

« Artikel 26 stelt een speciale regeling in het vooruitzicht voor de pleziervaartuigen en de vaartuigen die niet gebruikt worden met het oog op winstgevende verrichtingen op zee of in de buitenwateren.

Het ware gewenst uitdrukkelijk te bepalen dat de wet op de zeebrieven niet van toepassing is op die vaartuigen en zodoende alle twijfel hieromtrent weg te nemen.

Ten slotte dient bij het laatste lid van artikel 26 opgemerkt dat het begrip « bestuurlijk statuut der pleziervaartuigen » aan duidelijkheid ontbreekt en dat dit begrip nader zou moeten omschreven worden ».

De Regering is voornemens de wet op de zeebrieven niet toe te passen op vaartuigen van het Rijkszeewezen.

Dat voornemen kan tot uiting worden gebracht in een als volgt te lezen artikel 22;

« Artikel 22. — Deze wet is niet van toepassing op vaartuigen van het Rijkszeewezen ».

De datum waarop de wet in werking treedt, zou dan worden vastgesteld in een artikel 25.

De Kamer was samengesteld uit :

De Heren J. SUETENS, eerste-voorzitter; L. MOUREAU en G. HOLOYE, raadsheren van State; J. ROLAND en J. DE MEYER, bijzitters van de afdeling wetgeving; G. DE LEUZE, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. SUETENS.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. COOLEN, substituit.

Le Président, — De Voorzitter,

(s.)
(get.) J. SUETENS.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Verkeerswezen.

6 mei 1963.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.