

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1953-1954.

VERGADERING VAN 2 FEBRUARI 1954.

**Ontwerp van wet tot invoeren van de
verplichte teboekstelling van zeeschepen
en binnenschepen.**

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het ontwerp van wet dat wij de eer hebben de Wetgevende Kamers voor te leggen heeft tot doel de bij de wet van 10 Februari 1908 ingevoerde facultatieve teboekstelling van zee- en binnenschepen verplichtend en algemeen te maken.

Er weze aan herinnerd dat het reeds tijdens de zitting 1939-1940 aan de Senaat werd voorgelegd (bescheid n° 8 van 14 November 1939) en het voorwerp uitmaakte van een verslag (bescheid n° 121) door wijlen h. Léon Dens namens de Commissie voor Verkeer opgesteld. Na goedstemming ter vergadering van 20 Maart 1940 werd het op 9 April 1940 (bescheid n° 201) overgemaakt aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers die het niet in behandeling nam wegens de omstandigheden op dat ogenblik.

Sedertdien werd het door de bevoegde ministeriële departementen herzien met het oog op een aanpassing aan nieuwe toestanden onder meer deze hierna uiteengezet betreffende de schepen die eigendom zijn van vennootschappen van koloniaal recht.

* * *

Voor een goed begrip van de draagwijdte van het voorstel behoort te worden teruggegaan tot het ontstaan van de achtereenvolgens te dezer zake ingevoerde regelen.

De wet van 21 Augustus 1879 was onze eerste daad van nationale wetgeving op het gebied van privaats-

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1953-1954.

SEANCE DU 2 FEVRIER 1954.

**Projet de loi instituant l'immatriculation
obligatoire des navires et bateaux.**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre aux Chambres législatives tend à rendre obligatoire et à généraliser l'immatriculation facultative des navires et des bateaux instaurée par la loi du 10 février 1908.

Il fut, il convient de le rappeler, présenté au Sénat dès la session 1939-1940 (Document n° 8 du 14 novembre 1939) et a fait l'objet au nom de la Commission des Transports d'un rapport (Document n° 121) de feu M. Léon Dens ; voté en séance du 20 mars 1940, il fut transmis (Document n° 201 du 9 avril 1940) à la Chambre des Représentants qui ne put en connaître à raison des circonstances de l'époque.

Entretemps le projet a été revu par les départements ministériels compétents afin d'y rencontrer quelques situations nouvelles, notamment celle exposée ci-après des navires propriété de sociétés de Droit colonial.

* * *

Pour saisir la portée de la proposition, il convient de se reporter aux origines des règles qui furent successivement adoptées en cette matière.

La loi du 21 août 1879 fut notre premier acte législatif national, dans le domaine du droit privé mari-

zeerecht. Tot dan toe was de zeevaart onder Belgische vlag beheerst gebleven door enkele bepalingen van het Frans Wetboek van Koophandel van 1807.

Bij die wet werden in ons land de eerste grondslagen gelegd van een inrichting van het scheepskrediet, door de invoering van de scheepshypotheek, en van de openbaarheid van de op het schip verleende zakelijke rechten.

Deze eerste maatregelen bereikten niet hun hoofddoel: het groot aantal voorrechten op de zeeschepen die behouden werden liet aan de hypotheek niet toegans haar uitwerking te hebben.

Van de andere kant, was in de wet van 1879 nog altijd geen spraak van de binnenscheepvaart, die dan ook onderworpen bleef aan de rechtsbeginselen welke het vervoer te land beheersen.

Bij de wet van 16 Februari 1908 werd onze zeevaartwetgeving een eerste maal omgewerkt (1): zij voerde, inzonderheid, de « facultatieve » teboekstelling in en verminderde het aantal voorrechten op zeeschepen van vijftien op vier, overeenkomstig de conclusiën van de Conferentie van Venetië van het Internationaal Zeevaartcomité; zij stelde de binnenscheepvaart op vele punten gelijk met de zeevaart, inzonderheid wat de teboekstelling van- en de hypotheek op binnenschepen betreft.

* * *

De kwestie van de teboekstelling der zee- en binnenschepen werd destijds opgeworpen bij gelegenheid van het onderzoek van de wijze van openbaarmaking van de zakelijke rechten waarmede het zeeschip bezwaard is.

De wet van 1879 had voor deze laatste het regime aangenomen dat in de algemene hypotheekwet van 1851 is vastgesteld voor de openbaarheid der zakelijke rechten op onroerende goederen.

Volgens dat regime moest de bewaarder der scheepshypotheken, juist zoals de bewaarder der hypotheken op gewone onroerende goederen, een reeks registers houden welke elk, voor een en dezelfde akte, aan een verschillend doel beantwoorden.

Die inrichting berustte op de naamlijst van de eigenaars van zeeschepen en niet op die van de zeeschepen zelf. Dit gaf aanleiding tot verwikkelingen, aarzelingen en vergissingen bij het uitvorsen van de hypothecaire toestand der zeeschepen. Inderdaad, om die toestand te bepalen moest eerst en vooral de juiste naam gekend zijn niet alleen van de huidige eigenaar, doch ook van al de vorige eigenaars die contracten hebben kunnen sluiten welke tegen derden kunnen worden ingeroepen. De aanwijzing van de laatste eigenaar kon desnoods volstaan om de bewaar-

time. Jusqu'alors la navigation maritime sous pavillon belge était demeurée régie par quelques dispositions du Code de Commerce français de 1807.

Cette loi introduisit dans notre pays les premières bases d'une organisation du crédit maritime, par l'institution de l'hypothèque maritime, et de la publicité des droits réels attachés au navire.

Ces premières mesures n'atteignirent pas leur but essentiel: le grand nombre de privilèges maritimes maintenus ne permettait pas à l'hypothèque de sortir ses effets.

D'autre part, la loi de 1879 continua d'ignorer la navigation sur les voies d'eau intérieures et les transports fluviaux demeurèrent soumis aux principes de droit qui gouvernent les transports par terre.

La loi du 10 février 1908 opéra une première refonte de notre législation maritime (1): elle instaura, notamment, l'immatriculation « facultative » et réduisit le nombre des privilèges maritimes de quinze à quatre, conformément aux conclusions de la Conférence de Venise du Comité Maritime International; elle assimila en de nombreux points la navigation intérieure à la navigation maritime, notamment en ce qui concerne l'immatriculation des bateaux et l'hypothèque fluviale.

* * *

La question de l'immatriculation des navires et bateaux fut soulevée, à cette époque, à l'occasion de l'examen du mode de publicité des droits réels grevant le navire.

La loi de 1879 avait adopté pour ceux-ci le système consacré par la loi hypothécaire générale de 1851, pour la publicité des droits réels immobiliers.

Suivant ce régime, le conservateur des hypothèques maritimes devait tenir, comme le conservateur sur les biens immobiliers ordinaires, une série de registres, répondant chacun, pour un même acte, à un but distinct.

Cette organisation reposait sur l'état nominatif des propriétaires de navires et non des navires eux-mêmes. Elle occasionnait des complications, des hésitations et des erreurs dans la recherche de la situation hypothécaire des navires. En effet, pour découvrir cette situation, il était nécessaire tout d'abord de connaître le nom exact non seulement du propriétaire actuel, mais aussi de tous les propriétaires antérieurs qui ont pu passer des contrats opposables aux tiers. L'indication du dernier propriétaire pouvait suffire à la rigueur pour permettre au conservateur de rechercher les au-

(1) Bij een wet van 12 Juni 1902 werd reeds een kleine verandering aan de wet van 1879 toegebracht door het intrekken van artikel 38.

(1) Une loi du 12 juin 1902 avait déjà apporté une légère retouche à la loi de 1879, par la suppression de son article 38.

der toe te laten de andere op te zoeken door tot de eerste eigenaar op te klimmen. Doch die opzoekingen werden onmogelijk zodra een dezer overgangen door erfopvolging of bij testament was geschied, zonder te zijn ingeschreven. In dit geval konden de opzoekingen enkel worden voortgezet, indien de verzoeker de erflaters kon aanduiden.

De wetgever van 1908, bewust van die moeilijkheden, voerde het tegenovergesteld stelsel in, t.t.z. het aanleggen van scheepshypotheekregisters met als grondslag de naam van de zeeschepen.

Sedert de wet van 1908 geschiedt de inschrijving van de op de zeeschepen verleende zakelijke rechten dus door opening van een rekening op naam van een zeeschip, op overlegging, door de eigenaar, van de meetbrief of van een eenvoudige aanvraag, indien het schip in aanbouw is; alle latere aanwijzingen betreffende een en hetzelfde zeeschip, in- of overschrijvingen van akten, komen voor onder de voor dat schip geopende rekening. De talrijke door de vroegere wetgeving gevorderde registers konden aldus worden vervangen door een enkel register, waarin geheel de juridische geschiedenis van het vaartuig sedert de datum van opening der rekening naar tijdsorde wordt opgegeven.

Die inschrijving van een zeeschip in het register van de bewaarder der scheepshypotheeken heeft men « de teboekstelling der zeeschepen geheten ».

Doch die inschrijving heeft enkel tot doel openbaarheid te geven aan de akten waarmede de eigenendom van het vaartuig bezwaard is.

Van de andere kant is zij facultatief gebleven en de niet-inschrijving in het register van de bewaarder heeft enkel voor gevolg dat de op het vaartuig verleende rechten niet aan derden kunnen tegengeworpen worden.

Thans dient die formaliteit « verplichtend » gemaakt en er een ander doel aan gegeven dan dat welk haar bij de wet van 1908 werd toegewezen.

Tot verdediging van het ontwerp der Regering waarin het stelsel der vrijwillige teboekstelling werd vastgesteld, deed de Minister van Justitie gelden :

« De verplichte teboekstelling is volkomen logisch in sommige vreemde wetgevingen omdat de formaliteit aldaar dient om aan het zeeschip een nationaal en tevens een juridisch bestaan te geven. In die wetgevingen heeft zij zelfs tot doel een gelijktijdige vrijwaring van de belangen van de Staat en van de politie alsmede van de private belangen te verzekeren.

» Bij ons is de toestand gans anders. De belangen van de Staat en van de politie worden gevrijwaard door de wet van 1903 (op de zeebrieven), voor zover

tres en remontant la chaîne des mutations. Mais ces recherches devenaient impossibles dès que l'une de ces mutations s'était opérée par succession ou par testament sans avoir fait l'objet d'une inscription. Dans ce cas les recherches ne pouvaient être continuées que si le requérant était à même d'indiquer les auteurs des héritiers et légataires.

Le législateur de 1908, constatant ces difficultés, adopta le système inverse, c'est-à-dire, l'établissement des registres hypothécaires maritimes basés sur l'indication du nom des navires.

Depuis la loi de 1908, l'inscription des droits réels concédés sur les navires s'effectue donc en ouvrant un compte au nom d'un navire, sur la production par le propriétaire du certificat de jaugeage, ou d'une simple requête, si le navire est en construction; toutes les indications ultérieures intéressant le même navire, inscriptions ou transcriptions d'actes, apparaissent au compte qui lui a été ouvert. Les multiples registres rendus nécessaires par la législation antérieure purent ainsi être remplacés par un registre unique dans lequel est reproduite, dans son évolution chronologique, toute l'histoire juridique du bâtiment à dater de l'ouverture du compte.

C'est cette inscription d'un navire au registre du conservateur des hypothèques maritimes que l'on a appelée « l'immatriculation des navires ».

Mais cette immatriculation n'a d'autre but que de donner publicité aux actes grevant la propriété du bâtiment.

D'autre part, elle est demeurée facultative et la non-inscription au registre du conservateur n'a d'autre conséquence que l'inopposabilité aux tiers des droits concédés sur le bâtiment.

Il y a lieu, aujourd'hui, de rendre cette formalité « obligatoire » et de lui donner un but différent de celui que lui a assigné la loi de 1908.

Défendant le projet du gouvernement consacrant la thèse de l'immatriculation volontaire, le Ministre de la Justice avait fait valoir :

« L'immatriculation est parfaitement logique dans certaines législations étrangères parce que la formalité y sert à donner au navire son existence nationale, et en même temps juridique. Elle a même pour but dans ces législations, de sauvegarder à la fois l'intérêt de l'Etat, les intérêts de la police et les intérêts privés.

» Il en est tout autrement chez nous. Les intérêts de l'Etat, les intérêts de la police sont sauvegardés par la loi de 1903 (sur les lettres de mer) en ce qui

het zeeschepen geldt, en door het koninklijk besluit van 27 Maart 1899 (op de scheepsmeting) (1), wat de binnenschepen betreft. Het ontwerp van wet raakt die kwestie niet aan. Het beoogt enkel verdere ontwikkeling van het scheepskrediet, dat is een zuiver privaat belang ».

Maar aan de wetgeving van 1908 kan juist worden verweten dat zij aan het schip, alvorens het vatbaar te maken voor toe te kennen rechten, geen nationaal en juridisch bestaan heeft gegeven. De zeebrief is een eenvoudige verklaring van overheidswege, waarbij het recht wordt verleend om onder Belgisch vlag te varen.

De uitreiking van dat bescheid zou moeten worden voorafgegaan door de wettelijke individualisatie van het vaartuig, de officiële erkenning van zijn bestaan, grondslag van al de regelen welke het privaat zee- en rivierrecht vormen.

Dit werd in vele maritieme landen gedaan en wij stellen voor daarbij aan te leunen door de nationaliteit van het vaartuig afhankelijk te maken van zijn teboekstelling.

In zijn tweede verslag (2), opgemaakt in naam van de Kamercommissie belast met het onderzoek van het Regeringsontwerp (bescheid n° 174, zitting 1904-1905), concludeerde de h. Segers tot de noodzakelijkheid om zich bij het stelsel der verplichte teboekstelling aan te sluiten. « Deze verplichting », deed hij opmerken, was op voorstel van de h. Victor Jacobs aangenomen door de Zeevaartcongressen Antwerpen 1885 en Brussel 1888, alsmede door de Bijzondere Kamercommissie, in 1895 belast met het onderzoek van verschillende vroegere ontwerpen van de Regering betreffende dezelfde zaak en reeds neergelegd in 1892, 1893 en 1894. De hh. Delbeke en anderen, opstellers van een ontwerp van wetgeving voor de binnenscheepvaart, in 1898 ingediend in de vorm van een amendement op de ontwerpen der Regering, hadden bij die gelegenheid hetzelfde stelsel aanbevolen.

« Dit stelsel » zegde de h. Segers, « is het zekerste middel om veel bedrog en vele gedingen te voorkomen. Inschrijving van enigerlei akte zou niet mogen worden toegelaten zolang het zeeschip niet geboekt is. Blijkt hieruit niet duidelijk dat inrichting van het stelsel der rechten zonder verplichte teboekstelling, op lossen grond bouwen is ? ». De verplichting van teboekstelling dient overigens om de rechten van derden, door de verplichte openbaarheid, op doelmatige wijze te vrijwaren.

De kwestie der verplichte teboekstelling werd insgelijks duidelijk gesteld in de Senaat.

De h. Picard, in zijn verslag in naam van de Commissie van Justitie, verdedigde hetzelfde standpunt

concerne les navires et par l'arrêté royal du 27 mars 1899 (sur le jaugeage) (1) en ce qui concerne les bateaux. Le projet de loi ne touche pas à cette question. Il se borne à poursuivre le développement du crédit maritime et fluvial, c'est-à-dire un intérêt purement privé. »

Mais précisément le reproche que l'on peut faire à la législation votée en 1908, est de n'avoir pas donné au navire, avant de le rendre susceptible de droits, une existence juridique et nationale. La lettre de mer est une simple déclaration de l'autorité accordant le droit de naviguer sous pavillon belge.

La délivrance de ce document devrait être précédée de l'individualisation légale du bâtiment, de la reconnaissance officielle de son existence, base fondamentale de toutes les règles formant le droit privé maritime et fluvial.

C'est ce qui a été fait dans beaucoup de pays maritimes et nous proposons de nous en rapprocher en faisant dépendre la nationalité du navire de son immatriculation.

Dans son second rapport (2), fait au nom de la Commission de la Chambre chargée d'examiner le projet du Gouvernement (Document n° 174, session 1904-1905), M. Segers concluait à la nécessité de se rallier au système de l'immatriculation obligatoire. « Cette obligation », faisait-il observer, avait été adoptée, sur la proposition de Victor Jacobs, par les Congrès maritimes d'Anvers de 1885 et de Bruxelles de 1888, ainsi que par la Commission spéciale de la Chambre, chargée, en 1895, d'examiner divers projets antérieurs du Gouvernement, relatifs à la même matière et déposée déjà en 1892, 1893 et 1894. M. Delbeke et consorts, auteurs d'un projet de législation pour la navigation intérieure, présenté en 1898 sous forme d'amendement aux projets du Gouvernement, avaient à cette occasion, recommandé le même régime.

« Celui-ci », disait M. Segers, « est le plus sûr moyen d'éviter beaucoup de fraudes et de procès. Aucun acte ne pourrait être admis à l'inscription avant que le navire ait été admis à l'immatriculation. N'en résulte-t-il pas à toute évidence qu'organiser le système des droits, sans rendre l'immatriculation obligatoire, c'est bâtir sur un sable mouvant ». L'obligation d'immatriculer sert d'ailleurs à sauvegarder d'une façon efficace, par la publicité forcée, les droits des tiers.

De même au Sénat, la question de l'immatriculation obligatoire fut nettement posée.

M. E. Picard, dans son rapport au nom de la Commission de la Justice, défendit le même point de vue

(1) Gewijzigd bij koninklijk besluit van 1 September 1908.

(2) Het eerste verslag van de h. Segers handelde over het wetsvoorstel Delbeke en anderen en werd neergelegd op 28 Juli 1903 — Bescheid n° 334.

(1) Modifié par l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1908.

(2) Le premier rapport de M. Segers portait sur la proposition de loi Delbeke et consorts et avait été déposé le 28 juillet 1903 — Document n° 334.

als de verslaggever der Kamer en voegde bij zijn uiteenzetting een tabel, waaruit bleek dat terwijl Duitsland, Groot-Britannië, Italië, Noorwegen, Rusland, Spanje, de Verenigde Staten, Frankrijk, Zweden en Denemarken het stelsel der verplichte teboekstelling hadden ingevoerd, alleen Nederland (1) en België op die regel uitzondering maakten.

De hh. Delannoy en anderen, die zich bij het standpunt van de verslaggevers van Kamer en Senaat hadden aangesloten, dienden bij de Senaat een amendement in tot verplichte teboekstelling, ten kantore van de bewaarder der scheepshypotheken, van al de zeeschepen bestemd om onder Belgische vlag te varen.

Ter rechtvaardiging van dat amendement zette de h. Delannoy uiteen dat daarbij beoogd werd aan elk schip een burgerlijke stand te bezorgen en dat niet aan elke eigenaar de keuze behoorde te worden gelaten het schip al dan niet een wettelijk bestaan te geven.

Uit de besprekingen in het Parlement blijkt dat de grote meerderheid der leden van beide Kamers en, onder hen, de meest gezaghebbende vertegenwoordigers van het zeevaartbedrijf zich onbewimpeld voor de verplichte teboekstelling hadden uitgesproken.

Van de verdediging van dit stelsel werd echter in de Kamer der Volksvertegenwoordigers afgezien tegen toegevingen op andere punten van de wet door de Minister van Justitie, en deze kon zijn ontwerp door de Senaat enkel doen goedkeuren door te doen gelden dat terugzending er, van naar de eerste Kamer volstrekt moest vermeden worden en door, daarbij, de mogelijkheid van een aanvullende wet op de teboekstelling open te laten.

* * *

Wij hebben geoordeeld die leemte te moeten aanvullen. Wel is waar bestaat reeds een verplichte teboekstelling voor al de binnenschepen krachtens de bepalingen van het besluit van 1 Mei 1889, gewijzigd bij koninklijke besluiten van 27 Maart 1899 en 1 September 1908; doch die teboekstelling beantwoordt enkel aan behoeften van administratieve aard; bovendien heeft zij het nadeel niet gecentraliseerd te zijn.

Anderzijds, had het Bestuur van het Zeewezen, voor de behoeften van zijn diensten, op eigen initiatief, in het ontbreken van een algemene teboekstelling der zeeschepen voorzien; die maatregelen dragen echter generlei wettelijk karakter en blijven zonder de juridische gevolgen welke dergelijke wettelijk voorgeschreven formaliteit voor het statuut van het vaartuig zou moeten meebrengen.

De verplichte teboekstelling moet aan het schip een wettelijk bestaan geven, het een persoonlijkheid geven

(1) Nederland ook heeft het stelsel der verplichte teboekstelling ingevoerd bij de wet van 22 December 1924 (art. 314). België is dus thans het enige land waar dit formaliteit niet verplichtend is.

que le rapporteur à la Chambre et il produisait en annexe de son exposé un tableau montrant que tandis que l'Allemagne, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Norvège, la Russie, la Suède et le Danemark avaient adopté le régime de l'immatriculation obligatoire, seules la Hollande (1) et la Belgique faisaient exception à cette règle.

MM. Delannoy et consorts, ralliés aux vues des rapporteurs à la Chambre et au Sénat, présentèrent à la haute assemblée un amendement consacrant l'obligation de l'immatriculation, au bureau de la conservation des hypothèques maritimes, de tous les navires destinés à naviguer sous pavillon belge.

Justifiant cet amendement, M. Delannoy exposait qu'il s'agissait d'assurer par là à chaque navire, un état civil et qu'il ne convenait pas de laisser à chaque propriétaire le choix de lui donner ou non une existence légale.

Les discussions parlementaires nous révèlent que la grande majorité des membres des deux Chambres et parmi eux, les représentants les plus autorisés du commerce maritime, s'étaient prononcés nettement en faveur de l'immatriculation obligatoire.

Cependant, la défense de ce système fut abandonnée à la Chambre des Représentants, en échange de concessions faites sur d'autres points de la loi par le Ministre de la Justice, et celui n'obtint, au Sénat, le vote de son projet qu'en invoquant la nécessité d'en éviter le renvoi à la 1^{re} Chambre et en laissant, au reste, ouverte la possibilité d'une loi complémentaire sur l'immatriculation.

* * *

Nous avons estimé devoir combler cette lacune. Certes une immatriculation obligatoire existe déjà pour tous les bâtiments de navigation intérieure, en vertu des dispositions de l'arrêté du 1^{er} mai 1889, modifié par les arrêtés royaux des 27 mars 1899 et 1^{er} septembre 1908; mais cette immatriculation ne répond qu'à des besoins d'ordre administratif; en outre, elle présente l'inconvénient de ne pas être centralisée.

D'autre part, au défaut d'immatriculation générale des navires, l'Administration de la Marine avait suppléé par ses propres initiatives pour les besoins de ses services; encore ces mesures ne présentent-elles aucun caractère légal et ne produisent-elles aucune des conséquences juridiques que pareille formalité légalement prescrite, devrait emporter pour le statut du bâtiment.

L'immatriculation obligatoire doit donner au navire une existence légale, lui conférer une personnification

(1) Les Pays-Bas ont eux aussi adopté le régime de l'immatriculation obligatoire par sa loi du 22 décembre 1924 (art. 314). La Belgique demeure donc, à présent, le seul pays où cette formalité reste facultative.

die toelaat zijn burgerlijke stand op te maken en die een echte grondslag vormt voor de inschrijving van de titels van eigendom en de zakelijke rechten.

Zij moet « algemeen » zijn, wil zeggen al de vaartuigen omvatten die Belgisch eigendom zijn en niet alleen, zoals onder het regime van 1908, de met rechten bezwaarde vaartuigen en de vaartuigen waarvan de eigenaars zich op doelmatige wijze een verdediging tegen alle vordering willen verzekeren.

Door de inschrijving van het zee- of het binnenschip in het scheepsregister wordt, inderdaad, het vaartuig opgenomen in 's lands scheepsbezit evenals in het bezit van zijn eigenaar.

Zullen alleen buiten de nieuwe wet vallen de vaartuigen van het Staatszeewezen en de pleziervaartuigen, de eerste omdat zij Staatseigendom zijn en aldus niet vatbaar zijn voor de rechten die uit de formaliteit der teboekstelling voortvloeien, de tweede, omdat hun statuut aan een gezamenlijke studie blijft onderworpen en waarschijnlijk het voorwerp van een afzonderlijk voorstel tot wettelijke regeling zal uitmaken die trouwens niet tot het handelsrecht behoort.

De wettelijke vaststelling van het bestaan van het vaartuig, in gevolge de inschrijving in het register van teboekstelling, de zeebrief der zeeschepen of het bewijs van teboekstelling der binnenschepen, zal niet anders meer zijn dan een bewijs van die inschrijving, welk bewijs onder zekere voorwaarden het recht geeft de Belgische vlag te voeren.

Al de rechten die vroeger ten onrechte werden beschouwd als voortvloeiende uit de uitreiking van de zeebrieven en uit het verkrijgen van het recht om de vlag te voeren, zullen voortaan voortvloeien uit de inschrijving in het algemeen scheepsregister.

Onder dit regime zullen de bij de wet van 20 September 1903 gestelde voorwaarden voor het bekomen van zeebrieven vereist worden voor de voorafgaande inschrijving in het register van teboekstelling, zonder dat zij opnieuw moeten worden vervuld voor het verkrijgen van de zeebrief.

Het verzoek om inschrijving in het register moet vergezeld gaan van de bewijzen van de nationaliteit van de natuurlijke persoon of de rechtspersoon-eigenaar en van de beschrijving van het vaartuig.

Al de latere formaliteiten of verrichtingen met betrekking tot het statuut van het zee- of het binnenschip zullen berusten op de aanwijzingen van de steeds bijgehouden burgerlijke stand van het vaartuig.

Opdat het register steeds nauwkeurig bijgehouden weze, zullen belanghebbenden gehouden zijn alle inlichtingen betreffende het statuut der zeeschepen, als verandering van naam, van thuishaven, overgang van eigendom binnen de voorgeschreven termijnen te verstrekken.

qui permette d'établir son état civil et qui soit une base certaine pour l'inscription des titres de propriété et des droits réels.

Elle doit être « générale », c'est-à-dire embrasser tous les bâtiments de propriété belge, et non pas seulement, comme sous le régime de 1908, les bâtiments grevés de droits ou dont les propriétaires veulent s'assurer une défense efficace contre toute revendication.

L'inscription du navire ou du bateau au registre matricule constate, en effet, l'apparition du bâtiment dans le patrimoine maritime et fluvial de la Nation, comme dans le patrimoine de son propriétaire.

Seules demeureront en dehors du champ d'application de la loi nouvelle, les bâtiments de la marine de l'Etat et les bâtiments de plaisance, les premiers parce que, propriété de l'Etat, ils ne sont pas susceptibles d'être affectés par les droits qui dérivent de la formalité de l'immatriculation, les seconds parce que leur statut demeure soumis à une étude d'ensemble et fera vraisemblablement l'objet d'une proposition de législation séparée, ne pouvant au reste relever du droit commercial.

La constatation légale de l'existence du bâtiment résultant de l'inscription au registre matricule, la lettre de mer des navires ou le certificat d'immatriculation des bateaux ne constituera plus qu'une reconnaissance de cette inscription, reconnaissance emportant, sous certaines conditions, le droit de porter le pavillon belge.

Tous les droits qui précédemment étaient erronément considérés comme découlant de la délivrance des lettres de mer et de l'obtention du droit de porter le pavillon, découleront à l'avenir de l'inscription à la matricule générale.

Sous ce régime les conditions exigées par la loi du 20 septembre 1903, pour l'obtention des lettres de mer, conditionneront l'admission préalable à l'inscription au registre matricule, sans qu'elles doivent à nouveau être remplies pour l'obtention de la lettre de mer.

A l'appui de la demande d'inscription au registre seront reproduites les preuves de la nationalité de la personne physique ou morale propriétaire, à laquelle sera joint le signalement du bâtiment.

Toutes les formalités ou opérations ultérieures touchant au statut du navire ou bateau s'appuieront sur les indications de l'état civil du bâtiment tenu constamment à jour.

Afin d'assurer de manière permanente l'exactitude du registre, les intéressés seront tenus de fournir dans les délais prescrits tous renseignements intéressant le statut des navires, tels que changement de nom, de port d'attache, mutation de propriété.

De stemming over artikel 4 der wet van 1908 gaf nog aanleiding tot bespreking van een gewichtig beginsel. Dit artikel laat de teboekstelling toe op eenvoudig vertoon van de meetbrief. Het ontheft de eigenaar aldus van de verplichting tot overlegging van een authentieke of onderhandse titel van zijn aankoop of van een echt verklaard getuigschrift van de bouwer, indien het een zeeschip geldt dat de eigenaar heeft doen bouwen.

Talrijke kamerleden hebben geoordeeld dat die ontheffing een leemte was.

De Bijzondere Commissie, in 1895 opgericht om de van 1892 tot 1894 voorbereide regeringsontwerpen betreffende de zee- en de binnenschepen te onderzoeken en te versmelten, had de aandacht gevestigd op de noodzakelijkheid van een schriftelijk bewijs van eigendom en had in de door haar aangepaste teksten een amendement opgenomen, waarbij overlegging werd vereist van de akte of de titel van eigendom van het vaartuig, waarvan de teboekstelling gevraagd wordt.

Wij menen dat het ogenblik gekomen is voor het wederinnemen van dat standpunt, welk later werd verdedigd door de h. Segers, verslaggever in de Kamer van de wet van 1908, die uiteenzette dat, in de huidige stand van de wetgeving, de eerste de beste zich met een meetbrief bij de bewaarder der scheepshypotheken kan aanbieden, de teboekstelling op zijn naam van een zeeschip kan eisen en hypotheek op dat schip kan geven. Indien de werkelijke eigenaar zich aanbiedt, zal deze tot nietigheid van de aldus gedane inschrijving moeten dagvaarden; doch daar de bedrieger mondeling zou kunnen verkregen hebben en het een handelszaak is, kan hij het recht opeisen om zijn beweerde rechten door getuigen te doen bewijzen. In afwachting: rechtsgeding en aanleiding tot kosten voor de eigenaar die, daarenboven, ondertussen noch over zijn schip zal kunnen beschikken, noch het zal kunnen afstaan of hypothekeken.

Een dergelijk bedrog ware even goed mogelijk onder het regime der verplichte algemene teboekstelling, indien voor deze niet de overlegging van schriftelijke titels van eigendom vereist wordt.

Om de verplichte overlegging van de schriftelijke akte te verwerpen, heeft men gemeend zich te kunnen beroepen op het feit dat zulks een afwijking zou zijn van de rechtsregel: in zake roerende goederen geldt bezit als eigendom. Artikel 1341 van het Burgerlijk Wetboek eist echter dat een notariële of een onderhandse akte wordt verleden voor elke zaak die een grotere waarde heeft dan 3.000 frank (1). Deze bepaling van gemeen recht zal hier toepassing moeten vinden, hoewel er, in het handelsrecht wordt van afgeweken. Doch die afwijking zou, op dit gebied, gevaarlijk zijn; zij is niet gerechtvaardigd wanneer het een zo belangrijke handeling geldt als de aankoop van een zee- of binnenschip, waarvan het niet overdreven is een schriftelijk bewijs te eisen.

Le vote de l'article 4 de la loi de 1908 fut encore l'occasion d'une discussion sur un point de principe important. Cet article permet l'immatriculation sur la simple présentation du certificat de jaugeage. Il dispense ainsi le propriétaire de produire un titre authentique ou sous seing privé de son acquisition ou une attestation légalisée du constructeur, s'il s'agit d'un navire que le propriétaire a fait construire.

Nombreux sont les membres de la Chambre qui ont estimé que cette dispense constituait une lacune.

La Commission spéciale instituée en 1895 pour examiner et fusionner les projets du Gouvernement relatifs aux navires et bateaux, préparés de 1892 à 1894, avait relevé la nécessité d'une preuve écrite de la propriété et avait introduit dans les textes réajustés par ses soins, un amendement exigeant la production de l'acte ou du titre de propriété sur le bâtiment dont on réclame l'immatriculation.

Nous pensons qu'il est opportun de reprendre cette thèse défendue ensuite par M. Segers, rapporteur à la Chambre de la loi de 1908, qui expliquait que dans l'état actuel de la législation, le premier venu peut se présenter chez le conservateur des hypothèques maritimes, muni d'un certificat de jaugeage, exiger l'immatriculation d'un navire à son nom et donner hypothèque sur ce navire. Si le vrai propriétaire se présente il devra assigner en nullité de l'inscription ainsi opérée; mais comme l'imposeur pourrait avoir acquis verbalement et la matière étant commerciale, il pourra revendiquer la faculté de faire par témoins la preuve de ses prétendus droits. En attendant: procès et occasion de frais pour le propriétaire qui, au surplus, ne pourra entretemps ni disposer de son navire, ni le céder, ni l'hypothéquer.

Une pareille fraude serait tout aussi possible sous le régime de l'immatriculation générale obligatoire, si celle-ci n'est pas assujettie à la production des titres écrits de propriété.

On a cru pouvoir tirer argument, pour repousser l'obligation de la production de l'acte écrit, de ce qu'elle constitue une dérogation à la règle de droit: en fait de meubles possession vaut titre. Cependant l'article 1341 du Code civil exige qu'il soit passé acte notarié ou sous signature privée de toute chose dépassant la valeur de 3.000 francs (1). Cette disposition du droit commun devra être appliquée ici, bien qu'en droit commercial, il y est dérogé. Mais cette dérogation serait, en ce domaine, dangereuse; elle ne se justifie pas lorsqu'il s'agit d'un acte aussi important que l'acquisition d'un navire ou bateau pour laquelle il n'est pas excessif d'exiger une preuve écrite.

(1) Wet van 20 Maart 1948 — *Belgisch Staatsblad* 26 Maart 1948.

(1) Loi du 20 mars 1948 — *Moniteur* 26 mars 1948.

Wij stellen hier dus voor achteruit te gaan. Artikel 2 der wet van 1879, ingetrokken bij artikel 2 der wet van 1908 bepaalde: « De vrijwillige verkoop van een zeeschip moet geschieden bij geschrifte en kan gebeuren bij openbare of onderhandse akte ».

Het regime van de facultatieve teboekstelling van de wet van 1908 werkte heel goed niettegenstaande de schriftelijke akte niet meer als enig bewijsmiddel van de aankoop gold.

Maar van het ogenblik dat men, door de verplichte teboekstelling aan het zeeschip een juridisch statuut wil geven waaraan zijn overgang — of zijn aanbouw — in Belgisch eigendom ten grondslag ligt, behoort er over te worden gewaakt dat die grondslag zelf van het statuut niet gebrekkig weze of voor bedrog vatbaar worde.

De overlegging van de koopakte van een zeeschip of van een gelijkwaardig geschreven stuk dat als bewijs van de aankoop geldt, zal dus worden vereist voor het bekomen van de teboekstelling in het algemeen scheepsregister, allereerste formaliteit voor alle andere verrichting betreffende het zeeschip. Zij zou niet meer geveerd worden voor het uitreiken van de zeebrief, zoals thans bij de wet van 1903 voorzien is.

Deze nieuwe regel zou natuurlijk niet de mogelijkheid in de weg staan een zeeschip langs andere wettelijke wegen te verkrijgen, bij voorbeeld door erfopvolging of verjaring.

Zullen dus moeten overgelegd worden om in het algemeen scheepsregister te worden ingeschreven, alle akten van vestiging of vonnissen van rechtswijzing of alle akten of vonnissen die gelden als bewijs van een overeenkomst tot vestiging, overdracht, aanwijzing of vernietiging van een ander zakelijk recht dan een voorrecht op een gebouw of in aanbouw zijnde zee- of binnenschip.

In dit verband wordt er op gewezen dat artikel 40⁵ van het algemeen reglement betreffende de met het zegel gelijkgestelde taksen, het opstellen van een authentieke of onderhandse akte verplichtend maakt voor iedere overdracht ten bezwarende titel van zee- of binnenschepen.

In werkelijkheid behoort, in de nieuwe opvatting van de algemene verplichte teboekstelling, de zorg voor het vervullen van deze formaliteit, zoals thans onder het regime der facultatieve teboekstelling het geval is, tot de bevoegdheid van de bewaarder der scheepshypothecken, te Antwerpen, die de centralisatie er van doet.

Doch opdat die teboekstelling volgens juiste en nauwkeurige technische gegevens zou geschieden, is het verstaan dat de Bewaarder zijn ambt zal vervullen volgens technische aanwijzingen, door de bevoegde dienst voor elk zee- en binnenschip verschaft.

* * *

Nous proposons donc ici un retour en arrière. L'article 2 de la loi de 1879, mis à néant par l'article 2 de la loi de 1908, disposait: « La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée ».

Le régime de l'immatriculation facultative de la loi de 1908 s'accommodait fort bien de la suppression de l'acte écrit comme unique moyen de preuve de l'acquisition.

Mais du moment que l'on veut par l'immatriculation obligatoire, conférer au navire un statut juridique dont la base est son transfert — ou sa naissance — en propriété belge, il convient de veiller à ce que cette base même du statut ne soit pas viciée ou entachée de fraude.

La production de l'acte d'achat du navire ou d'un écrit équivalent faisant foi de l'acquisition sera donc requise pour l'obtention de l'immatriculation au registre matricule générale, formalité initiale à toute autre opération intéressant le navire. Elle ne le serait plus pour la délivrance de la lettre de mer, ainsi qu'il est prévu actuellement par la loi de 1903.

Evidemment cette règle nouvelle n'écarterait pas la possibilité d'acquérir un navire par d'autres voies légales, succession ou prescription, par exemple.

Devront donc être produits en vue de leur inscription au registre général d'immatriculation, tous actes ou jugements constitutifs ou faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel autre qu'un privilège sur un navire ou bateau, construit ou en construction.

Signalons à ce sujet que l'article 40⁵ du règlement général sur les taxes assimilées au timbre, rend obligatoire la rédaction d'un acte authentique ou sous seing privé pour toute transmission à titre onéreux de navires ou bateaux.

Pratiquement, dans la conception nouvelle de l'immatriculation obligatoire généralisée, le soin de l'accomplissement de la formalité demeure, comme il en est à présent sous le régime de l'immatriculation facultative, de la compétence du conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers qui en assure la centralisation.

Mais afin que cette immatriculation s'opère suivant des données techniques exactes et précises, il est entendu que le Conservateur ne procédera à ses devoirs que suivant les indications techniques établies par le Service compétent pour chaque navire et bateau.

* * *

Dank zij industriële expansie heeft onze Kolonie rechtstreekse maritieme verbindingen zien ontstaan met andere landen dan het moederland. Mede als gevolg van deze gelukkige evolutie is een Belgische vennootschap van koloniaal recht ontstaan met zetel te Leopoldstad en met als doel het uitreden van zeeschepen. Andere Belgische rechtspersonen van koloniaal recht zouden dezelfde doeleinden kunnen nastreven.

In de huidige stand van zaken echter is de Kolonie niet begiftigd met een eigen maritieme wetgeving en kunnen de zeeschepen die in eigendom toebehoren aan dergelijke vennootschappen geen statuut verwerven dat hen althans op het internationaal plan beschermt. Die zelfde vennootschappen zouden trouwens ook niet de voordelen kunnen genieten van de bescherming die de maritieme wetgeving van het moederland waarborgt bij voorbeeld in zake abandon namelijk bij beperking der aansprakelijkheid van de scheepseigenaars in geval van verbintenissen ontstaan bij aanvaring.

Wetgevende bepalingen moeten dus voorzien in deze nieuwe behoefte ontstaan door het in het leven roepen van een rederijvennootschap van koloniaal recht. Deze maken het voorwerp uit van artikel 9 van dit ontwerp van wet. Ze werden in samenwerking door de bevoegde diensten van het ministerie van Koloniën en van het Bestuur van Zeewezen ontworpen en vastgelegd.

In gevolge deze bepalingen zullen de zeeschepen die toebehoren aan Belgische vennootschappen van koloniaal recht te boekgesteld worden op dezelfde wijze, in dezelfde voorwaarden en met dezelfde gevolgen als de zeeschepen die voor meer dan de helft Belgische eigendom zijn of toebehoren aan Belgische rechtspersonen. Aldus zullen deze zeeschepen hun Belgische indentificatie en nationaliteit verwerven en ten aanzien van het buitenland de bescherming genieten van de Belgische vlag en van de Belgische wetgeving. De koloniale rederijvennootschap zal inzonderheid aanspraak kunnen maken op de voordelen van het recht op abandon waardoor, in geval van aanvaring, de aansprakelijkheid tot een forfaitaire waarde van het zeeschip wordt beperkt. Anderzijds zullen de zeeschepen van deze vennootschap onderworpen zijn aan het administratief regime dat toepasselijk is op de Belgische zeeschepen. Eveneens zal de bemanning van deze schepen, zo wat hun dienstverband als wat hun sociaal statuut betreft, beheerst worden door dezelfde bepalingen die toepasselijk zijn op de bemanning der schepen van het moederland.

Evenwel zal de koloniale vennootschap, wat haar eigen statuut betreft, beheerst blijven door de regelen waaraan ze zich heeft willen onderwerpen door de haar eigen vorm aan te nemen en haar zetel in Congo te vestigen, namelijk door wetgevende bepalingen vastgesteld voor de vennootschappen van koloniaal recht. Nochtans zal ze echter, zoals nader bepaald in de

Le développement industriel de notre Colonie lui a créé des relations maritimes directes avec d'autres pays que la métropole. Cette heureuse évolution est à l'origine de la constitution d'une société belge de droit colonial ayant siège social à Léopoldville et pour objet l'armement des navires. D'autres personnes morales belges de droit colonial pourraient se donner le même but.

Mais dans l'état actuel des choses, la Colonie étant dépourvue d'une législation maritime propre, les navires propriétés de telles sociétés ne peuvent acquérir un statut qui puisse les couvrir notamment au point de vue international; ces mêmes sociétés ne sauraient bénéficier de la protection que leur assurent nos lois maritimes métropolitaines, par exemple quant à la faculté d'abandon, c'est-à-dire à la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires en cas d'obligations résultant d'abordage.

Des dispositions législatives doivent donc rencontrer cet élément nouveau que constitue la société d'armement de droit colonial. Elles forment l'objet de l'article 9 du projet de loi et ont été conçues et arrêtées de concert par les services compétents du Ministère des Colonies et de l'Administration de la Marine.

En vertu de ces dispositions, les navires propriétés de sociétés belges de droit colonial seront immatriculés de la même manière, dans les mêmes conditions et avec les mêmes conséquences que les navires propriétés pour plus de moitié belges ou de sociétés belges. Par là ces navires acquerront leur identification et nationalité belges et bénéficieront sur les mers et à l'égard de l'étranger de la protection du pavillon et de la législation belges. La société coloniale d'armement pourra notamment se prévaloir des avantages du droit d'abandon qui limite, en cas d'abordage, la responsabilité à une valeur forfaitaire du navire. D'autre part, les navires de cette société seront assujettis au régime administratif appliqué aux navires belges et de même les équipages de ces navires seront régis par les mêmes prescriptions quant à leur statut contractuel et social que celles en vigueur pour les équipages des navires métropolitains.

La société coloniale d'armement demeurera toutefois quant à son propre statut dominée par les règles auxquelles elle a voulu se soumettre en se constituant et en prenant siège social au Congo, c'est-à-dire aux règles établies par le législateur pour les sociétés de droit colonial. Mais par contre, ainsi que précisé par le texte, elle pourra au même titre que l'armement belge,

tekst, op gelijke voet met de Belgische rederij, kunnen aanspraak maken op de voordelen van de maatregelen die inzake krediet en aanmoediging van de rederijen voorzien werden door de wetgeving in het moederland.

Uiteraard houdt artikel 9 van het ontwerp van wet waarbij dit regime wordt vastgelegd slechts overgangsbepalingen in. Er wordt geenszins vooruit gelopen op de mogelijkheid dat, evenals thans reeds voor het Belgisch zeeschip, in de toekomst ook het tot stand komen van het juridisch concept « Kongolees zeeschip » zou wenselijk worden in het hoger belang niet alleen van de kolonie doch zelfs van het moederland. Een uitgebreide en volledige maritieme wetgeving eigen aan Congo zou hiertoe echter moeten opgebouwd worden. Het Departement van Koloniën is er van bewust dat dergelijk werk kiese problemen, namelijk van Internationaal recht zal opwerpen. Het blijft evenwel al zijn aandacht schenken aan dit probleem.

* * *

De verplichte en algemene teboekstelling, zoals zij in het ontwerp van wet is opgevat, betekent eigenlijk een grotere hervorming voor de binnenschepen dan voor de zeeschepen.

Bij de wetgeving op de zeebrieven werd aan de koopvaardij schepen een primitieve identificatie gegeven waaruit ongeveer nauwkeurige gevolgtrekkingen voortvloeiden en, in elk geval, het recht om de vlag te voeren.

Voor de binnenschepen werden bij de wet van 10 Februari 1908 enkel sommige punten van privaatrecht op voldoende bevredigende wijze geregeld door de eenvoudige gelijkstelling van de binnenscheepvaart met de zeevaart; doch de toestand van het binnenschip zelf was bij geen enkele wetsbepaling vastgesteld.

De bij artikel 67 van het algemeen reglement betreffende de door de Staat beheerde vaarwegen voorgeschreven verplichte teboekstelling van binnenschepen is een zuiver administratieve maatregel; zij kon niet tot doel hebben rechtsgevolgen te doen ontstaan; geen enkele wetsbepaling voorziet dat die inschrijving het onder Belgische vlag brengen van het schip voor gevolg heeft.

Die teboekstelling geschiedt door inschrijving van de meetbrieven der vaartuigen in het register van een der zeven scheepsmetingkantoren van het Rijk. Een afschrift van de meetbrief waarop, benevens de naam en de woonplaats van de eigenaar, het nummer van inschrijving in het register vermeld is, moet zich steeds aan boord van het binnenschip bevinden en geldt als identiteitsbewijs.

De te dezer zake geldende voorschriften werden omgewerkt bij een besluit van 19 September 1927, uitgevaardigd als gevolg van het Internationaal Verdrag

solliciter les avantages des mesures de crédits et l'encouragement à l'armement, prévus par la législation de la métropole.

Le régime ainsi établi par l'article 9 du projet de loi a de par sa nature un caractère transitoire. Il ne préjuge en rien de l'éventualité qui pourrait se présenter dans l'avenir, où l'opportunité s'affirmerait de créer dans l'intérêt supérieur de la colonie et même de la métropole, le concept juridique du navire « congolais », aussi bien que s'identifie le navire belge, en vertu du présent projet de loi. Pour rencontrer cette opportunité, devrait s'édifier une vaste et complète législation maritime propre au Congo. Le Département des Colonies est attentif à cette question et n'ignore pas qu'elle soulève des problèmes délicats, notamment de droit international.

* * *

L'immatriculation obligatoire et générale, suivant la conception consacrée par le projet de loi, constitue à vrai dire pour les bâtiments de navigation intérieure une réforme plus profonde que pour les bâtiments de mer.

La législation sur les lettres de mer avait conféré aux navires de commerce une identification sommaire emportant des conséquences approximativement exactes en tout cas le droit de porter pavillon.

Pour les bâtiments de navigation intérieure, la loi du 10 février 1908 avait uniquement réglé de façon assez satisfaisante certains points de droit privé par la simple assimilation de la navigation intérieure à la navigation maritime; mais aucune disposition légale ne fixait la situation du bâtiment fluvial lui-même.

L'immatriculation obligatoire des bateaux prescrite par l'article 67 du règlement général des voies navigables administrées par l'Etat est une mesure d'ordre purement administratif; elle ne pouvait avoir pour objet de créer des effets d'ordre juridique; aucune disposition légale ne stipule que cette inscription emporte la nationalisation du bateau.

Cette immatriculation s'opère par l'inscription des certificats de jaugeage des bâtiments dans le registre de l'un des sept bureaux de jaugeage du Royaume. Une copie du certificat de jaugeage, portant outre les noms et domicile du propriétaire le numéro d'inscription au registre, doit être tenu à bord du bateau et lui tient lieu de pièce d'identité.

Les dispositions réglementaires relatives à cette matière ont été remaniées par un arrêté du 19 septembre 1927 édicté à la suite de la convention internatio-

nopens de meting van binnenvaartuigen, op 27 November 1925 te Parijs ondertekend door België, het Britse Keizerrijk, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Finland, Griekenland, Hongarije, Italië, Nederland, Oostenrijk, Polen, Roemenië, het Koninkrijk der Serben, Croaten en Slovenen, Spanje, Tsjechoslowakije, de Unie der Socialistische Sovjet Republieken en Zwitserland (1).

Teboekstelling en identiteitsbewijs bieden dus onder dit regime geen der waarborgen welke vereist zijn om aan de vaartuigen een duidelijk omschreven juridisch statuut te verzekeren.

Daar de inschrijving der binnenschepen op de scheepsmetingkantoren geen verband houdt met de nationaliteit, wordt zij thans verleend aan elke verzoeker van om het even welke nationaliteit. Teboekstelling van een en hetzelfde binnenschip in verschillende landen blijft mogelijk. De misbruiken die hieruit kunnen voortvloeien behoren te worden geweerd.

Hiervoor is het nodig dat de beginselen welke het wetsontwerp ten opzichte van de zeeschepen wil invoeren tot de binnenschepen worden uitgebreid.

Zulks werd bevestigd door de uitslag van de werkzaamheden der internationale Conferentie voor de eenmaking van het privaatrivierrecht, in October-November 1930 te Genève gehouden op initiatief van de Afdeling Verkeer en Transit van de Volkenbond.

Op deze Conferentie werden opnieuw besproken de ontwerpen van verdragen betreffende de nationaliteit der binnenschepen, het voeren van de vlag en de teboekstelling, opgesteld door het Comité voor privaatrivierrecht, opgericht door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (2).

Het Verdrag van Genève 1930 had tot doel eenheid te brengen in de wetgeving inzake teboekstelling en nationaliteit der binnenschepen, evenals op het gebied der zakelijke rechten waarmede zij kunnen bezwaard worden.

De in het ontwerp van wet voorkomende bepalingen betreffende binnenschepen houden nauw verband met de te dier zake te Genève vastgestelde voorschriften.

* * *

De Hoge Raad voor de Zeevaart en de Hoge Raad voor de Binnenvaart werden onderscheidenlijk ge-

(1) Dit Verdrag, te danken aan het initiatief van de Volkenbond (verkeers- en doorvoersorganisatie), is op 1 October 1927 in werking getreden in België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland. Het slaat open voor alle Europese Staten, dan wanneer het vroeger verdrag betreffende hetzelfde voorwerp enkel gold voor België, Duitsland, Frankrijk en Nederland.

(2) De Volkenbond had de Internationale Commissies voor de Donau, de Elbe- en de Rijnvaart verzocht het privaatrivierrecht te bestuderen. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart gaf aan dit verzoek gevolg door het oprichten van een Comité voor privaatrivierrecht, dat vier zittingen heeft gehouden: de eerste te Parijs, in Maart 1924, de tweede te Genève, in Maart 1925, de derde te Parijs, in October 1925, en de laatste te Den Haag, in Maart 1927.

nale sur le jaugeage des bâtiments d'intérieur signée à Paris le 27 novembre 1925 par l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, l'Empire britannique, l'Espagne, la France, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, l'Union des Républiques Soviétiques socialistes, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Finlande, la Grèce, la Hongrie et l'Italie (1).

Immatriculation et certificat d'identité n'offrent donc sous ce régime aucune des garanties qui sont requises pour assurer aux bâtiments un statut juridique nettement défini.

Sans rapport avec la nationalité, l'inscription des bateaux aux bureaux de jaugeage est actuellement accordée à tout requérant quelle que soit sa nationalité. L'immatriculation du même bateau dans des pays différents demeure possible. Il importe de remédier aux abus qui peuvent en résulter.

Le remède réside dans l'extension aux bâtiments de navigation intérieure des principes que le projet de loi tend à mettre en œuvre au regard des navires.

Il s'est trouvé confirmé par le résultat des travaux de la conférence internationale pour l'unification du droit privé fluvial tenue à Genève en octobre-novembre 1930 à l'initiative de la Section des Communications et du Transit de la Société des Nations.

Cette conférence reprit les projets de conventions rédigés par le Comité de droit privé fluvial institué par la Commission Centrale du Rhin (2) sur la nationalité des bateaux et du droit au pavillon et leur immatriculation.

La Convention de Genève 1930 eut pour but d'assurer une unité de législation en matière d'immatriculation, de nationalité des bâtiments de navigation intérieure, comme dans le domaine des droits réels qui peuvent s'y attacher.

Le projet de loi s'inspire étroitement, dans ses dispositions relatives aux bâtiments de navigation intérieure, des prescriptions arrêtées à Genève en cette matière.

* * *

Le Conseil Supérieur de la Marine et le Conseil Supérieur de la Navigation Intérieure ont été consul-

(1) Cette convention, due à l'initiative de la Société des Nations (organisation des communications et du transit), est entrée en vigueur en Allemagne, en Belgique, en France, dans les Pays-Bas et en Suisse le 1^{er} octobre 1927. Elle appelle l'adhésion de tous les Etats européens, tandis que la convention antérieure sur le même objet ne liait que l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas.

(2) La Société des Nations avait invité les Commissions fluviales internationales du Danube, de l'Elbe et du Rhin, d'entamer l'étude du droit privé fluvial. La Commission Centrale du Rhin donna suite à cette invitation en instituant un comité de droit privé fluvial qui a tenu quatre sessions: la première à Paris, en mars 1924, la deuxième à Genève, en mars 1925, la troisième à Paris, en octobre 1925, et la dernière à La Haye, en mars 1927.

raadpleegd over de opportuniteit van de herinrichting der teboekstelling van zeeschepen enerzijds, en van binnenschepen, anderzijds, zoals zij hier is uiteengezet. Na lange besprekingen hebben zij hun instemming betuigd. Wij twijfelen er niet aan dat de Wetgevende Kamers, op haar beurt, deze sedert meer dan veertig jaar gepreconiseerde onontbeerlijke hervorming zullen goedkeuren.

Aanneming van dit ontwerp van wet leidt noodzakelijk tot een herziening van de wet van 20 September 1903 op de zeebrieven, en tot het invoeren, voor de binnenschepen, van het bewijs van teboekstelling.

Deze twee zaken zullen het voorwerp uitmaken van afzonderlijke ontwerpen van wet, welke terzelfder tijd als het voorliggende bij de Senaat zullen worden ingediend.

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

tés respectivement sur l'opportunité de la réorganisation de l'immatriculation des navires d'une part, et des bateaux d'autre part, telle qu'elle vient d'être exposée. Après en avoir longuement délibéré, ils y ont marqué leur accord. Nous ne doutons pas que les Chambres législatives veuillent, à leur tour, adopter cette indispensable réforme, préconisée depuis plus de quarante ans.

Le vote de ce projet de loi appelle une revision de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer et l'institution pour les bâtiments de navigation intérieure du certificat d'immatriculation.

Ces deux matières font l'objet de projets de loi séparés, présentés en même temps que celui-ci au Sénat.

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

J. MEURICE.

De Minister van Financiën,

Le Ministre des Finances,

A.E. JANSSEN.

De Minister van Verkeerswezen,

Le Ministre des Communications,

P.W. SEGERS.

De Minister van Justitie,

Le Ministre de la Justice,

Ch. du BUS de WARNAFFE.

De Minister van Koloniën,

Le Ministre des Colonies.

A. DEQUAE.

Ontwerp van wet tot invoeren van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

BOUDEWIJN,

KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Koloniën worden er mede belast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste Artikel.

Artikel 3 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 3. — Teboekstelling in België is verplicht voor elk zeeschip dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort aan Belgen die in België, in Belgisch Congo of in Ruanda-Urundi hun woonplaats hebben of aan handelsvennootschappen welke overeenkomstig de Belgische wet zijn opgericht en in België hun hoofdinrichting hebben.

» Teboekstelling in België is facultatief :

1° voor elk zeeschip dat in het Koninkrijk in aanbouw is ;

2° met uitdrukkelijke machtiging van de Minister die met het Bestuur van het Zeewezen is belast, voor elk zeeschip dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort aan :

- a) Belgen die hun woonplaats in het buitenland hebben, maar met het oog op de teboekstelling een gekozen woonplaats in het Koninkrijk hebben ;
- b) vreemdelingen die met 's Konings machtiging hun woonplaats in België hebben gevestigd of er sedert ten minste een jaar ononderbroken verblijf houden ;
- c) handelsvennootschappen welke, overeenkomstig een buitenlandse wet opgericht hun hoofdinrichting in het Koninkrijk hebben of er vertegenwoordigd zijn door ten minste één beheerder en twee directeurs van Belgische nationaliteit die hun woonplaats in het Koninkrijk hebben.

» Geen in het buitenland teboekgesteld zeeschip wordt in het Koninkrijk teboekgesteld alvorens in het buitenlands register te zijn doorgehaald. »

Projet de loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux.

BAUDOUIN,

ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

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

Article Premier.

L'article 3 du Livre II du Code de Commerce est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 3. — Doit être immatriculé en Belgique, tout navire appartenant pour plus de moitié en pleine propriété ou en nue propriété à des Belges domiciliés en Belgique, au Congo Belge et au Ruanda-Urundi, ou à des sociétés commerciales constituées conformément à la loi belge et ayant leur principal établissement en Belgique.

» Peut être immatriculé en Belgique :

1° tout navire en construction dans le Royaume ;

2° avec l'autorisation expresse du Ministre chargé de l'Administration de la Marine, tout navire appartenant pour plus de moitié en pleine propriété ou en une nue propriété :

- a) à des Belges domiciliés à l'étranger, mais ayant dans le Royaume un domicile élu aux fins de l'immatriculation ;
- b) à des étrangers qui ont établi, avec l'autorisation du Roi, leur domicile en Belgique ou qui y résident sans interruption depuis un an au moins ;
- c) à des sociétés commerciales constituées conformément à la loi étrangère qui ont leur principal établissement dans le Royaume ou y sont représentées par au moins un administrateur et deux directeurs de nationalité belge domiciliés dans le Royaume.

» Aucun navire immatriculé à l'étranger n'est immatriculé dans le Royaume avant d'avoir été radié du registre étranger. »

Art. 2.

Artikel 4 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 4. — § 1. — De teboekstelling geschiedt ten kantore van de bewaring der scheepshypothecken te Antwerpen.

» § 2. — De in artikel 3, eerste lid, bedoelde personen die een zeeschip verkrijgen onder de voorwaarden bij die bepaling gesteld, zijn verplicht binnen dertig dagen na die verkrijging bij de bewaarder van de scheepshypothecken een aangifte te doen met opgave van :

- 1° de naam en de kenmerken van het zeeschip, de aard en het vermogen der voortstuwingsmachine, alsmede de thuishaven ;
- 2° het jaar en de plaats van de bouw, de naam en de woonplaats van de bouwder ;
- 3° het verkeer en de verrichtingen waarvoor het zeeschip gewoonlijk en hoofdzakelijk gebezigd wordt of zal worden ;
- 4° in voorkomend geval, de datum van de doorhaling in een buitenlands scheepsregister en de aanwijzing van dat register ;
- 5° de huidige eigenaar van het zeeschip, te weten :
 - a) zo het om natuurlijke personen gaat, hun naam, voornamen, beroep, nationaliteit, alsmede hun woonplaats en, in voorkomend geval, hun gekozen woonplaats ;
 - b) zo het om een handelsvennootschap gaat, haar handelsnaam of benaming, haar maatschappelijke zetel, de plaats en de datum van oprichting, de naam, voornamen, nationaliteit en woonplaats der hoofdelijk aansprekelijke vennoten, der beheerders of zaakvoerders.

» Indien verscheidene natuurlijke of rechtspersonen op het zeeschip rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben, vermeldt de aangifte de aard en de hoegrootheid van die rechten, alsmede, voor elke van die personen, de hierboven bepaalde aanwijzingen.

» Bij de aangifte moeten gevoegd worden :

- 1° de nationaliteitsbewijs van elke der personen en de statuten van elke der handelsvennootschappen, die voor de teboekstelling in aanmerking worden genomen ;
- 2° de akte of de titel van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten van eigendom of vruchtgebruik dan wel, bij gebreke van die akte of die titel, een door de aangever ondertekende verklaring waarin de oorsprong van die rechten is aangegeven ;
- 3° de meetbrief opgemaakt overeenkomstig de voorschriften van kracht in het Koninkrijk of in het land waar het zeeschip laatst is teboekgesteld ;

Art. 2.

L'article 4 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 4. — § 1^{er} — L'immatriculation est faite au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

» § 2. — Les personnes visées à l'article 3, alinéa 1^{er}, qui acquièrent un navire dans les conditions prévues par cette disposition, ont l'obligation de faire au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales, dans les trente jours de l'acquisition, une déclaration indiquant :

- 1° le nom du navire, ses caractéristiques, la nature et la puissance de sa machine motrice, ainsi que son port d'attache ;
- 2° l'année et le lieu de la construction, les nom et domicile du constructeur ;
- 3° le trafic et les opérations auxquels le navire est ou sera habituellement et principalement affecté ;
- 4° éventuellement la date de la radiation d'un registre matricule étranger et la désignation de celui-ci ;
- 5° le propriétaire actuel du navire, savoir :
 - a) s'il s'agit de personnes physiques, leurs nom, prénoms, profession, nationalité, ainsi que leur domicile et, éventuellement, leur domicile élu ;
 - b) s'il s'agit d'une société commerciale, sa raison sociale ou sa dénomination, son siège social, les lieu et date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité et domicile des associés solidairement responsables, des administrateurs ou des gérants.

» Si plusieurs personnes, physiques ou morales, ont sur le navire des droits en propriété ou en usufruit, la déclaration indique la nature et la quotité de ceux-ci et porte pour chacune d'elles les mentions énumérées ci-dessus.

» La déclaration doit être accompagnée :

- 1° du certificat de nationalité de chacune des personnes et des statuts de chacune des sociétés commerciales prises en considération aux fins de l'immatriculation ;
- 2° de l'acte ou du titre constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit ou, à son défaut, d'une déclaration indiquant l'origine de ces droits, signés par le déclarant ;
- 3° du certificat de jaugeage dressé conformément aux prescriptions en vigueur dans le Royaume ou dans le pays où le navire a été immatriculé en dernier lieu ;

4° in voorkomend geval :

- a) een bescheid ten bewijze van de doorhaling in het register der teboekstellingen van laatstbedoeld land;
- b) een verklaring der bevoegde overheid van hetzelfde land betreffende de hypothecaire toestand van het zeeschip.

» § 3. — Teboekstelling van een zeeschip dat in het Koninkrijk in aanbouw is, kan, zodra men de bouw begonnen is, plaats hebben op een in tweevoud opgemaakte aanvraag, bij de bewaarder ingediend door de bouwer of door hem voor wiens rekening het schip wordt gebouwd, zo deze zijn eigendomsrecht bewijst.

» In de mate van het mogelijke bevat de aanvraag de in § 2 opgesomde opgaven. Deze moeten door belanghebbenden aangevuld worden zodra het schip af is.

» Bij de aanvraag moeten worden gevoegd :

- 1° het nationaliteitsbewijs van elke der personen en de statuten van elke der handelsvennootschappen die voor de teboekstelling in aanmerking worden genomen ;
- 2° in geval van bouw voor rekening van een derde, de bouwakte zo het een onderhandse akte is, of een afschrift van die akte zo zij authentiek is.

» § 4. — Facultatieve teboekstelling van een zeeschip geschiedt op een in tweevoud opgemaakte aanvraag, bij de bewaarder ingediend door de eigenaars in artikel 3, tweede lid, 2°, bedoeld.

» De aanvraag bevat opgaven en moet vergezeld zijn van de bescheiden in § 2 opgesomd.

» § 5. — Van elk feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de opgaven die volgens dit artikel moeten voorkomen in de aangifte, de aanvraag en de bescheiden met het oog op de teboekstelling over te leggen, moet binnen dertig dagen nadat het zich heeft voorgedaan door een der aangevers of aanvragers aan de bewaarder schriftelijk kennis worden gegeven om in het scheepsregister te worden geboekt.

» Elke kennisgeving van een wijziging in de tonneermaat, de waterverplaatsing, de afmetingen van het zeeschip, in de aard en het vermogen van de voortstuwingsmachines, moet vergezeld gaan van de meetbrief waarop die wijziging is aangetekend. »

Art. 3.

Artikel 5 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 5. — De teboekstelling verleent aan het betrokken zeeschip de Belgische nationaliteit.

» Het nummer waaronder het zeeschip is teboekgesteld moet vermeld worden op elk bescheid betreffende het zeeschip of zijn bemanning, dat door de zeevaartoverheid wordt afgegeven. De bewaarder tekent

4° éventuellement :

- a) d'un document faisant preuve de la radiation du registre des immatriculations de ce dernier pays ;
- b) d'une déclaration de l'autorité compétente du même pays relative à l'état hypothécaire du navire.

» § 3. — L'immatriculation d'un navire en construction dans le Royaume peut être faite, dès le commencement de la construction, sur requête présentée en double exemplaire au conservateur par le constructeur ou par la personne pour le compte de qui le navire est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété.

» La requête porte, dans la mesure du possible, les mentions énumérées au § 2. Celles-ci doivent être complétées à la diligence des intéressés dès l'achèvement du navire.

» Elle doit être accompagnée :

- 1° du certificat de nationalité de chacun des personnes et des statuts de chacune des sociétés commerciales prises en considération aux fins de l'immatriculation ;
- 2° en cas de construction pour compte d'un tiers, de l'acte ayant pour objet la construction, s'il est sous seing privé, ou d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.

» § 4. — L'immatriculation facultative d'un navire a lieu sur requête présentée en double exemplaire au conservateur par les propriétaires visés à l'article 3, alinéa 2, 2°.

» La requête porte les mentions et doit être accompagnée des documents énumérés au § 2.

» § 5. — Tout fait appelant une modification des mentions que doivent contenir, aux termes du présent article, la déclaration, la requête et les documents à produire aux fins de l'immatriculation, doit être notifié dans les trente jours de sa réalisation au conservateur par un des déclarants ou requérants, en vue de son inscription au registre matricule.

» Toute notification d'un changement apporté au tonnage, au déplacement, aux dimensions du navire, à la nature et à la puissance de sa machine motrice, doit être accompagnée du certificat de jaugeage constatant ce changement. »

Art. 3.

L'article 5 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 5. — L'immatriculation confère au navire qui en est l'objet la nationalité belge.

» La mention du numéro sous lequel le navire est immatriculé, sera portée sur tout document relatif au navire ou à son équipage, délivré par l'autorité maritime. Cette mention est portée par le conservateur sur

dat nummer aan op de meetbrief die tot staving der aangifte of aanvraag wordt overgelegd.

» Teboekstelling in het buitenland van een in het Belgisch scheepsregister geboekt zeeschip wordt als nietig aangemerkt zolang het niet tevoren in dat register is doorgehaald. »

Art. 4.

Artikel 6 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 6. — De teboekstelling, zowel de verplichte als facultatieve, wordt ambtshalve doorgehaald in de volgende gevallen :

- 1° wanneer het zeeschip door schipbreuk verloren is gegaan ;
- 2° wanneer het definitief onzeewaardig is ;
- 3° wanneer het door de vijand is genomen en deze prijsmaking geldig is verklaard ;
- 4° wanneer het schip wordt gesloopt ;
- 5° wanneer het niet langer voldoet aan de eisen in artikel 3 gesteld.

» Van elke oorzaak van doorhaling van ambtswege moet binnen dertig dagen na haar bekendwording, aan de bewaarder schriftelijk kennis worden gegeven door een der personen op wier naam het schip is teboekgesteld. De aangever moet de meetbrief van het zeeschip overleggen.

» Bovendien kan de facultatieve teboekstelling te allen tijde worden doorgehaald met machtiging van de minister die met het Bestuur van het Zeewezen is belast.

» Geen doorhaling mag plaats hebben voordat alle hypotheekhoudende schuldeisers door de bewaarder zijn ingelicht. De bewaarder vermeldt de doorhaling op de meetbrief.

» De doorhaling heeft voor het betrokken schip het verlies der Belgische nationaliteit tot gevolg ; zij laat de inschrijvingen betreffende zakelijke rechten waarmede het bezwaard is bestaan.

» Bij doorhaling der teboekstelling ingevolge prijsmaking door de vijand wordt die doorhaling van rechtswege en met terugwerkende kracht nietig gemaakt zodra de prijsmaking is opgeheven. »

Art. 5.

Artikel 7 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 7. — Met geldboete van vijftig frank tot vijf honderd frank wordt gestraft alwie niet binnen de gestelde termijn een der navolgende hem opgelegde verplichtingen is nagekomen :

- 1° hetzij de aangifte in artikel 4, § 2, bedoeld ;

le certificat de jaugeage produit à l'appui de la déclaration ou de la requête.

» Sera tenue pour nulle l'immatriculation à l'étranger d'un navire inscrit au registre matricule belge aussi longtemps qu'il n'en aura pas été radié préalablement. »

Art. 4.

L'article 6 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 6. — L'immatriculation, tant obligatoire que facultative, est radiée d'office pour les causes suivantes :

- 1° en cas de perte du navire par naufrage ;
- 2° en cas d'innavigabilité définitive du navire ;
- 3° en cas de prise par l'ennemi, jugée valable ;
- 4° en cas de démolition du navire ;
- 5° lorsque le navire cesse de réunir les conditions prévues à l'article 3.

» Toute cause de radiation d'office doit être notifiée au conservateur, par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé, dans les trente jours à compter de la date où elle a été connue. Le déclarant doit produire le certificat de jaugeage du navire.

» L'immatriculation facultative peut en outre être radiée à tout moment, moyennant l'autorisation du Ministre chargé de l'Administration de la Marine.

Aucune radiation ne peut être opérée qu'après avertissement adressé à tous les créanciers hypothécaires par le conservateur. Celui-ci fait mention de la radiation sur le certificat de jaugeage.

» La radiation emporte pour le navire qui en est l'objet la perte de la nationalité belge ; elle laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui le grèvent.

» En cas de radiation de l'immatriculation pour cause de prise par l'ennemi, la radiation est annulée de plein droit et rétroactivement dès la cessation de la prise. »

Art. 5.

L'article 7 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 7. — Sera punie d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs toute personne qui, y étant tenue, n'aura pas fait dans le délai prescrit :

- 1° soit la déclaration prévue à l'article 4, § 2 ;

2° hetzij een der kennisgevingen waarvan sprake in artikel 4, § 5 ;

3° hetzij een der kennisgevingen waarvan sprake in artikel 6, tweede lid ;

» Boek I van het Strafwetboek is in zijn geheel op die misdrijven van toepassing. »

Art. 6.

Artikel 271 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 271. — Voor de toepassing van deze wet worden als binnenschepen aangemerkt :

1° de vaartuigen op de binnenwateren gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot vissen, slepen, baggeren of tot iedere andere winstgevende verrichting van scheepvaart ;

2° alle vaartuigen met minder dan 25 ton inhoud die gewoonlijk op zee soortgelijke verrichtingen doen. »

Art. 7.

Artikel 272 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 272. — Titel I van dit boek is van toepassing op de binnenschepen.

» Nochtans is de in het eerste lid van artikel 3 bedoelde teboekstelling facultatief voor de binnenschepen van minder dan 20 ton inhoud of verplaatsing aan het vlak der grootste inzinking, tenzij zij bestemd zijn voor de visserij in zee of in de zeewateren zoals die voor de toepassing der wet op de veiligheid der schepen zijn omschreven.

» Het bepaalde in artikel 23, § 1, 5°, is niet van toepassing op de binnenvaart. »

Art. 8.

De verplichte teboekstelling der zeeschepen en binnenschepen welke op het tijdstip van inwerkingtreding dezer wet bestaan, geschiedt binnen twee jaar te rekenen van dat tijdstip.

De teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen welke op het tijdstip van inwerkingtreding dezer wet in het scheepsregister ten kantore der scheepshypotheekbewaring te Antwerpen zijn geboekt, wordt, voor zover nodig, kosteloos gewijzigd of aangevuld. Na die termijn van twee jaar worden teboekstellingen die niet gewijzigd of aangevuld zijn, geacht niet te bestaan. Nochtans blijven bestaan de inschrijvingen van zake-lijke rechten, waarmede de vaartuigen mochten bezwaard zijn.

De vóór het in werking treden van deze wet ver-richte teboekstelling van een binnenschip, dat niet

2° soit une des notifications prévues à l'article 4, § 5 ;

3° soit une de celles prévues à l'article 6, alinéa 2.

Le Livre I du Code pénal, en son entier, est appli-cable à ces infractions. »

Art. 6.

L'article 271 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 271. — Sont considérés comme bateaux pour l'application de la présente loi :

1° les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habi-tuellement dans les eaux intérieures le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navi-gation ;

2° tous les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge qui font habituellement en mer semblables opérations. »

Art. 7.

L'article 272 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 272. — Le titre I du présent livre est appli-cable aux bateaux.

Toutefois, l'immatriculation prévue à l'article 3, alinéa 1^{er}, est facultative pour les bateaux de moins de 20 tonneaux de jauge ou de déplacement à leur plan de plus grand enfoncement, à moins qu'ils ne soient destinés à la pêche en mer ou dans les eaux maritimes telles qu'elles sont définies pour l'application de la loi sur la sécurité des navires.

» Les dispositions de l'article 23, § 1^{er}, 5°, ne sont pas applicables à la navigation intérieure. »

Art. 8.

L'immatriculation obligatoire des navires et bateaux existant au moment de l'entrée en vigueur de la pré-sente loi, sera effectuée dans les deux ans à compter de cette date.

L'immatriculation des navires et bateaux qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont inscrits au registre matricule tenu au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers, sera modifiée ou complétée gratuitement pour autant que de besoin. Passé le délai de deux ans, les immatriculations qui n'auraient pas été modifiées ou complétées seront réputées inexistantes. Toutefois, les inscriptions de droits réels qui grèveraient les bâti-ments subsisteront.

L'immatriculation opérée avant l'entrée en vigueur de la présente loi, d'un bateau qui ne réunit pas les

voldoet aan de vereisten bij deze wet gesteld om te kunnen teboekgesteld worden, blijft geldig.

Art. 9.

In afwachting dat er bij decreet anders wordt over beschikt, gelden voor de zeeschepen in artikel 1 van Boek II van het Wetboek van Koophandel omschreven, die voor meer dan de helft in volle of blote eigendom aan Belgische koloniaalrechtelijke handelsvennootschappen toebehoren, de wetten van het Koninkrijk, inzonderheid Boek II van het Wetboek van Koophandel, het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, de wetten en reglementen betreffende de scheepsmeting, de zeebrieven, de veiligheid der schepen, de aanmonstering, de aanwerving en het statuut der zeelieden, de Onderzoeksraad voor de zeevaart.

De Belgische koloniaalrechtelijke vennootschappen die zeeschepen uitreden onder Belgische vlag kunnen het voordeel der Belgische wetten betreffende scheepskrediet genieten.

Art. 10.

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

Gegeven te Brussel, de 28^e Januari 1954.

conditions prescrites par celle-ci pour pouvoir être immatriculé, reste valable.

Art. 9.

En attendant qu'il y soit pourvu autrement par décret, les navires définis à l'article 1^{er} du Livre II du Code de Commerce, appartenant pour plus de moitié en pleine propriété ou en nue propriété à des sociétés commerciales belges de droit colonial, sont régis par les lois du Royaume, notamment par le Livre II du Code de Commerce, par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, par les lois et règlements relatifs au jaugeage, aux lettres de mer, à la sécurité des navires, à l'enrôlement, à l'engagement et au statut des marins, au Conseil d'Enquête Maritime.

Les sociétés belges de droit colonial armant des navires sous pavillon belge peuvent bénéficier des lois belges relatives au crédit maritime.

Art. 10.

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

Donné à Bruxelles, le 28 janvier 1954.

BAUDOUIN.

VAN KONINGSWEGE :

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

PAR LE ROI :

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

J. MEURICE.

De Minister van Financiën,

Le Ministre des Finances,

A.E. JANSSEN.

De Minister van Verkeerswezen,

Le Ministre des Communications,

P.W. SEGERS.

De Minister van Justitie,

Le Ministre de la Justice,

Ch. du BUS de WARNAFFE.

De Minister van Koloniën,

Le Ministre des Colonies.

A. DEQUAE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 6^e September 1951 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « tot invoeren van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen », zoals het door de afgevaardigde van de Minister gedurende het onderzoek werd gewijzigd, heeft ter zitting van 4 October 1952 het volgend advies gegeven :

Het voorontwerp strekt tot het invoeren van de algemene en verplichte teboekstelling van de koopvaardischepen en de binnenschepen die voor meer dan de helft in volle of in blote eigendom toebehoren aan natuurlijke of rechtspersonen van Belgische nationaliteit die in België, in Belgisch-Congo of in Ruanda-Urundi hun woonplaats of, zo het rechtspersonen betreft, hun hoofdinrichting hebben.

Voorts strekt het er toe, de teboekstelling mogelijk te maken van zeeschepen welke in het Koninkrijk in aanbouw zijn, alsook de teboekstelling, met machtiging van de minister tot wiens bevoegdheid het zeewezen behoort, van zeeschepen die voor meer dan de helft in volle of in blote eigendom toebehoren :

- a) aan Belgen die hun woonplaats in het buitenland hebben, maar met het ook op de teboekstelling in het Koninkrijk woonplaats kiezen ;
- b) aan vreemdelingen die hun woonplaats in het Koninkrijk hebben gevestigd of er sedert ten minste een jaar zonder onderbreking verblijven ;
- c) aan handelsvennootschappen die volgens een vreemde wet zijn opgericht, maar hun hoofdinrichting in België hebben of in België vertegenwoordigd zijn door ten minste één beheerder en twee directeurs van Belgische nationaliteit die in het Koninkrijk hun woonplaats hebben.

De teboekstelling zal o.m. tot gevolg hebben de Belgische nationaliteit te verlenen aan de betrokken vaartuigen.

* * *

Uit dat oogpunt brengt het voorontwerp iets nieuws.

Luidens artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek zijn de schepen en vaartuigen roerend. Zij vallen onder de regelen inzake roerende goederen tenzij de wet er uitdrukkelijk is van afgeweken, zoals bij voorbeeld in geval van inbeslagname of hypotheek op zeeschepen.

Zoals de wetgeving nu is, hebben zeeschepen en binnenschepen, evenmin als andere roerende goederen, een eigen nationaliteit.

Weliswaar is er van Belgische zeeschepen en Belgische binnenschepen sprake in sommige wetten of reglementen, zoals de wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen, artikel 1 ; wet van 30 Juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart, artikel 1 ; wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, artikel 3 ; wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, artikel 3 ; wet van 1 April 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenschepen.

Niettemin vinden die uitdrukkingen geen grond in het Belgische recht, want er bestaat geen bepaling die de zeeschepen of binnenschepen een eigen Belgische nationaliteit verleent.

Artikel 1 van de wet van 20 September 1903 op de zeebrieven bepaalt : « De zeeschepen moeten, om onder Belgische vlag te mogen varen, voorzien zijn van een zeebrief uitgereikt overeenkomstig de bepalingen van deze wet ». Daaruit volgt even-

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 6 septembre 1951, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux », ainsi qu'il a été amendé par le délégué du Ministre en cours d'examen, a donné en sa séance du 4 octobre 1952 l'avis suivant :

L'avant-projet tend à instituer l'immatriculation obligatoire et générale des navires de commerce et des bateaux appartenant pour plus de moitié, en pleine propriété ou en nue propriété, à des personnes physiques ou morales de nationalité belge, domiciliées en Belgique, au Congo belge ou au Ruanda-Urundi, ou y ayant, dans le cas de personnes morales, leur principal établissement.

Il tend, en outre, à permettre l'immatriculation de navires en construction dans le Royaume ainsi que l'immatriculation, moyennant l'autorisation du ministre ayant la marine dans ses attributions, de navires appartenant pour plus de moitié en pleine propriété ou en nue propriété :

- a) aux Belges domiciliés à l'étranger mais élisant domicile dans le Royaume aux fins de l'immatriculation ;
- b) aux étrangers ayant établi leur domicile dans le Royaume ou y résidant sans interruption depuis un an au moins ;
- c) aux sociétés commerciales constituées conformément à la loi étrangère mais ayant leur principal établissement en Belgique, ou qui sont représentées en Belgique par au moins un administrateur et deux directeurs de nationalité belge domiciliés dans le Royaume.

L'immatriculation aura notamment pour effet de conférer la nationalité belge aux bâtiments qui en feront l'objet.

* * *

A cet égard, l'avant-projet innove.

Aux termes de l'article 531 du Code civil, les navires et bateaux sont meubles. Ils sont soumis au régime des meubles, à moins que la loi n'y ait, comme par exemple dans le cas de la saisie et de l'hypothèque maritime, expressément dérogé.

Dans l'état actuel de la législation, les navires et bateaux n'ont, pas plus que les autres meubles, de nationalité propre.

Certaines lois ou règlements font certes mention de navires belges ou de bateaux belges : telles, par exemple, la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires, article 1^{er} ; la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime, article 1^{er} ; la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, article 3 ; la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime, article 3 ; la loi du 1^{er} avril 1936 sur le contrat d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure.

Il n'en demeure pas moins que ces expressions sont dénuées de fondement en droit belge, car il n'existe aucune disposition conférant en propre la nationalité belge aux navires ou aux bateaux.

La loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer dispose à l'article 1^{er} : « Les navires de mer belges doivent être munis, pour naviguer sous pavillon belge, d'une lettre de mer délivrée conformément aux dispositions de la présente loi. » Il ne s'ensuit

wel niet dat de schepen die van zulk een zeebrief voorzien zijn, daarom de Belgische nationaliteit hebben verkregen : die uitwerking voorziet de wet niet.

Door het teboekstellen van zeeschepen en binnenschepen te veralgemenen en door het verkrijgen van de Belgische nationaliteit te doen afhangen van het naleven van bedoelde formaliteit, gaat het voorontwerp beslist de weg van de individualisering der vaartuigen op.

Het voert in het Belgisch recht iets nieuws in om met de evolutie der vreemde wetten gelijke tred te houden. Echter wijkt het van die wetgevingen af door de nationaliteit van de teboekstelling te doen afhangen. Wat dat betreft, dient de memorie van toelichting te worden verbeterd (vgl. blz. 3 en 4).

Terwijl de vreemde wetten immers een zeeschip, zelfs een binnenschip, als nationaal erkennen wanneer die vaartuigen maar aan bepaalde vereisten inzake grond en vorm voldoen, is krachtens het voorontwerp de interventie nodig van de overheid die het schip de nationaliteit verleent.

In het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië is een schip Brits zo het geheel toebehoort aan Britse onderdanen, welke personen bij de wet zijn bepaald (Merchant Shipping Act, 1894, Part I, Registry — « Qualification for owning British Ship »).

De teboekstelling (registry) van het schip heeft als enige uitwerking dat zij bewijst dat de eigenaar aan de gestelde eisen voldoet om eigenaar te zijn van een Brits schip.

In Frankrijk is een schip Frans op voorwaarde dat het ten minste voor de helft aan Fransen toebehoort (wet van 9 Juni 1845) en een bemanning heeft die, althans gedeeltelijk, de Franse nationaliteit bezit (decreet van 21 September 1793).

De zogenoemde « acte de francisation » heeft geen andere uitwerking dan dat zij de nationaliteit van het schip officieel vaststelt en dit bijgevolg machtigt tot het voeren van de Franse vlag.

Volgens het Nederlandse Wetboek van Koophandel, artikel 311, zijn Nederlandse schepen, schepen welke geheel toebehoren aan Nederlanders of voor ten minste twee derde gedeelte aan Nederlanders en voor het overige gedeelte aan ingezetenen van het Koninkrijk toebehoren, mits in dit geval de boekhouder, zo die er is, een in Nederland wonende Nederlander zij.

Aan de regeling inzake toekenning der Belgische nationaliteit door een akte der overheid zal het nadeel verbonden zijn dat zeeschepen, waarvan de eigenaars de formaliteit der teboekstelling niet naleven, geen Belgische schepen zullen zijn.

Die schepen zullen, ofschoon aan Belgen toebehorend, niet onder de toepassing van de Belgische wet vallen. Eventueel kunnen zij een vreemde nationaliteit verkrijgen en onder vreemde vlag varen. Zodanig gevolg schijnt de Regering nu niet te wensen, want door dit voorontwerp wil zij juist al de schepen, die voor meer dan de helft aan Belgen toebehoren, onder de nationale vlag brengen.

* * *

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

Artikel 1 vervangt de artikelen 3 tot 7 van Boek II van het Wetboek van Koophandel betreffende de teboekstelling der schepen. Volgens onze huidige wetgeving is teboekstelling ten kantore der hypotheekbewaring te Antwerpen facultatief. Echter wordt geen op een schip verleend zakelijk recht door de hypotheekbewaarder ter inschrijving aangenomen, zo het schip niet is teboekgesteld (artikel 11).

cependant pas que les navires qui en sont pourvus aient pour autant acquis la nationalité belge : la loi ne prévoit pas cet effet.

En généralisant l'immatriculation des navires et bateaux et en faisant dépendre de l'accomplissement de cette formalité l'acquisition de la nationalité belge, l'avant-projet s'engage résolument dans la voie de l'individualisation des bâtiments de navigation.

Il innove en droit belge pour suivre l'évolution de la plupart des législations étrangères. Il s'en écarte toutefois en faisant dépendre la nationalité de l'immatriculation. Sur ce point, l'exposé des motifs devrait être corrigé (cfr. pp. 3 et 4).

En effet, alors que les lois étrangères reconnaissent un navire, voire un bateau, comme national du moment qu'il répond à certaines conditions de fond et de forme, l'avant-projet prévoit l'intervention de l'autorité qui confère la nationalité au navire.

Dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne, un navire est britannique s'il appartient en entier à des sujets britanniques, personnes que la loi détermine (Merchant Shipping Act, 1894, Part I, Registry — « Qualification for owning British Ship »).

L'immatriculation (registry) du navire a pour seul effet de certifier que son propriétaire répond aux conditions prescrites pour être propriétaire d'un navire britannique.

En France, le navire est français à condition d'appartenir au moins pour la moitié à des Français (loi du 9 juin 1845) et d'avoir un équipage, en partie au moins, de nationalité française (décret du 21 septembre 1793).

L'acte de francisation n'a d'autre effet que de constater officiellement la nationalité du navire et de l'autoriser, par conséquent, à arborer le pavillon français.

Aux Pays-Bas, l'article 311 du Code de commerce réputé néerlandais les navires et bateaux appartenant en totalité à des Néerlandais ou appartenant au moins pour les deux tiers à des Néerlandais et pour le tiers restant à des habitants du Royaume des Pays-Bas, à la condition, dans ce cas, que le gérant d'armement, s'il en est un, soit de nationalité néerlandaise ou demeure également aux Pays-Bas.

Le régime de l'attribution de la nationalité belge par un acte de l'autorité présentera l'inconvénient que les navires dont les propriétaires ne se soumettent pas à la formalité de l'immatriculation ne seront pas belges.

Quoiqu'appartenant à des Belges, ces navires seront en fait soustraits à l'application de la loi belge. Ils pourront éventuellement obtenir une nationalité étrangère et naviguer sous pavillon étranger. Pareille conséquence ne semble pas répondre aux vœux du Gouvernement qui précisément cherche, par l'avant-projet actuel, à réunir sous le pavillon national tous les navires appartenant pour plus de moitié à des Belges.

* * *

EXAMEN DU TEXTE.

L'article premier remplace les articles 3 à 7 du Livre II du Code de commerce relatifs à l'immatriculation des navires. Dans l'état actuel de notre législation, l'immatriculation au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers est facultative. Toutefois, aucune inscription d'un droit réel concédé sur un navire n'est admise par le conservateur si le navire n'est pas immatriculé (article 11).

Ten einde in dat gedeelte van het Wetboek van Koophandel de oorspronkelijke ordening te behouden, ware het raadzaam de artikelen 3 tot 7 door evenveel artikelen te vervangen, die men naar het volgende plan zou kunnen opmaken :

- artikel 3 : vereisten voor teboekstelling ;
- artikel 4 : formaliteiten voor teboekstelling ;
- artikel 5 : uitwerking der teboekstelling ;
- artikel 6 : schrapping der teboekstelling ;
- artikel 7 : strafbepalingen.

De hierna voorgestelde tekst is naar dat plan uitgewerkt.

Het nieuw artikel 3 van het voorontwerp vestigt het beginsel der verplichte teboekstelling van zeeschepen die voor meer dan de helft in volle of blote eigendom aan Belgische natuurlijke of rechtspersonen toebehoren. De begrippen Belgische natuurlijke persoon of Belgische rechtspersoon hebben in het voorontwerp niet hun gewone betekenis. Het volgende artikel beperkt hun betekenis. In plaats van die begrippen « voor de toepassing van deze wet » te omschrijven, ware het verkieslijk in artikel 3 onmiddellijk te bepalen, op welke personen de wet wordt toegepast, waardoor men het bezwaar ontgaat, van de gewone betekenis der genoemde begrippen af te wijken.

Op die wijze verliest artikel 3/2 zijn object.

Dat artikel 3/2 verplicht de personen van Belgische nationaliteit, die hun woonplaats niet in het Koninkrijk of in Belgisch-Congo hebben, er woonplaats te kiezen. Doen zij dat niet, dan worden zij niet als « Belgische natuurlijke personen » beschouwd.

Aan die verplichting is echter geen sanctie verbonden. Om de in artikel 3 opgelegde verplichting van teboekstelling te ontlopen, zullen de Belgen die hun woonplaats in het buitenland hebben, er dus alle belang bij hebben geen woonplaats te kiezen in het Koninkrijk of in Belgisch-Congo. Daaruit volgt dat de verplichting inzake het kiezen van woonplaats in werkelijkheid een voorwaarde is, waaraan de Belgen, die hun woonplaats in het buitenland hebben, moeten voldoen om hun schepen in België te kunnen doen teboekstellen. De hierna voorgestelde tekst brengt dat geval dan ook onder bij die waarin teboekstelling wel niet verplicht, maar toch toegestaan is (zie artikel 3, 2^o, a).

Volgens het gemeen recht (artikel 197 van Titel IX, Boek I, van het Wetboek van Koophandel) is elke vennootschap « waarvan de hoofzetel in België is gevestigd, aan de Belgische wet onderworpen, als werd de akte van oprichting in het buitenland opgemaakt ». Het zou dus de plaats van de hoofdinstelling zijn die de Belgische nationaliteit der vennootschap bepaalt.

Onder « Belgische rechtspersoon » verstaat de Regering de Belgische handelsvennootschappen waaraan de wet de hoedanigheid van subject van recht toekent en waarvan de maatschappelijke zetel in België is gevestigd, en onder « Belgische handelsvennootschappen » verstaat zij de handelsvennootschappen overeenkomstig de Belgische wet opgericht. Het ware goed indien de tekst terzake werd verduidelijkt ; de woorden « bij de wet als juridische individualiteit aangezien » kunnen dan wegvallen.

Eveneens vervange men de uitdrukking « maatschappelijke zetel », die fictief kan zijn, liever door « hoofdinstelling », welke term beantwoordt aan de plaats waar de werkzaamheid der vennootschap is geconcentreerd en vanwaar uit die ondernemingen worden geleid.

Het laatste lid van de hierna voorgestelde nieuwe tekst stelt verder als principe het in artikel 7 van de tekst der Regering voorkomende verbod van dubbele teboekstelling.

Artikel 2 van de hierna voorgestelde tekst bepaalt welke formaliteiten voor de teboekstelling te vervullen zijn. Die formaliteiten verschillen naargelang het gaat om verplichte teboekstelling, facultatieve teboekstelling of, tenslotte, eveneens facultatieve teboekstelling van in aanbouw zijnde schepen.

Pour ne pas rompre l'ordonnance de cette partie du Code de commerce, il serait opportun de remplacer les articles 3 à 7 par un nombre correspondant d'articles. Ceux-ci pourraient être formés selon le plan suivant :

- article 3 : conditions de l'immatriculation ;
- article 4 : formalités de l'immatriculation ;
- article 5 : effets de l'immatriculation ;
- article 6 : radiation de l'immatriculation ;
- article 7 : dispositions pénales.

Le texte proposé ci-après a été élaboré suivant ce plan.

Le nouvel article 3 de l'avant-projet consacre le principe de l'immatriculation obligatoire des navires appartenant pour plus de moitié, en pleine ou en nue propriété, à des personnes physiques ou morales belges. Les notions de personne physique ou de personne morale belges n'ont pas, dans l'avant-projet, leur sens habituel. L'article suivant en restreint la portée. Au lieu de définir ces notions « pour l'application de la présente loi », il serait préférable de désigner immédiatement à l'article 3 les personnes auxquelles la loi s'applique, ce qui évitera l'inconvénient de déroger au sens habituel de ces notions.

L'article 3/2 deviendra ainsi sans objet.

Cet article 3/2 oblige les personnes de nationalité belge, non domiciliées dans le Royaume ou au Congo belge, d'y élire domicile, faute de quoi elles ne seront pas réputées « personnes physiques belges ».

Cette obligation n'est toutefois pas sanctionnée. Afin d'échapper à l'obligation de l'immatriculation prévue à l'article 3, les Belges domiciliés à l'étranger auront dès lors tout intérêt à ne pas élire domicile dans le Royaume ou au Congo belge. Il en résulte que l'obligation relative à l'élection de domicile est en réalité une condition imposée aux Belges domiciliés à l'étranger pour leur permettre de faire immatriculer leurs navires en Belgique. Le texte proposé ci-après range dès lors ce cas parmi ceux où l'immatriculation, bien que non obligatoire, est toutefois permise (voir article 3, 2^o, a).

D'après le droit commun (article 197 du titre IX, livre I, du Code de commerce), toute société « dont le principal établissement est en Belgique, est soumise à la loi belge, bien que l'acte constitutif est passé en pays étranger ». Ce serait donc le lieu du principal établissement qui déterminerait la nationalité belge de la société.

Par « personne morale belge », le Gouvernement entend les sociétés commerciales belges auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique et dont le siège social est établi en Belgique, et par « sociétés commerciales belges » il entend les sociétés commerciales constituées conformément à la loi belge. Il serait préférable de préciser le texte sur ce point, ce qui permettrait d'omettre les mots « auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique ».

Il vaut également mieux remplacer l'expression « siège social », qui peut être fictif, par celle de « principal établissement » qui correspond au lieu où se concentre l'activité de la société et d'où partent les impulsions directrices de ces entreprises.

Le dernier alinéa du nouveau texte proposé ci-après énonce, en outre, le principe de l'interdiction de la double immatriculation qui figure à l'article 7 du texte du Gouvernement.

L'article 2 du texte proposé ci-après détermine les formalités à accomplir en vue de l'immatriculation. Ces formalités diffèrent selon qu'il s'agit de l'immatriculation obligatoire, de l'immatriculation facultative ou, enfin, de l'immatriculation également facultative des navires en construction.

Het neemt de bepalingen der artikelen 5, 6, 6/2, 6/3 en 7/3, die men in het voorontwerp onder artikel 1 vindt, met enige lichte wijzigingen in de tekst over.

Het vult de bepaling van artikel 5 aan met het vaststellen van de termijn binnen welke het verkrijgen van een zeeschip bij de bewaarder der scheepshypotheken moet worden aangegeven. Met instemming van de gemachtigde der Regering is die termijn bepaald op 30 dagen, te rekenen van het verkrijgen.

Bij de vermelding der thuishaven van het zeeschip, die moet voorkomen op de aangifte welke de teboekstelling voorafgaat, dient het volgende te worden opgemerkt :

In het Belgisch recht heeft geen enkele wets- of reglementsbepaling het begrip « thuishaven » omschreven. Een bepaling dringt zich evenwel des te meer op daar de naam der thuishaven op straffe van sancties op de achtersteven van het schip moet worden aangebracht (zie ontwerp van wet op de zeebrieven, artikel 20, en artikel 58 van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij).

Artikel 3 van de hierna voorgestelde tekst bepaalt de uitwerking der teboekstelling. Het neemt de onder artikel 1 van het voorontwerp voorkomende artikelen 4, 7/2 en 7/7 over.

Artikel 4 behandelt de doorhaling der teboekstelling. Het bevat de bepalingen die in artikel 1 van het voorontwerp onder de artikelen 7/4 en 7/5 voorkomen. In de voorgestelde tekst is het bepaalde onder 4° van artikel 7/4 niet opgenomen. De in 4° opgegeven reden tot doorhaling vindt men immers reeds onder 3° van hetzelfde artikel.

Met goedvinden van de gemachtigde der Regering is in de voorgestelde tekst een nieuwe bepaling opgenomen volgens welke de facultatieve teboekstelling op aanvraag van de eigenaar van het zeeschip en met toestemming van de minister tot wiens bevoegdheid het bestuur van het zeewezen behoort, kan worden doorgehaald.

In het doorhalen van facultatieve teboekstelling op aanvraag van de betrokkenen dient immers te worden voorzien. Voor doorhaling van ambtswege lijkt het overbodig de instemming van de minister te eisen, daar de hypotheekbewaarder verplicht is die doorhaling te doen wanneer een zeeschip in een der in het artikel genoemde gevallen verkeert.

Aan het eind van het door de Regering voorgesteld artikel 7/4 wordt gezegd dat doorhaling de zakelijke rechten waarmede het betrokken zeeschip is bezwaard, onverminderd laat. Dat doorhaling van een teboekstelling de zakelijke rechten waarmede een zeeschip is bezwaard, onverminderd laat, tenzij de wet er anders over beschikt, spreekt vanzelf en hoeft dus niet te worden gezegd. Eigenlijk wil het voorontwerp er op wijzen dat de doorhaling in het register van teboekstelling de in datzelfde register aangebrachte inschrijving der zakelijke rechten onaangetast laat. De tekst worde dan ook in die zin gewijzigd.

Artikel 5 van de hiernavolgende tekst bepaalt welke straffen hen kunnen treffen die de wet overtreden. De desbetreffende bepalingen van het voorontwerp zijn door de Raad van State omgewerkt ingevolge opmerkingen van de Minister van Financiën, waarbij de Ministerraad zich heeft aangesloten.

De bepaling van het voorontwerp volgens welke de geldboete wordt geïnd door de bewaarder der scheepshypotheken, is weggelaten. De geldboete zal de straf zijn voor wanbedrijven waarvan de rechtbanken zullen kennis nemen. Boek I van het Strafwetboek zal op de misdrijven van toepassing zijn.

De Minister van Financiën had eveneens voorgesteld dat de geldboete hoofdelijk verschuldigd zou zijn door al de personen die wegens een zelfde wanbedrijf worden veroordeeld. Een bepaling in die zin zou een herhaling zijn van artikel 50 van het Strafwetboek.

Il reprend, tout en en modifiant légèrement la rédaction, les dispositions des articles 5, 6, 6/2, 6/3 et 7/3 figurant à l'avant-projet sous l'article 1^{er}.

Il complète la disposition inscrite à l'article 5 en fixant le délai endéans lequel l'acquisition d'un navire doit être déclarée au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales. De l'accord du délégué du Gouvernement, ce délai a été fixé à trente jours à compter de l'acquisition.

Une remarque s'impose au sujet de la mention du port d'attache du navire que la déclaration préalable à l'immatriculation doit contenir.

Aucune disposition légale ou réglementaire n'a défini cette notion en droit belge. Une définition est cependant d'autant plus nécessaire que le nom du port d'attache doit, sous peine de sanctions, être indiqué sur la poupe du navire (voir projet de loi sur les lettres de mer, article 20 et article 58 du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime).

L'article 3 du texte proposé ci-après détermine les effets de l'immatriculation. Il reprend les dispositions des articles 4, 7/2 et 7/7 figurant à l'avant-projet sous l'article 1^{er}.

L'article 4 traite de la radiation de l'immatriculation. Il réunit les dispositions formulées à l'article 1^{er} de l'avant-projet sous les articles 7/4 et 7/5 du projet. Le texte proposé ne reprend pas la disposition du 4° de l'article 7/4. La cause de radiation que celle-ci énonce figure en effet déjà au 3° du même article.

De l'accord du délégué du Gouvernement, il a été inséré dans le texte proposé, une nouvelle disposition prévoyant la radiation de l'immatriculation facultative à la demande du propriétaire du navire et moyennant l'autorisation du ministre chargé de l'administration de la marine.

Il importe, en effet, de prévoir la radiation de l'immatriculation facultative à la demande des intéressés. Quant à la radiation d'office, il est superflu d'exiger l'agrément du ministre puis que le conservateur est obligé d'y procéder dès qu'un navire se trouve dans un des cas prévus à l'article.

L'article 7/4 proposé par le Gouvernement dispose in fine que la radiation ne porte pas préjudice aux droits réels grevant le navire qui en fait l'objet. Il est évident, et il est dès lors superflu de le dire, que la radiation d'une immatriculation ne saurait, si la loi n'en dispose pas autrement, porter atteinte aux droits réels grevant le navire. En réalité, l'avant-projet veut faire ressortir que la radiation du registre des immatriculations laisse intacte l'inscription des droits réels figurant au même registre. Il conviendrait de modifier dans ce sens la rédaction du texte.

L'article 5 du texte ci-après détermine les sanctions auxquelles s'exposent les personnes qui contreviennent à la loi. Les dispositions de l'avant-projet relatives à cet objet ont été remaniées par le Conseil d'Etat à la suite d'observations faites par le Ministre des Finances, auxquelles le Conseil des ministres s'est rallié.

La disposition de l'avant-projet, aux termes de laquelle l'amende serait perçue par le conservateur des hypothèques maritimes et fluviales, a été supprimée. L'amende constituera la sanction pénale de délits dont les tribunaux connaîtront. Le livre I du Code pénal sera applicable aux infractions.

Le Ministre des Finances avait également suggéré que l'amende soit due solidairement par toutes les personnes condamnées pour un même délit. Une disposition à cette fin ferait double emploi avec l'article 50 du Code pénal.

Volgens het voorontwerp belooft de geldboete 1.000 tot 10.000 frank.

Daar de wet van 5 Maart 1952 de strafrechtelijke geldboeten met 190 deciemmen heeft verhoogd, zou de toe te passen geldboete in werkelijkheid 20.000 tot 200.000 frank bedragen. Zodanige geldboete zou, naar de mening der Regering, hoger zijn dan wat de bestraffing eist. De geldboeten zouden op 50 tot 500 frank moeten teruggebracht worden.

Artikel 2 van het voorontwerp wijzigt de definitie welke artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel voor de binnenschepen geeft. Het vervangt het begrip « territoriale wateren » door het begrip « binnenwateren », dat een beperkter betekenis heeft : het omvat niet de territoriale zeevaten, dit is de wateren van het uiterste natte strand der zee bij laag water tot 3 mijl in volle zee. De binnenschepen met een inhoud van meer dan 25 ton die op de territoriale zeevaten gewoonlijk voor de in artikel 271 van het Wetboek van Koophandel bedoelde verrichtingen worden gebruikt, zullen in de toekomst dus met zeeschepen worden gelijkgesteld.

De hierna in artikel 6 voorgestelde tekst vervangt het gehele artikel 271.

De nieuwe tekst van artikel 272 van het Wetboek van Koophandel, zoals hij in het voorontwerp luidt, maakt Titel I van Boek II van het Wetboek van Koophandel van toepassing op de binnenschepen. Daar nu de binnenscheepvaart tot de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken behoort, dient te worden gezegd dat de bevoegdheid inzake teboekstelling der zeeschepen van de met het bestuur van het zeevaten belaste minister aan de met het bestuur der binnenscheepvaart belaste minister zal toekomen wat betreft de schepen die voor de binnenscheepvaart zullen gebruikt worden.

Vervolgens dient de betekenis van het woord « zeevaten », dat in dezelfde tekst voorkomt, nader te worden bepaald. Feitelijk houdt de Regering zich aan de definitie die er van gegeven is in het koninklijk besluit van 7 December 1920 genomen met het oog op de toepassing der wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen.

* * *

In artikel 3 belast het voorontwerp de Koning met het regelen der inrichting van de teboekstelling. Die bepaling kan als overbodig worden geschrapt. De uitvoering der wetten komt de Koning toe krachtens artikel 67 der Grondwet.

Hetzelfde artikel belast de Koning met het vaststellen van de datum waarop de wet in werking zal treden. Dat is een afwijking van artikel 4 der wet van 18 April 1898 waarover de memorie van toelichting geen uitleg geeft. Dergelijke bepaling, die het de uitvoerende macht mogelijk maakt de inwerkingtreding van een wet gedurende onbepaalde tijd uit te stellen, is trouwens alles behalve aanbevelenswaardig. In principe dient de wetgever zelf te bepalen op welk tijdstip de door hem gemaakte wetten in werking treden.

Bij de overgangsbepalingen van het voorontwerp zijn slechts opmerkingen te maken die alleen de vorm betreffen en voldoende uit de hierna voorgestelde tekst blijken.

* * *

De bijzondere bepalingen strekken er toe, de in het Rijk geldende wetten en reglementen van toepassing te verklaren op zeeschepen welke aan Belgische koloniaalrechtelijke handelsvennootschappen toebehoren.

Volgens het voorontwerp zullen die wetten en reglementen van toepassing zijn zolang bedoelde zeeschepen niet aan een bijzondere wetgeving van Belgisch-Congo zullen onderworpen zijn.

L'avant-projet fixe l'amende de 1.000 à 10.000 francs.

Comme la loi du 5 mars 1952 a majoré de 190 décimes les amendes pénales, l'amende à appliquer serait en réalité de 20.000 à 200.000 francs. Une telle amende dépasserait, au sentiment du Gouvernement, les nécessités de la répression. Celles-ci devraient être ramenées de 50 à 500 francs.

A l'article 2, l'avant-projet modifie ensuite la définition des bateaux que donne l'article 271 du livre II du Code de commerce. Il y remplace la notion des « eaux territoriales » par celle des « eaux intérieures ». Cette dernière notion a un sens plus restreint : elle ne comporte pas les « eaux territoriales de la mer », c'est-à-dire celles qui s'étendent de la laisse extrême de la basse mer à 3 milles au large. Les bateaux de plus de 25 tonneaux de jauge destinés à faire habituellement dans les eaux territoriales de la mer des opérations prévues à l'article 271 du Code de commerce seront donc à l'avenir soumis au régime des navires.

Le texte proposé ci-après à l'article 6 remplace tout l'article 271.

Le nouveau texte de l'article 272 du Code de commerce, tel qu'il est rédigé dans l'avant-projet, rend applicable aux bateaux le titre I du livre II du Code de commerce. Comme la navigation intérieure relève de la compétence du Ministre des Travaux publics, il y a lieu de prévoir que les attributions du ministre chargé de l'administration de la marine, en matière d'immatriculation des navires, appartiendront, en ce qui concerne les bateaux destinés à la navigation intérieure, au ministre chargé de l'administration de la navigation intérieure.

Il convient ensuite de préciser le sens des « eaux maritimes » figurant au même texte. Le Gouvernement se réfère en fait à la définition qui en a été donnée par l'arrêté royal du 7 décembre 1920 pris en vue de l'application de la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires.

* * *

L'avant-projet charge, à l'article 3, le Roi de régler l'organisation de l'immatriculation. Cette disposition est superflue et peut-être omise. L'exécution des lois appartient au Roi en vertu de l'article 67 de la Constitution.

Le même article charge le Roi de fixer la date à laquelle la loi entrera en vigueur. C'est là une dérogation à l'article 4 de la loi du 18 avril 1898, à l'égard de laquelle l'exposé des motifs ne s'explique pas. Pareil procédé, qui donne au pouvoir exécutif la possibilité de différer indéfiniment la mise en vigueur d'une loi, n'est pas de bonne technique législative. Il convient, en principe, que le législateur détermine lui-même le moment où entrent en vigueur les lois qu'il fait.

Les dispositions transitoires de l'avant-projet ne soulèvent que des observations de pure forme qui ressortent suffisamment du texte proposé ci-après.

* * *

Les dispositions particulières ont pour objet de rendre applicables aux navires appartenant à des sociétés commerciales belges de droit colonial les lois et règlements en vigueur dans le Royaume.

L'avant-projet indique que ces lois et règlements seront applicables aussi longtemps que ces navires ne seront pas soumis à une législation particulière du Congo belge.

Dat hoeft niet gezegd te worden. Een bijzondere wet kan in de toekomst immers de bijzondere bepalingen van dit voorontwerp opheffen.

Wil de Regering evenwel dat de Koning er mede belast wordt, die aangelegenheid bij decreten te reglementeren, dan worde zulks uitdrukkelijk bepaald. Bij het opmaken van de hierna voorgestelde tekst is die onderstelling aangenomen.

* * *

DOOR DE RAAD VAN STATE
VOORGESTELDE TEKST.

VOORONTWERP VAN WET TOT INVOERING VAN DE
VERPLICHTE TEBOEKSTELLING VAN ZEESCHEP-
PEN EN BINNENSCHEPEN.

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstende, HEIL.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Openbare Werken, Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Koloniën en Onze Minister van Justitie worden er mede belast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

Artikel 3 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 3. — Teboekstelling in België is verplicht voor elk zeeschip dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort aan Belgen die in België, in Belgisch-Congo of in Ruanda-Urundi hun woonplaats hebben of aan handelsvennootschappen welke overeenkomstig de Belgische wet zijn opgericht en in België hun hoofdinrichting hebben.

» Teboekstelling in België is facultatief :

- 1° voor elk zeeschip dat in het Koninkrijk in aanbouw is ;
- 2° met uitdrukkelijke machtiging van de minister die met het bestuur van het zeewezen is belast, voor elk zeeschip dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort aan :
 - a) Belgen die hun woonplaats in het buitenland hebben, maar met het oog op de teboekstelling een gekozen woonplaats in het Koninkrijk hebben ;
 - b) vreemdelingen die met 's Konings machtiging hun woonplaats in België hebben gevestigd of er sedert ten minste een jaar ononderbroken verblijf houden ;
 - c) handelsvennootschappen welke, overeenkomstig een buitenlandse wet opgericht, hun hoofdinrichting in het Koninkrijk hebben of er vertegenwoordigd zijn door ten minste één beheerder en twee directeurs van Belgische nationaliteit die hun woonplaats in het Koninkrijk hebben.

Cette disposition est superflue. Une loi particulière future pourra, en effet, abroger les dispositions particulières du présent avant-projet.

Si l'intention du Gouvernement était toutefois de voir le Roi chargé de réglementer la matière par décrets, il y aurait lieu de le prévoir expressément. Le texte proposé ci-après est rédigé en fonction de cette hypothèse.

* * *

TEXTE PROPOSE
PAR LE CONSEIL D'ETAT.

AVANT-PROJET DE LOI INSTITUANT L'IMMATRICU-
LATION OBLIGATOIRE DES NAVIRES ET BA-
TEAUX.

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

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

Article 1^{er}.

L'article 3 du livre II du Code de Commerce est remplacé par la disposition suivante :

« Article 3. — Doit être immatriculé en Belgique, tout navire appartenant pour plus de moitié en pleine propriété ou en nue propriété à des Belges domiciliés en Belgique, au Congo belge et au Ruanda-Urundi, ou à des sociétés commerciales constituées conformément à la loi belge et ayant leur principal établissement en Belgique.

» Peut être immatriculé en Belgique :

- 1° tout navire en construction dans le Royaume ;
- 2° avec l'autorisation expresse du ministre chargé de l'administration de la marine, tout navire appartenant pour plus de moitié en pleine propriété ou en nue propriété :
 - a) à des Belges domiciliés à l'étranger, mais ayant dans le Royaume un domicile élu aux fins de l'immatriculation ;
 - b) à des étrangers qui ont établi, avec l'autorisation du Roi, leur domicile en Belgique ou qui y résident sans interruption depuis un an au moins ;
 - c) à des sociétés commerciales constituées conformément à la loi étrangère qui ont leur principal établissement dans le Royaume ou y sont représentées par au moins un administrateur et deux directeurs de nationalité belge domiciliés dans le Royaume.

» Geen in het buitenland teboekgesteld zeeschip wordt in het Koninkrijk teboekgesteld alvorens in het buitenlands register te zijn doorgehaald. »

Artikel 2.

Artikel 4 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 4. — § 1. De teboekstelling geschiedt ten kantore van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen.

» § 2. De in artikel 3, eerste lid, bedoelde personen die een zeeschip verkrijgen onder de voorwaarden bij die bepaling gesteld, zijn verplicht binnen dertig dagen na die verkrijging bij de bewaarder van de scheepshypotheken een aangifte te doen met opgave van :

- 1° de naam en de kenmerken van het zeeschip, de aard en het vermogen der voortstuwingsmachine, alsmede de thuishaven ;
- 2° het jaar en de plaats van de bouw, de naam en de woonplaats van de bouwer ;
- 3° het verkeer en de verrichtingen waarvoor het zeeschip gewoonlijk en hoofdzakelijk gebezigd wordt of zal worden ;
- 4° in voorkomend geval, de datum van de doorhaling in een buitenlands scheepsregister en de aanwijzing van dat register ;
- 5° de huidige eigenaar van het zeeschip, te weten :
 - a) zo het om natuurlijke personen gaat, hun naam, voornamen, beroep, nationaliteit, alsmede hun woonplaats en, in voorkomend geval, hun gekozen woonplaats ;
 - b) zo het om een handelsvennootschap gaat, haar handelsnaam of benaming, haar maatschappelijke zetel, de plaats en de datum van oprichting, de naam, voornamen, nationaliteit en woonplaats der hoofdelijk aansprakelijke vennoten, der beheerders of zaakvoerders.

» Indien verscheidene natuurlijke of rechtspersonen op het zeeschip rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben, vermeldt de aangifte de aard en de hooggroothed van die rechten, alsmede, voor elke van die personen, de hierboven bepaalde aanwijzingen.

» Bij de aangifte moeten gevoegd worden :

- 1° het nationaliteitsbewijs van elke der personen en de statuten van elke der handelsvennootschappen, die voor de teboekstelling in aanmerking worden genomen ;
- 2° de akte of de titel van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten van eigendom of vruchtgebruik dan wel, bij gebreke van die akte of die titel, een door de aangever ondertekende verklaring waarin de oorsprong van die rechten is aangegeven ;
- 3° de meetbrief opgemaakt overeenkomstig de voorschriften van kracht in het Koninkrijk of in het land waar het zeeschip laatst is teboekgesteld ;
- 4° in voorkomend geval :
 - a) een bescheid ten bewijze van de doorhaling in het register der teboekstellingen van laatstbedoeld land ;
 - b) een verklaring der bevoegde overheid van hetzelfde land betreffende de hypothecaire toestand van het zeeschip.

» § 3. Teboekstelling van een zeeschip dat in het Koninkrijk in aanbouw is, kan, zodra met de bouw begonnen is, plaats hebben op een in tweevoud opgemaakte aanvraag, bij de bewaarder ingediend door de bouwer of door hem voor wiens rekening het schip wordt gebouwd, zo deze zijn eigendomsrecht bewijst.

» Aucun navire immatriculé à l'étranger n'est immatriculé dans le Royaume avant d'avoir été radié du registre étranger. »

Article 2.

L'article 4 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Article 4. — § 1^{er}. L'immatriculation est faite au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

» § 2. Les personnes visées à l'article 3, alinéa 1^{er}, qui acquièrent un navire dans les conditions prévues par cette disposition, ont l'obligation de faire au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales, dans les trente jours de l'acquisition, une déclaration indiquant :

- 1° le nom du navire, ses caractéristiques, la nature et la puissance de sa machine motrice, ainsi que son port d'attache ;
- 2° l'année et le lieu de la construction, les nom et domicile du constructeur ;
- 3° le trafic et les opérations auxquels le navire est ou sera habituellement et principalement affecté ;
- 4° éventuellement la date de la radiation d'un registre matricule étranger et la désignation de celui-ci ;
- 5° le propriétaire actuel du navire, savoir :
 - a) s'il s'agit de personnes physiques, leurs nom, prénoms, profession, nationalité, ainsi que leur domicile et, éventuellement, leur domicile élu ;
 - b) s'il s'agit d'une société commerciale, sa raison sociale ou sa dénomination, son siège social, les lieu et date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité et domicile des associés solidairement responsables, des administrateurs ou des gérants.

» Si plusieurs personnes, physiques ou morales, ont sur le navire des droits en propriété ou en usufruit, la déclaration indique la nature et la quotité de ceux-ci et porte pour chacune d'elles les mentions énumérées ci-dessus.

» La déclaration doit être accompagnée :

- 1° du certificat de nationalité de chacune des personnes et des statuts de chacune des sociétés commerciales prises en considération aux fins de l'immatriculation ;
- 2° de l'acte ou du titre constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit ou, à son défaut, d'une déclaration indiquant l'origine de ces droits, signée par le déclarant ;
- 3° du certificat de jaugeage dressé conformément aux prescriptions en vigueur dans le Royaume ou dans le pays où le navire a été immatriculé en dernier lieu ;
- 4° éventuellement :
 - a) d'un document faisant preuve de la radiation du registre des immatriculations de ce dernier pays ;
 - b) d'une déclaration de l'autorité compétente du même pays relative à l'état hypothécaire du navire.

» § 3. L'immatriculation d'un navire en construction dans le Royaume peut être faite, dès le commencement de la construction, sur requête présentée en double exemplaire au conservateur par le constructeur ou par la personne pour le compte de qui le navire est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété.

» In de mate van het mogelijke bevat de aanvraag de in § 2 opgesomde opgaven. Deze moeten door belanghebbenden aangevuld worden zodra het schip af is.

» Bij de aanvraag moeten worden gevoegd :

- 1° het nationaliteitsbewijs van elke der personen en de statuten van elke der handelsvennootschappen die voor de teboekstelling in aanmerking worden genomen ;
- 2° in geval van bouw voor rekening van een derde, de bouwakte zo het een onderhandse akte is, of een afschrift van die akte zo zij authentiek is.

» § 4. Facultatieve teboekstelling van een zeeschip geschiedt op een in tweevoud opgemaakte aanvraag, bij de bewaarder ingediend door de eigenaars in artikel 3, tweede lid, 2°, bedoeld.

» De aanvraag bevat de opgaven en moet vergezeld zijn van de bescheiden in § 2 opgesomd.

» § 5. Van elk feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de opgaven die volgens dit artikel moeten voorkomen in de aangifte, de aanvraag en de bescheiden met het oog op de teboekstelling over te leggen, moet binnen dertig dagen nadat het zich heeft voorgedaan door een der aangevers of aanvragers aan de bewaarder schriftelijk kennis worden gegeven om in het scheepsregister te worden geboekt.

» Elke kennisgeving van een wijziging in de tonnemaat, de waterverplaatsing, de afmetingen van het zeeschip, in de aard en het vermogen van de voortstuwingsmachines, moet vergezeld gaan van de meetbrief waarop die wijziging is aangetekend. »

Artikel 3.

Artikel 5 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 5. — De teboekstelling verleent aan het betrokken zeeschip de Belgische nationaliteit.

» Het nummer waaronder het zeeschip is teboekgesteld moet vermeld worden op elk bescheid betreffende het zeeschip of zijn bemanning, dat door de zeevaartoverheid wordt afgegeven. De bewaarder tekent dat nummer aan op de meetbrief die tot staving der aangifte of aanvraag wordt overgelegd.

» Teboekstelling in het buitenland van een in het Belgisch scheepsregister geboekt zeeschip wordt als nietig aangemerkt zolang het niet tevoren in dat register is doorgehaald. »

Artikel 4.

Artikel 6 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 6. — De teboekstelling, zowel de verplichte als de facultatieve, wordt ambtshalve doorgehaald in de volgende gevallen :

- 1° wanneer het zeeschip door schipbreuk verloren is gegaan ;
- 2° wanneer het definitief onzeewaardig is ;
- 3° wanneer het door de vijand is genomen en deze prijsmaking geldig is verklaard ;
- 4° wanneer het schip wordt gesloopt ;
- 5° wanneer het niet langer voldoet aan de eisen in artikel 3 gesteld.

» Van elke oorzaak van doorhaling van ambtswege moet binnen dertig dagen na haar bekendwording, aan de bewaarder schriftelijk kennis worden gegeven door een der personen op wier naam het schip is teboekgesteld. De aangever moet de meetbrief van het zeeschip overleggen.

» La requête porte, dans la mesure du possible, les mentions énumérées au § 2. Celles-ci doivent être complétées à la diligence des intéressés dès l'achèvement du navire.

» Elle doit être accompagnée :

- 1° du certificat de nationalité de chacune des personnes et des statuts de chacune des sociétés commerciales prises en considération aux fins de l'immatriculation ;
- 2° en cas de construction pour compte d'un tiers, de l'acte ayant pour objet la construction, s'il est sous seing privé, ou d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.

» § 4. L'immatriculation facultative d'un navire a lieu sur requête présentée en double exemplaire au conservateur par les propriétaires visés à l'article 3, alinéa 2, 2°.

» La requête porte les mentions et doit être accompagnée des documents énumérés au § 2.

» § 5. Tout fait appelant une modification des mentions que doivent contenir, aux termes du présent article, la déclaration, la requête et les documents à produire aux fins de l'immatriculation, doit être notifié dans les trente jours de sa réalisation au conservateur par un des déclarants ou requérants, en vue de son inscription au registre matricule.

» Toute notification d'un changement apporté au tonnage, au déplacement, aux dimensions du navire, à la nature et à la puissance de sa machine motrice, doit être accompagnée du certificat de jaugeage constatant ce changement. »

Article 3.

L'article 5 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Article 5. — L'immatriculation confère au navire qui en est l'objet la nationalité belge.

» La mention du numéro sous lequel le navire est immatriculé, sera portée sur tout document relatif au navire ou à son équipage, délivré par l'autorité maritime. Cette mention est portée par le conservateur sur le certificat de jaugeage produit à l'appui de la déclaration ou de la requête.

» Sera tenue pour nulle l'immatriculation à l'étranger d'un navire inscrit au registre matricule belge aussi longtemps qu'il n'en aura pas été radié préalablement. »

Article 4.

L'article 6 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Article 6. — L'immatriculation, tant obligatoire que facultative, est radiée d'office pour les causes suivantes :

- 1° en cas de perte du navire par naufrage ;
- 2° en cas d'innavigabilité définitive du navire ;
- 3° en cas de prise par l'ennemi, jugée valable ;
- 4° en cas de démolition du navire ;
- 5° lorsque le navire cesse de réunir les conditions prévues à l'article 3.

» Toute cause de radiation d'office doit être notifiée au conservateur, par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé, dans les trente jours à compter de la date où elle a été connue. Le déclarant doit produire le certificat de jaugeage du navire.

» Bovendien kan de facultatieve teboekstelling te allen tijde worden doorgehaald met machtiging van de minister die met het bestuur van het zeewezen is belast.

» Geen doorhaling mag plaats hebben voordat alle hypotheekhoudende schuldeisers door de bewaarder zijn ingelicht. De bewaarder vermeldt de doorhaling op de meetbrief.

» De doorhaling heeft voor het betrokken schip het verlies der Belgische nationaliteit tot gevolg; zij laat de inschrijvingen betreffende zakelijke rechten waarmede het bezwaard is bestaan.

» Bij doorhaling der teboekstelling ingevolge prijsmaking door de vijand wordt die doorhaling van rechtswege en met terugwerkende kracht nietig gemaakt zodra de prijsmaking is opgeheven. »

Artikel 5.

Artikel 7 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 7. — Met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank wordt gestraft alwie niet binnen de gestelde termijn een der navolgende hem opgelegde verplichtingen is nagekomen :

- 1° hetzij de aangifte in artikel 4, § 2, bedoeld ;
- 2° hetzij een der kennisgevingen waarvan sprake in artikel 4, § 5 ;
- 3° hetzij een der kennisgevingen waarvan sprake in artikel 6, tweede lid.

» Boek I van het Strafwetboek is in zijn geheel op die misdrijven van toepassing. »

Artikel 6.

Artikel 271 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 271. — Voor de toepassing van deze wet worden als binnenschepen aangemerkt :

- 1° de vaartuigen op de binnenwateren gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot vissen, slepen, baggeren of tot iedere andere winstgevendende verrichting van scheepvaart ;
- 2° alle vaartuigen met minder dan 25 ton inhoud die gewoonlijk op zee soortgelijke verrichtingen doen. »

Artikel 7.

Artikel 272 van hetzelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 272. — Titel I van dit boek is van toepassing op de binnenschepen.

» Nochtans is de in het eerste lid van artikel 3 bedoelde teboekstelling facultatief voor de binnenschepen van minder dan 20 ton inhoud of verplaatsing aan het vlak der grootste inzinking, tenzij zij bestemd zijn voor de visserij in zee of in de zeewateren zoals die voor de toepassing der wet op de veiligheid der schepen zijn omschreven.

» De bevoegdheid van de minister die met het bestuur van het zeewezen is belast, komt toe, wat betreft de teboekstelling van de tot de binnenvaart bestemde schepen, aan de minister die met het bestuur der binnenvaart is belast.

» Het bepaalde in artikel 23, § 1, 5°, is niet van toepassing op de binnenvaart. »

» L'immatriculation facultative peut en outre être radiée à tout moment, moyennant l'autorisation du ministre chargé de l'administration de la marine.

» Aucune radiation ne peut être opérée qu'après avertissement adressé à tous les créanciers hypothécaires par le conservateur. Celui-ci fait mention de la radiation sur le certificat de jaugeage.

» La radiation emporte pour le navire qui en est l'objet la perte de la nationalité belge ; elle laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui le grèvent.

» En cas de radiation de l'immatriculation pour cause de prise par l'ennemi, la radiation est annulée de plein droit et rétroactivement dès la cessation de la prise. »

Article 5.

L'article 7 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Article 7. — Sera punie d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs toute personne qui, y étant tenue, n'aura pas fait dans le délai prescrit :

- 1° soit la déclaration prévue à l'article 4, § 2 ;
- 2° soit une des notifications prévues à l'article 4, § 5 ;
- 3° soit une de celles prévues à l'article 6, alinéa 2.

» Le livre I du Code pénal, en son entier, est applicable à ces infractions. »

Article 6.

L'article 271 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Article 271. — Sont considérés comme bateaux pour l'application de la présente loi :

- 1° les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux intérieures le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ;
- 2° tous les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge qui font habituellement en mer semblables opérations. »

Article 7.

L'article 272 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Article 272. — Le titre I du présent livre est applicable aux bateaux.

» Toutefois, l'immatriculation prévue à l'article 3, alinéa 1° est facultative pour les bateaux de moins de 20 tonneaux de jauge ou de déplacement à leur plan de plus grand enfoncement, à moins qu'ils ne soient destinés à la pêche en mer ou dans les eaux maritimes telles qu'elles sont définies pour l'application de la loi sur la sécurité des navires.

» Les attributions du ministre chargé de l'administration de la marine appartiennent, en ce qui concerne l'immatriculation des bateaux destinés à la navigation intérieure, au ministre chargé de l'administration de la navigation intérieure.

» Les dispositions de l'article 23, § 1°, 5°, ne sont pas applicables à la navigation intérieure. »

Artikel 8.

De verplichte teboekstelling der zeeschepen en binnenschepen welke op het tijdstip van inwerkingtreding dezer wet bestaan, geschiedt binnen twee jaar te rekenen van dat tijdstip.

De teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen welke op het tijdstip van inwerkingtreding dezer wet in het scheepsregister ten kantore der scheepshypotheekbewaring te Antwerpen zijn geboekt, wordt, voor zover nodig, kosteloos gewijzigd of aangevuld. Na die termijn van twee jaar worden teboekstellingen die niet gewijzigd of aangevuld zijn, geacht niet te bestaan. Nogtans blijven bestaan de inschrijvingen van zakelijke rechten, waarmede de vaartuigen mochten bezwaard zijn.

De vóór het in werking treden van deze wet verrichte teboekstelling van een binnenschip, dat niet voldoet aan de vereisten bij deze wet gesteld om te kunnen teboekgesteld worden, blijft geldig.

Artikel 9.

In afwachting dat er bij decreet anders wordt over beschikt, gelden voor de zeeschepen in artikel 1 van Boek II van het Wetboek van Koophandel omschreven, die voor meer dan de helft in volle of blote eigendom aan Belgische koloniaalrechtelijke handelsvennootschappen toebehoren, de wetten van het Koninkrijk, inzonderheid Boek II van het Wetboek van Koophandel, het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, de wetten en reglementen betreffende de scheepsmeting, de zeebrieven, de veiligheid der schepen, de aanmonstering, de aanwerving en het statuut der zeelieden, de Onderzoeksraad voor de zeevaart.

De Belgische koloniaalrechtelijke vennootschappen die zeeschepen uitreden onder Belgische vlag kunnen het voordeel der Belgische wetten betreffende scheepskrediet genieten.

Artikel 10.

Deze wet treedt... in werking.

Gegeven te

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Openbare Werken,

De Minister van Financiën,

De Minister van Koloniën,

De Minister van Justitie,

Article 8.

L'immatriculation obligatoire des navires et bateaux existants au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sera effectuée dans les deux ans à compter de cette date.

L'immatriculation des navires et bateaux qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont inscrits au registre matricule tenu au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers, sera modifiée ou complétée gratuitement pour autant que de besoin. Passé le délai de deux ans, les immatriculations qui n'auraient pas été modifiées ou complétées seront réputées inexistantes. Toutefois, les inscriptions de droits réels qui grèveraient les bâtiments subsisteront.

L'immatriculation opérée avant l'entrée en vigueur de la présente loi, d'un bateau qui ne réunit pas les conditions prescrites par celle-ci pour pouvoir être immatriculé, reste valable.

Article 9.

En attendant qu'il y soit pourvu autrement par décret, les navires définis à l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce, appartenant pour plus de moitié en pleine propriété ou en nue propriété à des sociétés commerciales belges de droit colonial, sont régis par les lois du Royaume, notamment par le livre II du Code de commerce, par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, par les lois et règlements relatifs au jaugeage, aux lettres de mer, à la sécurité des navires, à l'enrôlement, à l'engagement et au statut des marins, au Conseil d'enquête maritime.

Les sociétés belges de droit colonial armant des navires sous pavillon belge peuvent bénéficier des lois belges relatives au crédit maritime.

Article 10.

La présente loi entre en vigueur le...

Donné à

, le

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Le Ministre des Communications,

Le Ministre des Travaux publics,

Le Ministre des Finances,

Le Ministre des Colonies,

Le Ministre de la Justice.

De kamer was samengesteld uit de
HH. F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter ;
J. COYETTE en K. MEES, raadsheren van State ;
A. BERNARD en P. ANSIAUX, bijzitters van de afde-
ling wetgeving ;
J. CYPRES, adjunct-griffier, griffier.

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

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

Voor uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Verkeers-
wezen.

De 4^e October 1952.

De Griffier van de Raad van State,

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

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

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

Pour expédition délivrée à M. le Ministre des Communi-
cations.

Le 4 octobre 1952.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.