

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1939-1940.

SÉANCE DU 14 MARS 1940.

Rapport de la Commission des Transports chargée d'examiner le Projet de Loi portant revision de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer.

(Voir le n^o 9 du Sénat.)

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1939-1940.

VERGADERING VAN 14 MAART 1940.

Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende herziening van de wet van 20 September 1903 op de zeebrieven.

(Zie n^r 9 van den Senaat.)

Présents : MM. TOCH, président; BUISSET, CASTERMAN, CLAUS, le comte DE LA BARRE d'ERQUELINNES, DEMETS (Adolphe), DE WILDE, GALDEROUX, LALEMAND, MIGNOLET, MOLET, ROLAND, le vicomte SIMONIS et DENS, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Nos navires naviguent sous la protection des lettres de mer délivrées sous le régime d'une législation votée il y a près de quarante ans.

Quiconque entretient quelque contact avec la navigation maritime sait l'importance que présente ce document, sans lequel le navire ne peut être exploité, sans lequel il ne peut ni se trouver en mer, ni pénétrer dans aucun port.

Il y a lieu de penser que notre loi sur les lettres de mer, de 1903, fut bien conçue puisqu'elle a pu être appliquée jusqu'à ce jour, sans amendement substantiel.

La revision qui nous en est proposée est la conséquence de l'institution de l'immatriculation obligatoire des navires faisant l'objet du projet de loi, *Doc. parl. n^o 9 (session 1939-1940).*

Aux termes de ce projet de loi, le

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Onze zeeschepen varen onder de bescherming der zeebrieven, die afgeleverd worden onder het regime van een wetgeving die haast veertig jaar oud is.

Wie maar eenigszins in voeling leeft met de zeevaart weet welk belang dit stuk heeft, zonder hetwelk het schip niet mag geëxploiteerd worden, zonder hetwelk het noch zee mag kiezen, noch een haven mag binnenvaren.

Men mag denken dat onze wet op de zeebrieven van 1903 goed werd opgevat, vermits zij tot heden kon toegepast worden zonder belangrijke wijziging.

De herziening die ons thans wordt voorgesteld is het gevolg van de invoering der verplichte teboekstelling van de schepen die het voorwerp uitmaken van het wetsontwerp, *gedr. st. n^r 9 (zitting 1939-1940).*

Luidens dit wetsontwerp moet het

navire doit acquérir son statut juridique et notamment sa nationalité et son droit au pavillon, par l'immatriculation.

Sous ce régime, la lettre de mer ne doit plus que constater l'identité et la nationalité du navire. Elle lui servira uniquement de passeport délivré par l'autorité maritime administrative. Ce document lui assure tant en mer que dans les ports étrangers la protection de la législation nationale et le concours en toutes circonstances de nos autorités consulaires.

Sans doute, l'expérience de près de quarante années écoulées depuis l'entrée en vigueur de la loi de 1903, a-t-elle été mise à profit pour réaliser par le projet de loi qui nous occupe, quelques ajustements d'ordre pratique, tout à l'avantage des armements et sur lesquels s'étend l'exposé des motifs avec toute la clarté désirable.

L'un de ces ajustements prévoit (art. 6, du projet de loi) non seulement le refus de délivrance, mais même le retrait de la lettre de mer, dans le cas où il y aurait lieu de craindre que le navire soit affecté à un trafic illicite ou de nature à compromettre les relations de notre pays avec une autre nation.

Les événements politiques que nous avons vécus au cours de ces vingt-cinq dernières années ont montré que cette disposition n'est pas inopportune. Il est évident que le Gouvernement, par l'organe de ses autorités maritimes, doit être armé pour mettre un terme à des usages abusifs de notre pavillon, mettant en danger l'ensemble du pays et les intérêts de la communauté nationale.

Le projet de loi tel qu'il est présenté n'appelle pas d'autres observations

schip, door de teboekstelling, zijn juridisch statuut verwerven en namelijk zijn nationaliteit en zijn recht om een vlag te voeren.

Onder dit regime moet de zeebrief alleen nog de identiteit en de nationaliteit van het schip vaststellen. De brief zal alleen nog gelden als pas, afgeleverd door de bestuurlijke maritieme overheid. Dit stuk verzekert aan het schip, zoo op zee als in de vreemde havens, de bescherming van de nationale wetgeving en de medewerking onder alle omstandigheden onzer consulaire overheden.

Ongetwijfeld is de ondervinding van bij de veertig jaren, die verstreken sedert de wet van 1903 van kracht werd, te stade gekomen om door middel van onderhavig wetsontwerp enkele praktische toepassingen te verwezenlijken die heelemaal in het voordeel der reederijen zijn en waarover de memorie van toelichting met al de gewenschte duidelijkheid uitweidt.

Een dezer bijwerkingen voorziet (art. 6 van het wetsontwerp) niet alleen de weigering van aflevering, doch zelfs de intrekking van den zeebrief, indien er redenen moesten bestaan om voor een ongeoorloofd gebruik door het schip te vreezen of voor een gebruik waardoor de betrekkingen van ons land met een andere natie zouden kunnen in het gedrang gebracht worden.

De politieke gebeurtenissen die wij in den loop dezer laatste vijf-entwintig jaren beleefd hebben, hebben aangetoond dat deze bepaling niet ongepast is. Het is duidelijk dat de Regeering, door het orgaan harer maritieme overheden, dient gewapend te zijn om een einde te maken aan verkeerd gebruik onzer vlag, waardoor geheel het land en de belangen der nationale gemeenschap in gevaar komen.

Het wetsontwerp, zooals het voorgesteld is, geeft geen aanleiding tot

essentiellcs ; aussi votre Commission vous propose-t-elle de l'approuver à l'unanimité.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
L. DENS.

Le Président,
F. TOCH.

andere essentiele aanmerkingen; ook stelt uw Commissie U voor het eensgezind goed te keuren.

Dit verslag werd eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
L. DENS.

De Voorzitter,
F. TOCH.