

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1963-1964.

3 SEPTEMBRE 1964.

Projet de loi relatif à la nationalité des navires de mer et l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre aux Chambres Législatives tend, en premier lieu, à conférer, dans certaines conditions, la nationalité belge à des navires de mer appartenant en propriété à des Belges, et, ensuite, à rendre obligatoire et à généraliser l'immatriculation facultative existante de ces navires.

Il convient de rappeler qu'un projet de loi sur l'immatriculation obligatoire des navires de mer et des bateaux d'intérieur fut déjà présenté au Sénat lors de la session 1939-1940 (document n° 8 du 14 novembre 1939), projet qui faisait 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.

Le projet a été revu ultérieurement par les départements ministériels compétents afin d'y rencontrer quelques situations nouvelles, notamment celle des navires propriété de sociétés de Droit colonial.

De ce fait, un nouveau projet fut introduit au Sénat en sa session de 1953-1954, ce projet étant entretemps de nouveau dépassé par les événements comme il est exposé ci-après.

Ce projet n'est plus valable suite à la dissolution des Chambres en 1960.

Le présent projet remplace le précédent.

**

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1963-1964.

3 SEPTEMBER 1964.

Ontwerp van wet betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het ontwerp van wet dat wij de eer hebben de Wetgevende Kamers voor te leggen heeft tot doel vooreerst aan de zeeschepen welke in eigendom toebehoren aan Belgen, onder bepaalde voorwaarden de Belgische nationaliteit toe te kennen en vervolgens de thans bestaande facultatieve teboekstelling van deze schepen verplichtend en algemeen te maken.

Er weze aan herinnerd dat reeds tijdens de zittingen 1939-1940 aan de Senaat een wetsontwerp op de verplichte teboekstelling van zee- en binnenschepen werd voorgelegd (bescheid n° 8 van 14 november 1939), dat het voorwerp uitmaakte van een verslag (bescheid n° 121) door wijlen heer 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.

Nadien werd het door de bevoegde ministeriële departementen herzien met het oog op een aanpassing aan nieuwe toestanden in verband met de schepen die eigendom zijn van vennootschappen van koloniaal Recht.

Aldus werd in de zittijd van 1953-1954 een nieuw ontwerp bij de Senaat aanhangig gemaakt, dat inmiddeels weerom door de feiten is voorbijgestreefd zoals hierna zal uiteengezet worden.

Dit ontwerp is tengevolge van de ontbinding der Kamers in 1960 definitief vervallen.

Onderhavig ontwerp vervangt bovengenoemd ontwerp.

**

Pour saisir la portée du présent projet, 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 maritime. 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 autres 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 testa-

Voor een goed begrip van de draagwijdte van onderhavig ontwerp 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 privaatzerecht. 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 scheepshypothek, 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 binnenvaart, die dan ook onderworpen bleef aan de rechtsbeginselen welke het vervoer te land beheersen.

Bij de wet van 10 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 binnenvaart 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 hypotheeken op gewone onroerende goederen, een reeks registers houden welke elk, voor één 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 bewaarder toe te laten de andere op te zoeken door tot de eerste eigenaar op te klimmen. Doch die opzoekingen werden onmogelijk zodra één dezer overgangen door erfopvolging of bij

(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.

(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.

ment 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 de mer.

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'opposabilité aux tiers des droits concédés sur le bâtiment.

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 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 nationale et juridique. La lettre de mer devrait être une simple attestation de la nationalité du navire et justifiant le droit de ce dernier de porter le pavillon belge.

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

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.i.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 scheepshypotheken heeft men « de teboekstelling der zeeschepen geheten ».

Doch die inschrijving heeft enkel tot doel openbaarheid te geven aan de akten waarmede de eigendom 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.

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 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 privaatsbelang ».

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 zou eenvoudig een bewijs van nationaliteit van het schip moeten zijn, waarbij dezes recht de Belgische vlag te voeren gestaafd wordt.

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

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.

Dans son second rapport (1), 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. MM. 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. Picard, dans son rapport au nom de la Commission de la Justice, défendit le même point de vue que le rapporteur à la Chambre et il produisit 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 (2) 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

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 privaatscheeprecht vormen.

In zijn tweede verslag (1), opgemaakt in naam van de Kamercommissie belast met het onderzoek van het Regeringsontwerp (bescheid n° 174, zitting 1904-1905), concludeerde de heer 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 heer 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 heren Delbeke en anderen, opstellers van een ontwerp van wetgeving voor de binnenvaart, 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 heer 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 heer Picard, in zijn verslag in naam van de Commissie van Justitie, verdedigde hetzelfde standpunt als de verslaggever der Kamer en voegde bij zijn uiteenzetting een tabel, waaruit bleek dat terwijl Duitsland, Groot-Brittannië, Italië, Noorwegen, Rusland, Spanje, de Verenigde Staten, Frankrijk, Zweden en Denemarken het stelsel der verplichte teboekstelling hadden ingevoerd, alleen Nederland (2) en België op die regel uitzondering maakten.

De heren 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 scheepshypotheeken, van al de zeeschepen bestemd om onder Belgische vlag te varen.

Ter rechtvaardiging van dat amendement zette de heer 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,

(1) 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.

(2) 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.

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

(2) 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 die formaliteit niet verplichtend is.

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-ci n'obtint, au Sénat, le vote de son projet qu'en invoquant la nécessité d'en éviter le renvoi à la Première Chambre et en laissant, au reste, ouverte la possibilité d'une loi complémentaire sur l'immatriculation.

Nous avons estimé devoir combler cette lacune.

Certes l'Administration de la Marine avait, à défaut d'immatriculation générale des navires, 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'individualisation susmentionnée du navire de mer se réalise d'abord par l'octroi d'un statut national à celui-ci. Ce statut indiquera ainsi la législation qui lui sera appliquée. Il résulte du présent projet que le navire aura, lorsque certaines conditions sont réunies, la nationalité belge.

Une personne physique n'acquiert pas la nationalité belge par l'inscription au registre de l'état civil mais en remplissant certaines conditions, entre autres, de filiation. Il en est de même du navire de mer. Celui-ci ne devient pas belge par suite de l'immatriculation, mais obtient la nationalité belge s'il répond à certains critères objectifs.

Ce procédé présente le grand avantage de voir le navire posséder la nationalité belge et par conséquent la législation nationale lui être applicable même si le propriétaire voulait pour une raison quelconque se soustraire à l'obligation de l'immatriculation.

Pour fixer ces critères, il n'est pas seulement tenu compte du facteur « propriété » mais aussi de la possibilité matérielle d'exercer sur les navires de mer, ainsi que sur leurs propriétaires une juridiction effective.

N'entrent donc pas en ligne de compte pour l'octroi de la nationalité belge les navires de mer exploités par des sociétés commerciales dont le principal établissement n'est pas situé sur le territoire belge, bien que celles-ci soient érigées et maintenues moyennant des capitaux belges. Cette exclusion est moins motivée par le fait que selon toute probabilité un législateur étranger considérerait ces navires comme nationaux que par le fait que ceux-ci échappent en général à tout contrôle exercé par les services maritimes belges.

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.

Weliswaar heeft 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 wettelijke voorgeschreven formaliteit voor het statuut van het vaartuig zou moeten meebrengen.

*
**

Op de weg naar hogerbedeelde individualisering van het zeeschip dient vooreerst zijn nationale status te worden vastgelegd, ten gevolge waarvan tevens de wetgeving wordt aangeduid welke op het schip van toepassing is. Volgens het huidige ontwerp zal het zeeschip als dusdanig, in gegeven voorwaarden, de belgische nationaliteit bezitten.

Zoals een persoon belg wordt niet door zijn inschrijving op het register van de burgerlijke stand doch tengevolge van het vervullen van bepaalde voorwaarden onder meer van afstamming, zo ook wordt een zeeschip belgisch niet als gevolg van de teboekstelling, doch van zodra het beantwoordt aan bepaalde objectieven criteria.

Dit procédé brengt het groot voordeel bij dat een schip de belgische nationaliteit bezit en dat dienvolgens de nationale wet er op toepasselijk is, ongeacht of de eigenaar van het schip zich om een of andere reden zou willen onttrekken aan de verplichting van de teboekstelling.

Bij het vaststellen van deze criteria dient niet enkel de faktor « eigendom » in acht genomen te worden doch ook de praktische mogelijkheid om een daadwerkelijke jurisdictie op de zeeschepen alsook op de eigenaars ervan uit te oefenen.

Schepen welke door handelsvennootschappen worden uitgebaat wier hoofdinstelling niet in België gelegen is — hoewel opgericht en in stand gehouden met behulp van belgisch kapitaal — komen niet in aanmerking voor het toekennen van een Belgische nationaliteit, niet zo zeer omdat naar alle waarschijnlijkheid een vreemde wetgever deze schepen als nationaal zal beschouwen doch veeleer omdat deze schepen in de regel ontsnappen aan elke door de belgische maritieme diensten te verrichten controle.

Il y a lieu de signaler que par principal établissement on entend le siège de la société d'où émane la direction générale effective de l'entreprise (cfr. l'article 197 du Livre I, Titre IX du Code de Commerce).

Afin de faciliter le financement de la construction des navires en Belgique, tout navire en construction en Belgique sera réputé belge jusqu'à la formalité de la réception par celui qui en a fait la commande. Cette formule crée en effet, la possibilité de prendre une hypothèque sur le navire en construction.

La nationalité belge du navire une fois fixée, il peut être procédé à la détermination de son statut juridique proprement dit, c'est-à-dire, à l'établissement de son état civil sous la forme d'une immatriculation obligatoire, qui constituera une base certaine pour l'inscription des titres de propriété et des droits réels.

Il ne faut pas seulement que l'immatriculation soit rendue obligatoire, elle doit aussi être « générale », c'est-à-dire embrasser tous les bâtiments de propriété belge, et non pas uniquement, comme sous le régime de 1908, les bâtiments grevés de droits ou dont les propriétaires veulent s'assurer une défense efficace contre toute revendication.

Seuls 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 possèdent « in se » la nationalité belge, 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.

*
**

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'octroi de la nationalité belge et de l'immatriculation subséquente.

Sous ce régime les conditions exigées par la loi du 20 septembre 1903, pour l'obtention des lettres de mer, seront dorénavant requises pour l'acquisition de la nationalité belge.

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 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.

Weze intussen aangestipt dat onder hoofdinrichting verstaan wordt de zetel van de maatschappij van waar de algemene leiding van de onderneming daadwerkelijk uitgaat (In dit verband wordt verwezen naar artikel 197 van Boek I, Titel IX van het Wetboek van Koophandel).

Om de financiering van de bouw van schepen in België te vergemakkelijken zal het in België in aanbouw zijnde schip geacht worden belgisch te zijn tot aan de formaliteit van aflevering van het schip aan de betrokken besteller. Deze formule schept immers de mogelijkheid een hypotheek te nemen tijdens de aanbouw van het schip.

Eenmaal de belgische nationaliteit aan het schip toegekend, kan ook zijn zuiver juridische staat worden vastgelegd, met andere woorden kan zijn burgerlijke stand worden opgemaakt onder de vorm van een verplichte teboekstelling welke grondslag zal vormen voor de inschrijving van de titels van eigendom en de zakelijke rechten.

De teboekstelling moet echter niet alleen verplichtend worden gemaakt, zij moet ook « algemeen » zijn, dit wil zeggen dat zij al de vaartuigen moet omvatten die belgische eigendom zijn en niet enkel, 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.

Zullen alleen buiten de nieuwe wet vallen de vaartuigen van het Staatszeewezen en de pleziervaartuigen, de eerste omdat zij Staatseigendom zijn en aldus « in se » reeds de belgische nationaliteit bezitten, 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.

*
**

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 toekenning der belgische nationaliteit en de daaropvolgende teboekstelling.

Onder dit regime zullen de bij de wet van 20 september 1903 gestelde voorwaarden voor het bekomen van zeebrieven thans vereist worden voor het verwerven van de belgische nationaliteit.

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

Al de latere formaliteiten of verrichtingen met betrekking tot het statuut van het zeeschip 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.

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 étaient cependant 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'imposteur 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.

Un 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.

Du moment que l'on veut par l'immatriculation obligatoire conférer au navire de nationalité belge 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 possession elle-même ne pourrait, dans le domaine de l'immatriculation, être invoquée comme titre de propriété.

A un moment donné on a eu recours à la règle de droit : « en fait de meubles possession vaut titre » pour essayer de prouver que l'obligation de la production d'un acte écrit était superflue. Mais il semble qu'à ce moment l'article 2 du Livre II, Titre I du Code de Commerce a été perdu de vue, lequel repousse explicitement cette règle en matière de navires.

N'empêche que la possession d'un navire peut exceptionnellement constituer un titre de propriété pour autant qu'elle a été exercée, pendant un délai de

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 hadden nochtans 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 om dat standpunt terug in te nemen, hetwelk later werd dedigd door de heer 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 schepshypotheken 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.

Van het ogenblik dat men, door de verplichte teboekstelling aan het zeeschip van belgische nationaliteit 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.

Het bezit op zich zelf zou op het stuk van de teboekstelling niet als eigendomstitel kunnen ingeroepen worden.

Destijds werd wel beroep gedaan op het adagium : « en fait de meubles possession vaut titre » om te bewijzen dat verplichte overlegging van een schriftelijk bewijs overbodig is. Hierbij scheen echter artikel 2 van het Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel uit het oog verloren, dat uitdrukkelijk voor zeeschepen bewust adagium verwerpt.

Weliswaar kan het bezit van een schip uitzonderlijk een titel van eigendom uitmaken in zo ver het gedurende dertig jaar (dertigjarige verjaring) voort-

trente ans (prescription trentenaire), d'une façon continue et non interrompue, paisible, publique et non équivoque.

Cette manière d'acquisition de propriété de navires peut se produire même en cas de jonction des possessions.

Une simple déclaration de cette possession par le déclarant lui-même ne pourrait cependant suffire. Un acte de notoriété devra être produit.

L'achat ou la commande est un des modes les plus fréquents de l'acquisition de la propriété d'un navire.

Bien que selon le droit commercial ces contrats ne soient pas soumis à des conditions de forme particulières et que le transfert de la propriété soit parfait lorsqu'ils réunissent les conditions générales de la naissance de l'obligation, il convient d'attirer l'attention sur le fait que depuis 1940 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.

Dorénavant la production de l'acte d'achat ou d'un écrit équivalent à cet acte sera requise pour l'obtention de l'immatriculation au registre matricule général. Elle ne le sera plus pour la délivrance de la lettre de mer, ainsi qu'il est prévu actuellement par la loi de 1903.

Un autre mode d'acquisition de la propriété d'un navire est celui par succession ou par donation entre vifs ou testamentaire.

En cas de succession ab intestat les actes attestant le transfert de propriété devront être produits.

L'acquisition par donation entre vifs ou testamentaire ne saurait donner lieu à des difficultés car dans ces cas des pièces écrites peuvent toujours être présentées.

Il va de soi que des jugements dans le sens de l'article 8 du Livre II, Titre I du Code de Commerce peuvent également constituer des titres valables.

*
**

Etant donné les relations actuelles entre la Belgique et le Congo il ne s'impose plus de prendre une disposition dans le sens de l'article 9 du projet de loi précédent auquel le présent projet se substitue. En vertu de cet article la législation maritime métropolitaine aurait été applicable aux navires battant pavillon belge et appartenant à des sociétés de droit colonial, et ce à défaut de toute législation maritime congolaise.

*
**

Pour les bâtiments de navigation intérieure, la loi du 10 février 1908 a 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 fixe la situation du bâtiment fluvial lui-même.

durend, vreedzaam, openbaar en ondubbelzinnig werd uitgeoefend.

Zelfs in geval van bijeenvoeging van bezit is deze wijze van verkrijging van eigendom van schepen niet ondenkbaar.

Een eenvoudige verklaring van dat bezit door de aangever zelf zou echter niet kunnen volstaan. Een akte van notoriëteit zal moeten voorgelegd worden.

De meest voorkomende wijze van verkrijging van de eigendom van een schip is de aankoop of het bouworder.

Hoewel deze kontrakten overeenkomstig het handelsrecht aan geen bepaalde vormvereisten onderworpen zijn en overdracht van eigendom volmaakt is wanneer zij beantwoorden aan de algemene voorwaarden voor de totstandkoming van de verbintenis, weze opgemerkt dat reeds in 1940, artikel 40⁵ van het algemeen reglement betreffende de met zegel gelijkgestelde taksen het opstellen van een authentieke of onderhandse akte verplichtend maakt voor iedere overdracht ten bezwarende titel van zee- of binnenschepen.

Voortaan zou de overlegging van de koopakte, of van een gelijkwaardig geschreven stuk dat als bewijs van aankoop geldt, worden vereist voor het bekomen van de teboekstelling in het algemeen scheepsregister. Zij zou dan niet meer geveerd worden voor het uitreiken van de zeebrief zoals thans bij de wet van 1903 is voorzien.

Een andere bijzondere wijze van verkrijging van de eigendom van een zeeschip is deze door erfopvolging of door schenking onder levenden of bij testament.

Bij erfopvolging ab intestaat zullen de akten die de eigendomsovergang bewijzen moeten voorgebracht worden.

De verkrijging van de eigendom door schenking onder levenden of bij testament levert geen moeilijkheden op vermits in dergelijke gevallen steeds geschreven stukken voorhanden zijn.

Vanzelfsprekend kunnen vonnissen in de zin van artikel 8 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel ook een geldige titel uitmaken.

*
**

Gezien de huidige betrekkingen tussen België en Congo dient geen bijzondere schikking meer genomen te worden in de zin van artikel 9 van het vorig ontwerp dat door het onderhavige wordt vervangen en waarbij bij ontstentenis van elke congolese maritieme wetgeving, deze van het moederland zou toegepast zijn geworden op schepen, onder belgische vlag, toebehorend aan vennootschappen van koloniaal recht.

*
**

Voor de binnenschepen zijn bij de wet van 10 februari 1908 sommige punten van privaatrecht op voldoende bevredigende wijze geregeld door de eenvoudige gelijkstelling van de binnenvaart met de zeevaart, doch de toestand van het binnenschip zelf is bij geen enkele wetsbepaling vastgesteld.

Bien qu'une législation nouvelle soit hautement souhaitable, il est à ce moment peu opportun d'innover en matière d'immatriculation des bateaux d'intérieur. Il est aussi prématuré de prévoir dès à présent des prescriptions leur octroyant la nationalité belge.

Certes, la conférence internationale pour l'unification du droit privé fluvial tenue à Genève en 1930 a déjà, à l'initiative de la Section des Communications et du Transit de la Société des Nations, élaboré certaines prescriptions. Des projets de conventions sur la nationalité des bâtiments de navigation intérieure, du droit au pavillon et leur immatriculation, rédigés par le Comité du droit privé fluvial institué par la Commission Centrale du Rhin (1) y furent discutés et même adoptés.

Toutefois cette convention de Genève 1930, ayant 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 est jusqu'à présent restée lettre morte.

Un groupe de travail pour la navigation intérieure, institué au sein de la Commission Economique Européenne a, au courant de l'année 1959 repris la matière. Il a rédigé, entre autres, un nouveau projet de convention qui contiendra les normes qui serviront à guider les législateurs nationaux dans la réglementation de l'immatriculation des bateaux d'intérieur.

Le problème de l'octroi de la nationalité aux bateaux d'intérieur sera également rediscuté sur le plan international au sein de cet organisme.

Il n'est pas inutile de signaler qu'il existe, eu égard aux caractères spécifiques de la navigation intérieure, une tendance de plus en plus prononcée à créer pour cette branche de navigation des règles juridiques qui s'écartent à plusieurs égards de celles régissant la navigation maritime.

Pour ces motifs il serait assez difficile d'appliquer à la navigation intérieure le régime que le projet tend à mettre en vigueur pour les navires de mer.

Il serait en effet, peu recommandable d'insérer dans le projet de loi des dispositions qui — ayant acquis force légale — devraient immédiatement être à nouveau modifiées afin d'être mises en conformité avec la nouvelle convention lorsque celle-ci sera acquise.

Le nouveau régime de l'octroi de la nationalité ainsi que l'immatriculation obligatoire subséquente régira uniquement les navires de mer, tandis que le régime actuel de l'immatriculation facultative sera maintenu pour la navigation intérieure, cette dernière faisant l'objet de l'article 9 du présent projet de loi.

(1) 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.

Hoewel een nieuwe wetgeving terzake hoogst wenselijk ware, lijkt het ogenblik niet gunstig om op het stuk van de teboekstelling van binnenschepen te innoveren. Ook is het voorbarig nu reeds bepalingen te voorzien betreffende de toekenning van de belgische nationaliteit aan binnenschepen.

Weliswaar werden op de internationale conferentie voor de eenmaking van het privaatrivierrecht te Genève gehouden in het jaar 1930 op initiatief van de Afdeling Verkeer en Transit van de Volkenbond reeds voorschriften uitgewerkt. 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 (1) werden er besproken en zelfs aanvaard.

Dit verdrag van Genève 1930, dat tot doel had eenheid te brengen in de wetgeving inzake teboekstelling en nationaliteit der binnenschepen, evenals op het gebied der zakelijke rechten waarmede zij kunnen bezwaard worden, is evenwel tot nu toe een dode letter gebleven.

In 1959 is een in de schoot van de Economische Commissie voor Europa opgerichte werkgroep voor de binnenvaart terug van wal gestoken. Deze heeft onder andere de tekst van een nieuw verdrag opgesteld, welke de normen zal bevatten die als leidraad zullen moeten dienen voor de nationale wetgevers bij de reglementering van de teboekstelling van binnenschepen.

Ook het probleem van de toekenning van de nationaliteit aan de binnenschepen zal in ditzelfde organisme op internationaal vlak opnieuw besproken worden.

Gezien de specifieke kenmerken van de binnenvaart, tekent zich nu meer en meer een strekking af om voor deze tak rechtsregelen in het leven te roepen welke in vele opzichten afwijken van deze welke toepasselijk zijn op de zeevaart.

Om voornoemde redenen kon op dit ogenblik het stelsel hetwelk voor het onderhavig ontwerp op zeeschepen wordt toegepast, bezwaarlijk voor de binnenvaart in voege gebracht worden.

Het komt immers niet gelegen voor in het wetsontwerp bepalingen in te lassen welke — eenmaal wetkrachtig — onmiddellijk daarop zouden moeten gewijzigd worden om ze in overeenstemming te brengen met het verwachte nieuw internationaal verdrag.

Het nieuwe regime van de toekenning van de nationaliteit alsook de daaruit voortvloeiende verplichte teboekstelling zal dus alleen voor de zeeschepen gelden, terwijl het huidige regime van de facultatieve teboekstelling voor de binnenvaart zou gehandhaafd blijven, wat het voorwerp uitmaakt van artikel 9 van dit wetsontwerp.

(1) 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 oktober 1925, en de laatste te Den Haag, in maart 1927.

Le vote de ce projet de loi appelle une revision de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer.

Cette matière fait l'objet d'un projet de loi séparé, présenté en même temps que celui-ci au Sénat.

**

Dans son avis sur le texte du projet de loi soumis au Conseil d'Etat, celui-ci fait remarquer que le délai imparté aux déclarants par l'article 4 § 3 (article 4 § 5 du projet de loi — Conseil d'Etat, sub article 5) pour notifier au Conservateur tout fait appelant une modification des indications au registre matricule paraît trop court dans le cas où cette obligation incombe aux héritiers ou légataires, le nouveau propriétaire ne pouvant dans un cas bien déterminé, n'être connu qu'à l'expiration des délais prévus à l'article 795 du Code Civil.

Le Gouvernement voudrait faire connaître à ce sujet que les cas où les nouveaux propriétaires ne peuvent être connus avant l'expiration des dits délais seront extrêmement rares car on se trouve forcément devant des cas où des personnes physiques sont propriétaires de navires. Donc en fait cette question ne concernera principalement que les bateaux de pêche. Or il est peu probable que dans un milieu localisé les nouveaux propriétaires ne soient pas connus avant le délai de trente jours.

D'ailleurs la déclaration imposée à ces personnes ne doit pas nécessairement préjuger de la situation juridique définitive du navire, le but de cette obligation étant de permettre au Conservateur d'enregistrer tout fait susceptible d'influencer à un moment donné le statut juridique du navire.

Ainsi un héritier qui accepte la succession sous bénéfice d'inventaire sera considéré par la loi comme une personne à qui incombe l'obligation d'annoncer le décès du de cujus quoique le statut juridique définitif du navire ne soit pas connu avant l'expiration des délais prévus par le droit successoral.

Quant à la mention de la radiation de l'immatriculation sur le certificat de jaugeage du navire qui a perdu la nationalité belge et dont le principe est dénoncé à l'article 6 § 2, deuxième alinéa du projet de loi — Conseil d'Etat (sub article 7), le Gouvernement estime qu'un règlement des modalités de cette mention doit plutôt faire l'objet d'un arrêté d'exécution si les circonstances l'imposent.

Il n'entend pas encore lier les intéressés à des délais bien déterminés afin qu'ils puissent présenter dans ce cas le certificat de jaugeage à leurs meilleures convenances. Pour ces motifs l'ordre des deux derniers alinéas de l'article 6 du projet de loi — Conseil d'Etat (sub article 7) a été modifié et les deux §§ de l'article 7 (sub article 8) ont été amputés de leur dernier alinéa.

Aanneming van dit ontwerp van wet leidt noodzakelijk tot een herziening van de wet van 20 september 1903 op de zeebrieven.

Dit zal het voorwerp uitmaken van een afzonderlijk ontwerp van wet, hetwelk terzelfder tijd als het voorliggende bij de Senaat zal worden ingediend.

**

De Raad van State doet in zijn advies nopens de hem voorgelegde tekst van wetsontwerp opmerken dat de termijn welke in artikel 4, § 3 (artikel 4, § 5, onder artikel 5 van het wetsontwerp — Raad van State), voor de aangevers wordt bedongen en binnen welke elk feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de gegevens van het scheepsregister ter kennis van de Bewaarder dient gegeven, te kort is in het geval waar deze verplichting rust op de erfgenamen of legatarissen. Immers de nieuwe eigenaar zou in een wel bepaald geval slechts kunnen gekend zijn na verloop van de termijnen bepaald bij artikel 795 van het Burgerlijk Wetboek.

De Regering wenst desaan gaande ter kennis te brengen de gevallen waarin de nieuwe eigenaars niet vóór het verloop van gezegde termijnen gekend kunnen zijn, zich zeer zelden zullen voordoen, vermits men noodzakelijkerwijze te doen zal hebben met gevallen waarin physische personen eigenaars van schepen zijn. In feite betreft deze kwestie dus hoofdzakelijk de vissersvaartuigen. Welnu het is bijna onwaarschijnlijk dat in een eerder plaatselijk milieu de nieuwe eigenaars niet zouden kunnen gekend zijn voor de termijn van dertig dagen.

Trouwens de aangifte welke aan deze personen wordt opgelegd moet niet noodzakelijk vooruit lopen op de definitieve juridische staat van het schip, vermits het doel van deze verplichting erin bestaat de Bewaarder in staat te stellen elk feit te registreren dat het juridisch statuut van het schip kan beïnvloeden.

In die zin zal een erfgenaam die de nalatenschap onder het voorrecht van boedelbeschrijving aanvaardt, door de wet als een persoon beschouwd worden op wie de verplichting rust het overlijden van de de cujus aan te kondigen, hoewel het definitief juridisch statuut van het schip niet vóór het verloop van de bij het erfenissenrecht voorziene termijnen gekend is.

Wat de vermelding betreft van de doorhaling van de teboekstelling op de meetbrief van het schip dat zijn belgische nationaliteit heeft verloren, en waarvan het beginsel neergeschreven is in artikel 6, § 2, tweede lid, (onder artikel 7 van het ontwerp — Raad van State), meent de Regering dat de modaliteiten van deze vermelding eerder het voorwerp moeten uitmaken van een uitvoeringsbesluit, wanneer de omstandigheden dit vereisen.

Hij heeft nog niet de bedoeling de belanghebbenden aan wel bepaalde termijnen te binden opdat zij in dit geval de meetbrief zouden kunnen voorleggen wanneer het hun best past. Om die redenen wordt de schikking van de laatste twee alinea's van het artikel 6 (onder artikel 7 van het ontwerp — Raad van State) gewijzigd en werden de twee §§ van het artikel 7 (onder artikel 8 van het ontwerp — Raad van State) van hun laatste lid ontdaan.

Il est ensuite à signaler qu'une amélioration a été apportée ultérieurement au texte de l'article 10 du projet de loi — Conseil d'Etat tendant à compléter l'article 29 du Livre II du Code de Commerce, suite à une dernière lecture laquelle a fait apparaître un doute sur la portée de cet article.

Le Gouvernement n'a pas repris l'article 14 du texte du projet de loi, proposé par le Conseil d'Etat, car il estime que cette disposition est superfétatoire. En effet, les navires appartenant à l'Etat belge, ayant — comme il a été expliqué ci-dessus — quelle que soit leur affectation, un statut national propre en vertu de la qualité de leur propriétaire, sont exclus de l'économie du présent projet de loi en vertu des articles 1^{er}, 4 et 5 (articles 3 et 4, § 1^{er} du Livre II du Code de Commerce). Ils n'appartiennent pas à des personnes physiques ou morales définies à l'article 1^{er} §§ 1 et 2 lesquelles sont seules tenues à la formalité de la déclaration en vue de l'immatriculation de leurs navires.

Enfin, le Gouvernement a abandonné l'idée de restreindre la portée de l'article 271 actuel du Livre II du Code de Commerce (cfr. art. 11 du projet de loi — Conseil d'Etat).

Le Gouvernement a pour le reste repris les textes proposés par le Conseil d'Etat.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Vervolgens moet vermeld worden dat artikel 10 van het wetsontwerp van de Raad van State, dat een aanvulling van artikel 29 van het Boek II van het Wetboek van Koophandel beoogt, ingevolge een laatste lezing waarbij twijfel is ontstaan over de draagwijdte ervan naderhand is verbeterd geworden.

De Regering heeft artikel 14 van de tekst van het wetsontwerp, zoals voorgesteld door de Raad van State, niet hernomen, vermits zij van oordeel is dat deze bepaling overbodig is. Inderdaad, de schepen die aan de Belgische Staat toebehoren — en die, zoals hoger werd gezegd op grond van de hoedanigheid van hun eigenaar een eigen nationaal statuut hebben ongeacht hun bestemming — zijn uit het bestek van dit wetsontwerp gesloten krachtens artikelen 1, 4 en 5 (artikelen 3 en 4, § 1, van Boek II van het Wetboek van Koophandel). Zij behoren niet toe aan fysieke of morele personen bepaald bij artikel 1, §§ 1 en 2 die alleen er toe gehouden zijn de aangifte van hun schepen met het oog op de teboekstelling te doen.

Tenslotte heeft de Regering verzaakt aan haar inzicht de draagwijdte van het huidige artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel te beperken (cfr. art. 11 van het wetsontwerp — Raad van State).

Voor het overige heeft de Regering de door de Raad van State voorgestelde teksten overgenomen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P.-H. SPAAK.

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

P. VERMEYLEN.

Le Ministre des Finances, | De Minister van Financiën,

A. DEQUAE.

Le Ministre des Communications, | De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

Projet de loi relatif à la nationalité des navires de mer et l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur.

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

CHAPITRE 1^{er}

De la nationalité.

ARTICLE PREMIER.

§ 1^{er}. Possède la nationalité belge, tout navire au sens de l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce appartenant pour plus de la moitié en pleine ou en nue-propriété :

- 1^o à des Belges qui ont en Belgique leur domicile et leur résidence habituelle;
- 2^o à des sociétés commerciales ayant leur principal établissement en Belgique.

La nationalité belge est réputée acquise de plein droit dès que les conditions prévues au présent paragraphe sont remplies.

§ 2. Le ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure dans ses attributions, dénommé ci-après le Ministre, peut conférer la nationalité belge à tout navire appartenant pour plus de la moitié en pleine ou en nue-propriété :

- 1^o à des Belges non visés au § 1^{er}, 1^o;
- 2^o à des étrangers domiciliés en Belgique en vertu d'une autorisation du Roi, ou qui y résident habituellement. La condition de résidence doit avoir été remplie sans interruption depuis un an au moins au moment de l'introduction de la demande.

La nationalité belge est réputée acquise dès que l'autorisation du Ministre est notifiée par lettre recommandée à la poste aux propriétaires visés au présent paragraphe. La notification est faite au domicile de ceux-ci.

Ontwerp van wet betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUTEN WIJ :

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

HOOFDSTUK I.

Nationaliteit.

EERSTE ARTIKEL.

§ 1. De Belgische nationaliteit bezit ieder zeeschip in de zin van artikel 1 van boek II van het Wetboek van koophandel, dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort :

- 1^o aan Belgen die in België hun woonplaats en hun gewone verblijfplaats hebben;
- 2^o aan handelsvennootschappen wier hoofdinrichting in België gelegen is.

De Belgische nationaliteit wordt geacht van rechtswege te zijn verkregen zodra de in deze paragraaf gestelde voorwaarden vervuld zijn.

§ 2. De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort, hierna genoemd de Minister, kan de Belgische nationaliteit verlenen aan ieder zeeschip dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort :

- 1^o aan Belgen, niet bedoeld in § 1, 1^o;
- 2^o aan vreemdelingen die op grond van een door de Koning verleende machtiging in België hun woonplaats hebben of er gewoonlijk verblijven. Aan de verblijfsvoorwaarden moet bij het indienen van de aanvraag sedert ten minste een jaar zonder onderbreking voldaan zijn.

De Belgische nationaliteit wordt geacht te zijn verkregen zodra de machtiging van de Minister bij een ter post aangetekende brief ter kennis is gebracht van de in deze paragraaf bedoelde eigenaars. De kennisgeving wordt gedaan aan hun woonplaats.

Si les propriétaires ne sont pas domiciliés en Belgique, ils doivent y élire domicile lors de l'introduction de la demande tendant à l'attribution de la nationalité belge au navire. Dans ce cas, l'autorisation leur est notifiée à ce domicile élu.

§ 3. Tout navire en construction en Belgique est réputé posséder la nationalité belge jusqu'à la réception.

La nationalité belge est réputée acquise dès le commencement de la construction.

ART. 2.

Le commandement d'un navire belge ne peut être attribué qu'à une personne de nationalité belge.

Il peut être dérogé à cette disposition en vertu d'une autorisation accordée par le Ministre dans des cas particuliers, si les besoins du commerce ou de la navigation le justifient.

ART. 3.

Le navire perd la nationalité belge :

1° en cas de démolition ou de perte par naufrage;

2° en cas de prise par l'ennemi, déclarée valable par jugement;

3° lorsque les conditions prévues à l'article 1^{er}, §§ 1^{er} et 2 ne sont plus réunies;

4° lorsque dans les cas prévus à l'article 1^{er}, § 2 le Ministre retire son autorisation.

Lorsque la perte de la nationalité belge résulte d'une prise, jugée valable, le navire recouvre cette nationalité dès la cessation de la prise, à moins que les conditions prévues à l'article 1^{er}, §§ 1^{er} et 2 de la présente loi pour l'obtention de la nationalité belge ne soient plus réunies.

CHAPITRE II.

De l'immatriculation.

ART. 4.

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

« Article 3. — Tout navire de nationalité belge construit ou en construction doit être immatriculé, sous un numéro spécial, au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers ».

ART. 5.

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

« Article 4. — § 1^{er}. En vue de l'immatriculation du navire, les personnes visées à l'article 1^{er}, §§ 1^{er} et 2,

Hebben de eigenaars in België geen woonplaats, dan moeten zij er woonplaats kiezen bij het indienen van de aanvraag om toekenning van de Belgische nationaliteit aan het zeeschip. In dat geval wordt hun van de machtiging aan die gekozen woonplaats kennis gegeven.

§ 3. Elk zeeschip dat in België in aanbouw is, wordt geacht de Belgische nationaliteit te bezitten tot bij de aflevering.

De Belgische nationaliteit wordt geacht te zijn verkregen zodra met de bouw begonnen is.

ART. 2.

Het bevel over een Belgisch zeeschip mag alleen worden opgedragen aan een persoon van Belgische nationaliteit.

Van deze bepaling kan worden afgeweken krachtens een machtiging welke de Minister in bijzondere gevallen verleent indien de behoeften van de handel of van de scheepvaart het wettigen.

ART. 3.

Het zeeschip verliest de Belgische nationaliteit :

1° wanneer het wordt gesloopt of door schipbreuk verloren is gegaan;

2° wanneer het door de vijand is prijsgemaakt en die prijsmaking bij vonnis geldig is verklaard;

3° wanneer niet meer voldaan is aan de voorwaarden van artikel 1, §§ 1 en 2;

4° wanneer de Minister in de gevallen bepaald in artikel 1, § 2 zijn machtiging intrekt.

Wanneer het verlies van de Belgische nationaliteit het gevolg is van een geldig verklaarde prijsmaking, herkrijgt het zeeschip die nationaliteit zodra de prijsmaking vervalt, tenzij de in artikel 1, §§ 1 en 2, van deze wet gestelde voorwaarden voor het verkrijgen van de Belgische nationaliteit niet meer vervuld zijn.

HOOFDSTUK II.

Teboekstelling.

ART. 4.

Artikel 3 van boek II van het Wetboek van koophandel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 3. — Elk gebouwd of in aanbouw zijnd zeeschip van Belgische nationaliteit moet, onder een speciaal nummer, teboekgesteld worden ten kantore van de bewaring der scheepshypotheeken te Antwerpen ».

ART. 5.

Artikel 4 van het zelfde boek wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 4. — § 1. Met het oog op de teboekstelling van het zeeschip, moeten de personen bedoeld in arti-

de la loi sur la nationalité des navires et l'immatriculation des navires et des bateaux, propriétaires d'un navire qui acquiert la nationalité belge en vertu de ces paragraphes, ont l'obligation de faire au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales, dans les trente jours de la date à laquelle cette nationalité est réputée acquise au navire, une déclaration indiquant :

1° le nom du navire, ses caractéristiques, la nature et la puissance de sa machine propulsive, le port d'attache qui lui a été assigné par les déclarants et, le cas échéant, son numéro d'ordre précédé des lettres initiales de 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° le propriétaire actuel du navire, à savoir :

a) s'il s'agit d'une personne physique, ses nom, prénoms, profession, nationalité ainsi que son domicile et, éventuellement, son domicile élu;

b) s'il s'agit d'une société commerciale, sa raison sociale ou sa dénomination, son siège social et le lieu de son principal établissement, les lieu et date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité et domicile des associés solidairement responsables, des administrateurs ou des gérants.

§ 2. 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 donne pour chacune d'elles les indications énumérées au § 1^{er}.

§ 3. La déclaration doit être accompagnée des documents suivants :

1° le certificat de nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales, propriétaires ou copropriétaires;

2° l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, si cet acte est sous seing privé, ou une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique doit être jointe et reste déposée au bureau du conservateur des hypothèques maritimes et fluviales;

3° le certificat de jaugeage ainsi qu'un duplicata qui reste déposé au bureau;

4° le cas échéant, une déclaration de l'autorité compétente du pays où le navire a été immatriculé ou enregistré en dernier lieu, relative à l'état hypothécaire du navire et indiquant le dernier propriétaire inscrit.

§ 4. L'immatriculation d'un navire en construction en Belgique a lieu dans les trente jours du commencement de la construction, sur la déclaration du constructeur ou de la personne pour le compte de qui le navire est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété,

kel 1, §§ 1 en 2, van de wet op de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, die eigenaar zijn van een zeeschip dat op grond van die paragrafen de Belgische nationaliteit verkrijgt, binnen dertig dagen na de datum waarop het schip geacht wordt die nationaliteit te hebben verkregen, bij de bewaarder der scheepshypotheken een aangifte indienen met opgaaf van :

1° naam en kenmerken van het zeeschip, aard en vermogen van de voortstuwingsmachine, de thuishaven die de aangevers het hebben toegewezen en, in voorkomend geval, het volgnummer van het schip, voorafgegaan door de beginletters van zijn thuishaven;

2° jaar en plaats van de bouw, naam en woonplaats van de bouwer;

3° verkeer en verrichtingen waarvoor het zeeschip gewoonlijk en hoofdzakelijk gebezigd wordt of zal worden;

4° de huidige eigenaar van het zeeschip te weten :

a) als het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, beroep, nationaliteit, zijn woonplaats en in voorkomend geval, zijn gekozen woonplaats;

b) als het een handelsvennootschap betreft, haar handelsnaam of benaming, haar maatschappelijke zetel en de plaats van haar hoofdinzichting, plaats en datum van haar oprichting, naam, voornamen, nationaliteit en woonplaats van de hoofdelijk aansprakelijke vennoten, van de beheerders of van de zaakvoerders.

§ 2. Indien verscheidene natuurlijke personen of rechtspersonen op het zeeschip rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben, vermeldt de aangifte aard en hoe-grootheid van die rechten en geeft zij voor ieder van die personen de in § 1 genoemde gegevens op.

§ 3. Bij de aangifte moeten de volgende stukken worden gevoegd :

1° het nationaliteitsbewijs van ieder van de personen en de statuten van iedere van de handelsvennootschappen die eigenaar of medeëigenaar zijn;

2° de akte van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten van eigendom of vruchtgebruik, als het een onderhandse, of een uitgifte als het een authentieke akte is. Een dubbel van de onderhandse of een voor eensluidend verklaard afschrift van de authentieke akte moet worden bijgevoegd en blijft ten kantore van de bewaarder der scheepshypotheken berusten;

3° de meethrief, met een duplicaat dat ten kantore blijft berusten;

4° in voorkomend geval, een verklaring van de bevoegde overheid van het land waar het zeeschip laatst was teboekgesteld of geregistreerd, betreffende de hypothecaire toestand van het schip, met aanduiding van de laatst ingeschreven eigenaar.

§ 4. Een zeeschip dat in België in aanbouw is, wordt binnen dertig dagen nadat met de bouw begonnen is, teboekgesteld op aangifte van de bouwer of door hem voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst.

La déclaration contient les indications énumérées au § 1^{er} dans la mesure où elles peuvent être fournies. Elle est accompagnée des documents mentionnés au § 3, 1^o et 2^o.

Dans les trente jours de l'achèvement du navire, les indications sont complétées à la diligence des intéressés et le certificat de jaugeage est produit en même temps qu'un duplicata qui reste déposé au bureau.

§ 5. Tout fait appelant une modification des indications que doivent contenir, aux termes du présent article, la déclaration et les documents à produire aux fins de l'immatriculation, doit, en vue de son inscription au registre matricule, être notifié dans les trente jours de sa survenance au conservateur par les déclarants. Le cas échéant cette obligation incombe aux héritiers ou légataires du déclarant.

La notification doit être accompagnée éventuellement de l'acte constatant ce fait, si cet acte est sous seing privé, ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique, ainsi que, selon le cas, d'un double ou d'une copie certifiée conforme de l'acte, qui reste déposée au bureau.

Toute notification d'un changement apporté au tonnage, aux dimensions du navire, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, doit être accompagnée du certificat de jaugeage constatant ce changement, ainsi que d'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau.

§ 6. Lorsque le navire est immatriculé sur production d'un certificat de jaugeage dressé d'après des règles de jaugeage étrangères, le certificat de jaugeage dressé d'après les prescriptions en vigueur en Belgique, ainsi qu'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau, sont produits au conservateur dans l'année qui suit l'immatriculation.

Les modifications résultant du nouveau jaugeage sont inscrites au registre matricule ».

ART. 6.

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

« Article 5. — La mention du numéro sous lequel le navire est immatriculé ainsi que la date de l'immatriculation sont portées par le conservateur sur le certificat de jaugeage produit à l'appui de la déclaration.

L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé en Belgique est tenue pour nulle aussi longtemps que l'immatriculation en Belgique n'a pas été radiée ».

ART. 7.

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

« Article 6. — § 1^{er}. La perte de la nationalité belge entraîne la radiation d'office de l'immatriculation.

De aangifte bevat de in § 1 genoemde gegevens voor zover die kunnen worden verstrekt. Bij de aangifte worden de in § 3, 1^o en 2^o, genoemde stukken gevoegd.

Binnen dertig dagen nadat het schip voltooid is, worden die gegevens door de belanghebbenden aangevuld en wordt de meetbrief voorgelegd, samen met een duplicaat dat ten kantore blijft berusten.

§ 5. Van elk feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de gegevens die luidens dit artikel moeten voorkomen in de aangifte en in de met het oog op teboekstelling over te leggen stukken, moet binnen dertig dagen nadat het zich heeft voorgedaan door de aangevers aan de bewaarder kennis worden gegeven opdat het in het scheepsregister wordt geboekt. In voorkomend geval rust die verplichting op de erfgenamen of legatarissen van de aangever.

De kennisgeving moet eventueel vergezeld zijn van de akte waaruit dat feit blijkt, als het een onderhandse, of van een uitgifte als het een authentieke akte is, en, naar gelang van het geval, van een dubbel of van een voor eensluidend verklaard afschrift van de akte, dat ten kantore blijft berusten.

Elke kennisgeving van een wijziging in de tonnenmaat, in de afmetingen van het zeeschip, in de aard en het vermogen van de voortstuwingsmachine, moet vergezeld gaan van de meetbrief waarop die wijziging is aangetekend, en van een duplicaat van dat document, dat ten kantore blijft berusten.

§ 6. Wanneer het zeeschip teboekgesteld is op overlegging van een meetbrief opgemaakt volgens buitenlandse metingsregelen, wordt de meetbrief, opgemaakt volgens de in België geldende voorschriften, samen met een duplicaat van dat document dat ten kantore blijft berusten, aan de bewaarder voorgelegd binnen het jaar na de teboekstelling.

Wijzigingen die door nieuwe meting worden opgehelderd, worden in het scheepsregister opgetekend ».

ART. 6.

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

« Artikel 5. — De bewaarder tekent het nummer waaronder het zeeschip is teboekgesteld en de datum van de teboekstelling aan op de meetbrief, die tot staving van de aangifte wordt voorgelegd.

Teboekstelling in het buitenland van een in België teboekgesteld zeeschip wordt als nietig aangemerkt zolang de teboekstelling in België niet is doorgehaald ».

ART. 7.

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

« Artikel 6. — § 1. Verlies van de Belgische nationaliteit heeft tot gevolg dat de teboekstelling ambtshalve wordt doorgehaald.

Toutefois, la radiation laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

§ 2. Aucune radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques maritimes ou fluviales et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie, ont été avisés par le conservateur. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à la poste, qui peut être adressée au domicile élu de l'inscrit.

§ 3. 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.

§ 4. Le conservateur fait mention de la radiation sur le certificat de jaugeage ».

ART. 8.

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

« Article 7. — § 1^{er}. Dans les cas où le navire perd sa nationalité belge à la suite d'un événement autre que le retrait de l'autorisation ministérielle, cet événement est, dans les trente jours à compter de la date où il a été connu, notifié au conservateur par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé.

La notification est accompagnée de l'acte constatant l'événement, si cet acte est sous seing privé, ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique, ainsi que, selon le cas, d'un double ou d'une copie certifiée conforme qui reste déposée au bureau.

§ 2. Dans le cas où la perte de la nationalité belge résulte du retrait de l'autorisation ministérielle, le Ministre communique d'office au conservateur une copie certifiée conforme de sa décision ».

ART. 9.

Un article 7bis rédigé comme suit est inséré dans le même livre :

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

1° les formalités prévues par l'article 4, §§ 1^{er} à 4 en vue de l'immatriculation des navires et des navires en construction;

2° les formalités prévues par l'article 4, § 5 en vue de la tenue à jour de l'immatriculation;

3° les formalités prévues par l'article 7, § 1^{er}, en vue de la radiation de l'immatriculation.

Ondanks de doorhaling blijven de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten waarmede het zeeschip is bezwaard echter bestaan en kunnen zij naderhand worden doorgehaald, verminderd of vernieuwd.

§ 2. Geen teboekstelling mag worden doorgehaald dan dertig dagen na de datum waarop alle bij de bewaring der scheepshypotheken ingeschreven schuldeisers en alle derden, die er een exploit van beslag lieten inschrijven, door de bewaarder op de hoogte zijn gebracht. Die kennisgeving geschiedt bij een ter post aangetekende brief die aan de gekozen woonplaats van de ingeschrevene mag worden gezonden.

§ 3. Doorhaling van teboekstelling ten gevolge van prijsmaking door de vijand wordt van rechtswege en met terugwerkende kracht nietig gemaakt, zodra aan de prijsmaking een einde komt.

§ 4. De bewaarder vermeldt de doorhaling op de meetbrief ».

ART. 8.

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

« Artikel 7. — § 1. Verliest het zeeschip zijn Belgische nationaliteit ten gevolge van een ander feit dan de intrekking van de ministeriële machtiging, dan wordt van dat feit binnen dertig dagen nadat het bekend is geworden, aan de bewaarder kennis gegeven door een van de personen op wier naam het zeeschip is teboekgesteld.

De kennisgeving is vergezeld van de akte waaruit het feit blijkt, als het een onderhandse, of van een uitgifte, als het een authentieke akte is, en naar gelang van het geval, van een dubbel of van een voor eensluidend verklaard afschrift dat ten kantore blijft berusten.

§ 2. Verliest het zeeschip de Belgische nationaliteit wegens intrekking van de ministeriële machtiging, dan doet de Minister ambtshalve een voor eensluidend verklaard afschrift van zijn beslissing aan de bewaarder toekomen ».

ART. 9.

In hetzelfde boek wordt een artikel 7bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 7bis. — Met geldboete van vijftig tot vijfhonderd frank wordt gestraft al wie, ofschoon hij daartoe gehouden is, binnen de gestelde termijn niet heeft voldaan aan :

1° de formaliteiten, in artikel 4, §§ 1 tot 4, voorgeschreven met het oog op de teboekstelling van zeeschepen en in aanbouw zijnde zeeschepen;

2° de formaliteiten, in artikel 4, § 5, voorgeschreven met het oog op het bijhouden van de teboekstelling;

3° de formaliteiten, in artikel 7, § 1, voorgeschreven met het oog op de doorhaling van de teboekstelling.

Sera punie des mêmes peines toute personne qui, y étant tenue, n'aura pas, dans le délai prescrit, à l'article 4, § 6, produit le certificat de jaugeage et son duplicata.

Toutes les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à ces infractions ».

ART. 10.

L'article 29 du même livre est complété par la disposition suivante :

« Lorsque le navire perd sa nationalité belge aucune hypothèque ne peut plus être inscrite après la radiation de l'immatriculation ».

ART. 11.

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

« Article 272. — Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 272bis, le Titre I, à l'exception des articles 1^{er}, 3 à 7bis et 23, § 1, 5^e, du Livre II du présent Code est applicable à la navigation intérieure ».

ART. 12.

Un article 272bis rédigé comme suit est inséré dans le même livre :

« Article 272bis. — § 1^{er}. Tout bateau d'intérieur ou y assimilé, construit ou en construction, peut, à la demande des intéressés, être immatriculé.

§ 2. L'immatriculation a lieu sur déclaration présentée par les intéressés au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers. Elle se fait dans les formes prévues à l'article 4, §§ 1^{er} à 4.

§ 3. L'article 4, §§ 5 et 6, et l'article 5, alinéa 1^{er}, sont applicables en ce qui concerne l'immatriculation facultative des bateaux et des bâtiments qui y sont assimilés ».

CHAPITRE III.

Dispositions finales.

ART. 13.

§ 1^{er}. Les navires qui, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, acquièrent en vertu de celle-ci la nationalité belge et qui ne sont pas encore immatriculés, doivent être déclarés en vue de leur immatriculation au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers dans les deux ans à compter de cette date.

§ 2. Les propriétaires de navires qui sont immatriculés à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi disposent d'un délai de deux ans prenant cours à partir

Met dezelfde straffen wordt gestraft al wie, ofschoon hij daartoe gehouden is, de meetbrief en het duplicaat ervan niet binnen de bij artikel 4, § 6, gestelde termijn heeft overgelegd.

Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, zonder uitzondering van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op die misdrijven van toepassing ».

ART. 10.

Artikel 29 van hetzelfde boek wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« Ingeval het zeeschip zijn Belgische nationaliteit verliest, kan geen hypotheek meer worden ingeschreven na de doorhaling van de teboekstelling ».

ART. 11.

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

« Artikel 272. — Onverminderd de bepalingen van artikel 272bis, is titel I, met uitzondering van de artikelen 1, 3 tot 7bis en 23, § 1, 5^e, van boek II van dit Wetboek van toepassing op de binnenvaart ».

ART. 12.

In hetzelfde boek wordt een artikel 272bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 272bis. — § 1. Elk binnenschip of daarmee gelijkgesteld vaartuig dat reeds gebouwd is of in aanbouw is, kan, op aanvraag van de belanghebbenden, worden teboekgesteld.

§ 2. Teboekstelling geschiedt op aangifte door de belanghebbenden aan de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen en in de vormen voorgeschreven in artikel 4, §§ 1 tot 4.

§ 3. Artikel 4, §§ 5 en 6, en artikel 5, eerste lid, zijn van toepassing op de facultatieve teboekstelling van binnenschepen en hiermee gelijkgestelde vaartuigen ».

HOOFDSTUK III.

Slotbepalingen.

ART. 13.

§ 1. Zeeschepen die op de dag dat deze wet in werking treedt, op grond daarvan de Belgische nationaliteit verkrijgen en nog niet teboekgesteld zijn, moeten met het oog op hun teboekstelling binnen twee jaar vanaf die dag aan de bewaarder der scheepshypotheken worden aangegeven.

§ 2. Eigenaars van zeeschepen die op de dag dat deze wet in werking treedt teboekgesteld zijn, beschikken over twee jaar vanaf die dag om de inschrijving

de cette date, pour mettre l'inscription de leur navire en concordance avec les nouvelles prescriptions de la présente loi.

Ces renseignements sont portés gratuitement au registre matricule par le conservateur.

Lorsque dans le délai prévu à l'alinéa 1^{er} l'inscription du navire au registre matricule n'a pas été mise en concordance avec les prescriptions de la présente loi, l'immatriculation de ce navire est réputée inexistante. Toutefois les inscriptions de droits réels qui grèvent le navire subsistent.

§ 3. L'article 7bis du Livre II du Code de commerce est applicable à toute personne qui y étant tenue, n'observe pas les obligations prévues aux §§ 1^{er} et 2 du présent article.

ART. 14.

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

Donné à Bruxelles, le 20 juillet 1964.

van hun zeeschip in overeenstemming te doen brengen met de nieuwe voorschriften van deze wet.

Deze inlichtingen worden door de bewaarder zonder kosten in het scheepsregister opgetekend.

Wanneer de inschrijving van het zeeschip in het scheepsregister niet binnen de in het eerste lid bepaalde termijn in overeenstemming is gebracht met de voorschriften van de wet, wordt de teboekstelling van dat zeeschip geacht niet te bestaan. De inschrijvingen van zakelijke rechten die het zeeschip bezwaren, blijven echter bestaan.

§ 3. Artikel 7bis van boek II van het Wetboek van koophandel is van toepassing op al wie, ofschoon hij ertoe gehouden is, de in §§ 1 en 2 van dit artikel opgelegde verplichtingen niet nakomt.

ART. 14.

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

Gegeven te Brussel, 20 juli 1964.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P.-H. SPAAK.

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

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

P. VERMEYLEN.

Le Ministre des Finances, | De Minister van Financiën,

A. DEQUAE.

Le Ministre des Communications, | De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 27 février 1963, d'une demande d'avis sur un projet de loi « sur la nationalité des navires de mer et l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur », a donné le 9 avril 1963 l'avis suivant :

Le projet est relatif :

1. à la nationalité des navires de mer;
2. à l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur.

Alors que les dispositions relatives à la nationalité des navires sont destinées à rester autonomes, les dispositions relatives à l'immatriculation devront trouver leur place dans le livre II du Code de commerce.

..

Observations générales.

Actuellement, un navire ne peut naviguer sous pavillon belge que lorsqu'il est muni d'une lettre de mer délivrée conformément à la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer.

S'il est vrai que le navire a la nationalité du pavillon qui le couvre (Smeesters et Winkelmolen, Droit maritime et fluvial, I, 1929, n° 19), aucune loi belge ne règle cependant d'une manière directe l'acquisition et la perte par les navires de la nationalité belge. La nationalité belge d'un navire est liée à la lettre de mer qui est délivrée par le Ministre ou par le fonctionnaire délégué par lui.

Selon l'article 3 de la loi du 20 septembre 1903, la lettre de mer « ne sera délivrée qu'à des navires appartenant pour plus de moitié :

» A. A des Belges;

» B. A des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique et qui ont leur siège en Belgique;

» C. A des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique, ou qui ont établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi ».

La lettre de mer n'étant délivrée qu'à la demande des propriétaires du navire, celui-ci n'acquiert donc la nationalité belge qu'à leur initiative.

Ce système est appelé à subir une modification profonde. Le projet tend, en effet, à conférer la nationalité belge de plein droit aux navires appartenant « pour plus de la moitié en pleine ou en nue propriété :

» 1. à des Belges domiciliés effectivement en Belgique;

» 2. à des sociétés commerciales ayant leur principal établissement en Belgique ».

Lorsque ces conditions seront remplies, le choix de la nationalité du navire n'appartiendra plus aux propriétaires. Le navire sera belge en vertu de la loi.

A côté de l'acquisition de la nationalité de plein droit, le projet prévoit l'acquisition de nationalité sur demande des propriétaires. Le projet tend à habiliter le Ministre à conférer la nationalité belge aux navires « appartenant pour plus de la moitié en pleine ou en nue propriété :

» 1. à des Belges domiciliés à l'étranger;

» 2. 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 ».

En ce qui concerne le régime de l'acquisition facultative de la nationalité, il y a lieu d'observer que le projet accorde au Ministre un pouvoir d'appréciation extrêmement large non seulement quant à l'octroi de cette nationalité, mais aussi en ce qui concerne son retrait. Le pouvoir de retrait n'est limité par aucune règle.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 27e februari 1963 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen », heeft de 9e april 1963 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp heeft betrekking op :

1. de nationaliteit van zeeschepen;
2. de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

De bepalingen betreffende de nationaliteit van zeeschepen blijven autonoom, maar die betreffende de teboekstelling moeten een plaats krijgen in Boek II van het Wetboek van koop-handel.

..

Algemene opmerkingen.

Thans mag een zeeschip alleen onder Belgische vlag varen indien het voorzien is van een zeebrief afgegeven overeenkomstig de wet van 20 september 1903 op de zeebrieven.

Heeft het zeeschip inderdaad de nationaliteit van de vlag die het dekt (Smeesters en Winkelmolen, Droit maritime et fluvial, I, 1929, nr 19), geen Belgische wet regelt nochtans direct de verkrijging en het verlies van de Belgische nationaliteit. De Belgische nationaliteit is gebonden aan de zeebrief die door de Minister of zijn gemachtigde wordt afgegeven.

Artikel 3 van de wet van 20 september 1903 bepaalt : « Zeebrieven worden slechts uitgereikt voor schepen, die voor meer dan de helft toebehoren :

» A. Aan Belgen;

» B. Aan handelsvennootschappen, waarvan de wet rechtspersoonlijkheid erkent en die in België zijn gevestigd;

» C. Aan vreemdelingen, die een jaar onafgebroken verblijf in België hielden, of die, met 's Konings toestemming, zich metterwoon in België hebben gevestigd ».

Aangezien de zeebrief alleen wordt afgegeven op aanvraag van de eigenaars van het zeeschip, kan dat zeeschip de Belgische nationaliteit dus alleen op hun initiatief verkrijgen.

Die regeling zal nu grondig worden gewijzigd. Het ontwerp strekt ertoe de Belgische nationaliteit van rechtswege toe te kennen aan zeeschepen die « voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoren aan :

» 1. Belgen die in België hun werkelijke woonplaats hebben.

» 2. Handelsvennootschappen wier hoofdinzetting in België gelegen is »:

Zijn die voorwaarden vervuld, dan kan de nationaliteit van het schip niet meer door de eigenaars worden gekozen, maar is het Belgisch krachtens de wet.

Behalve de verkrijging van de nationaliteit van rechtswege, kent de ontwerp-wet ook de verkrijging op aanvraag van de eigenaars. Zij machtigt de Minister, de Belgische nationaliteit te verlenen aan zeeschepen die « voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoren aan :

» 1. Belgen die in het buitenland hun woonplaats hebben;

» 2. Vreemdelingen die met 's Konings machtiging hun woonplaats in België hebben gevestigd of er sedert ten minste een jaar ononderbroken verblijf houden. ».

Ter zake van de facultatieve verkrijging van de nationaliteit, moet worden opgemerkt dat de Minister een uiterst ruime beoordelingsbevoegdheid krijgt, niet alleen voor het toekennen maar ook voor het intrekken van die nationaliteit. Op de intrekkingbevoegdheid staat geen enkele beperkende regel.

C'est à propos du retrait de la nationalité qu'apparaît le mieux le rôle que le projet entend réserver à la lettre de mer, qui, d'après le Gouvernement, est destinée à constituer désormais une simple attestation de la nationalité, une sorte de « passeport » comme le dit l'exposé des motifs du projet de loi sur les lettres de mer dont le Conseil d'Etat est en ce moment également saisi (L. 8299/1).

Le retrait de la nationalité ne pourra s'appliquer qu'aux navires ayant obtenu la nationalité belge à la suite d'une autorisation ministérielle. Un tel retrait aura, de même que la perte de nationalité, toujours pour effet de rendre la lettre de mer non valable (voyez l'article 6 du projet de loi sur les lettres de mer).

Le retrait de la lettre de mer, au contraire, pourra concerner aussi bien les navires devenus belges à la suite d'une autorisation ministérielle que ceux qui ont obtenu la nationalité belge de plein droit. Ce retrait pourra avoir lieu indépendamment du retrait de la nationalité. Il en sera nécessairement ainsi dans le cas où le navire a de plein droit la nationalité belge, puisque le Ministre ne possède aucun pouvoir de la lui enlever.

Le projet de loi sur les lettres de mer détermine en son article 5 les cas dans lesquels la lettre de mer peut être retirée. Il en résulte que le Gouvernement propose au législateur de définir les cas dans lesquels la lettre de mer peut être retirée sans définir ceux dans lesquels la nationalité peut être retirée alors que le retrait de la nationalité apparaît comme étant une décision plus grave que le retrait de la lettre de mer.

**

L'acquisition par un navire de la nationalité belge de plein droit ou à la suite d'une autorisation ministérielle, entraîne d'après le projet l'obligation de le faire immatriculer au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

La perte de la nationalité belge entraînera la radiation d'office de l'immatriculation. Le projet prévoit toutefois que la radiation laissera subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire.

Le projet détermine les délais dans lesquels les intéressés seront tenus d'accomplir au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales les diverses formalités, et prévoit des peines correctionnelles à l'égard de ceux qui ne respectent pas ces délais.

**

Le projet n'entend pas se prononcer sur la nationalité des bateaux. L'exposé des motifs déclare :

« Bien qu'une législation soit hautement souhaitable, il est à ce moment peu opportun d'innover en matière d'immatriculation des bateaux d'intérieur. Il est aussi prématuré de prévoir dès à présent des prescriptions leur octroyant la nationalité belge ».

Le projet apporte toutefois quelques modifications aux dispositions relatives aux bateaux qui figurent dans le livre II du Code de commerce.

Il modifie l'article 271 qui détermine ce qu'il y a lieu d'entendre par « bateau » en y remplaçant 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 tonnes de jauge destinés à faire habituellement dans les eaux territoriales de la mer les opérations prévues à l'article 271 du livre II du Code de commerce seront donc à l'avenir soumis au régime des navires.

Le projet maintient, quant à l'immatriculation des bateaux, le caractère facultatif de celle-ci. Il s'insère dans le livre II du Code de commerce un article 272 bis qui impose pour les bateaux qui font l'objet d'une immatriculation les mêmes formalités que pour l'immatriculation des navires. Il résulte des explications du délégué du Gouvernement que la méconnaissance de ces formalités n'entraînera pas les sanctions pénales qui sont prévues en ce qui concerne l'immatriculation des

Just in verband met de intrekking van de nationaliteit blijkt het best wat het ontwerp met de zeebrief, voorheeft; de Regering ziet daarin voortaan een gewoon nationaliteitsbewijs, een soort van « pas », zoals gezegd is in de memorie van toelichting bij het ontwerp van wet op de zeebrieven dat thans ook aan de Raad van State is voorgelegd (L. 8299/1).

Intrekking van nationaliteit zal alleen kunnen plaats hebben voor zeeschepen die de Belgische nationaliteit door een ministeriële machtiging verkregen hebben. Evengoed als verlies zal intrekking van nationaliteit, altijd de zeebrief ongeldig maken (zie artikel 6 van het ontwerp van wet op de zeebrieven).

Intrekking van de zeebrief daarentegen zal kunnen plaats hebben, zowel voor zeeschepen die de Belgische nationaliteit door ministeriële machtiging, als voor die welke ze van rechtswege hebben verkregen. De zeebrief kan dus worden ingetrokken zonder dat de nationaliteit het wordt. Zo zal het in ieder geval zijn voor zeeschepen die van rechtswege de Belgische nationaliteit bezitten, want de Minister kan hun die niet ontnemen.

Artikel 5 van het ontwerp van wet op de zeebrieven bepaalt in welke gevallen de zeebrief kan worden ingetrokken. De Regering stelt dus aan de wetgever voor te bepalen in welke gevallen de zeebrief, maar niet in welke gevallen de nationaliteit kan worden ingetrokken, terwijl intrekking van nationaliteit toch een gewichtiger beslissing lijkt dan intrekking van de zeebrief.

**

Verkrijgt een zeeschip de Belgische nationaliteit van rechtswege of door een machtiging van de Minister, dan moet het, volgens het ontwerp, worden teboekgesteld ten kantore van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen.

Verliest het de Belgische nationaliteit, dan wordt de teboekstelling van ambtswege doorgehaald; de doorhaling zal echter de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten waarmede het zeeschip bezwaard is, laten bestaan.

Het ontwerp bepaalt binnen welke termijnen de betrokkenen de formaliteiten ten kantore van de bewaring der scheepshypotheken moeten vervullen en stelt correctionele straffen op niet-naleving van die termijnen.

**

Over de nationaliteit van binnenschepen spreekt het ontwerp zich opzettelijk niet uit. De memorie van toelichting verklaart :

« Hoewel een nieuwe wetgeving terzake hoogst wenselijk ware, lijkt het ogenblik niet gunstig om op het stuk van de teboekstelling van binnenschepen te innoveren. Ook is het voorbarig nu reeds bepalingen te voorzien betreffende de toekenning van de Belgische nationaliteit aan binnenschepen ».

Enige wijzigingen worden nochtans aangebracht in de bepalingen betreffende de binnenschepen, in Boek II van het Wetboek van koophandel.

Gewijzigd wordt artikel 271, dat zegt wat onder « binnenschip » wordt verstaan; « territoriale wateren » wordt « binnenwateren », dat een engere betekenis heeft; want niet slaat op de « kunstwateren », met andere woorden de wateren die zich uitstrekken van de uiterste laagwaterlijn tot 3 mijl zeewaarts. Binnenschepen van meer dan 25 ton die gewoonlijk in de kustwateren worden gebruikt voor de verrichtingen bedoeld in artikel 271 van Boek II van het Wetboek van koophandel, zullen dus voortaan onder de regeling voor zeeschepen vallen.

De teboekstelling van binnenschepen blijft in het ontwerp facultatief. In Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt een artikel 272 bis ingevoegd, dat voor teboekstelling van binnenschepen dezelfde formaliteiten voorschrijft als voor teboekstelling van zeeschepen. Volgens de gemachtigde van de Regering, zullen op niet-naleving van die formaliteiten geen straffen staan als ter zake van teboekstelling van zeeschepen. De rechtstoestand van een facultatief teboekgesteld binnenschip,

navires : ceci implique que la situation juridique d'un bateau ayant fait l'objet d'une immatriculation facultative restera, faute de ces sanctions pénales, moins certaine que celle d'un navire soumis à l'immatriculation obligatoire.

**

Il appartiendra au Gouvernement de vérifier si les dispositions du présent projet sont conciliables avec celles de la convention sur le droit de la mer, signée à Genève en 1958, et qui n'a pas encore été soumise à l'assentiment des Chambres.

**

Examen des articles.

Article 1^{er}.

(article du texte proposé par le Conseil d'Etat).

I. — Le projet dispose :

« § 1^{er}. Possède la nationalité belge, tout navire de mer appartenant pour plus de la moitié en pleine ou en nue propriété... ».

Le projet ne définit pas le terme « navire de mer ». L'exposé des motifs se borne à déclarer « seuls demeureront en dehors du champ d'application de la loi nouvelle, les bâtiments de la marine de l'Etat et les bâtiments de plaisance ».

Selon le délégué du Gouvernement, il faut donner à « navire de mer » le sens prévu à l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce. Pour rendre la définition du Code de commerce applicable à la matière réglée par le projet, il y aurait lieu de rédiger le début de l'article 1^{er}, § 1^{er}, comme suit :

« Possède la nationalité belge, tout navire au sens de l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce appartenant... ».

Cette précision présente l'avantage d'exclure les bâtiments de la marine de l'Etat et les bâtiments de plaisance, puisqu'ils ne sont pas destinés à faire habituellement des « opérations lucratives de navigation », comme le prévoit l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce.

Si, ainsi complété, le texte exclut sans contestation possible du champ d'application du projet les navires de l'Etat affectés au service d'intérêt public non commercial, il n'en sera pas de même des navires que l'Etat exploite quasi commercialement, comme par exemple ceux de la ligne Ostende-Douvres. Ces navires sont, en effet, en vertu de la loi du 28 novembre 1928, assimilés aux navires privés pour « les réclamations relatives à l'exploitation ou au transfert des cargaisons ».

Si le Gouvernement entend faire échapper les navires qu'il exploite quasi commercialement à l'application du projet, il serait souhaitable, afin d'éviter toute ambiguïté, qu'un article soit inséré dans le projet pour préciser qu'il ne s'applique pas aux navires de l'Etat.

II. — Aux termes du projet, la nationalité belge sera acquise à tout navire appartenant pour plus de la moitié en pleine ou en nue propriété « à des Belges domiciliés effectivement en Belgique ».

Les mots « domiciliés effectivement » ne semblent pas exprimer les intentions du Gouvernement. Il résulte des déclarations des fonctionnaires délégués que ces mots n'ont pas été choisis pour marquer qu'il doit s'agir d'un domicile réel par opposition au domicile élu visé à l'article 111 du Code civil, mais que le Gouvernement entend indiquer que les intéressés ne doivent pas seulement avoir en Belgique leur domicile, mais aussi leur résidence.

Il convient donc d'écrire : « à des Belges qui ont en Belgique leur domicile et leur résidence habituelle ».

III. — En ce qui concerne l'acquisition de la nationalité belge par autorisation ministérielle, le projet devrait spécifier au § 2 les modalités de la notification de cette autorisation; en accord avec les délégués du Gouvernement, un texte est proposé à cet effet.

blijft wegens het ontbreken van die straffen, dan ook minder zeker dan die van een verplicht teboekgesteld zeeschip.

**

De Regering behoort na te gaan of de voorzieningen van het onderhavige ontwerp bestaanbaar zijn met die van de overeenkomst betreffende het zeerecht, ondertekend te Genève in 1958, waarvoor de instemming van de Kamers nog niet is gevraagd.

**

Onderzoek van de artikelen.

Artikel 1.

(artikel 1 van de door de Raad van State voorgestelde tekst).

I. — Het ontwerp bepaalt :

« § 1. Bezit de Belgische nationaliteit, elk zeeschip dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort aan ... ».

Het ontwerp omschrijft het begrip « zeeschip » niet. De memorie van toelichting zegt enkel : « Zullen alleen buiten de nieuwe wet vallen de vaartuigen van het Staatswezen en de pleziervaartuigen ».

Volgens de gemachtigde van de Regering moet « zeeschip » worden verstaan als in artikel 1 van Boek II van het Wetboek van koophandel. Om de begripsomschrijving uit dat Wetboek bruikbaar te maken voor de onderhavige regeling, leze men het begin van artikel 1, § 1, als volgt :

« De Belgische nationaliteit bezit ieder zeeschip in de zin van artikel 1 van Boek II van het Wetboek van koophandel, dat voor ... ».

Die formulering heeft het voordeel, dat zij niet slaat op de vaartuigen van het Rijkszeewezen en pleziervaartuigen, die immers niet bestemd zijn voor « winstgevende verrichtingen van scheepvaart », zoals bepaald is in artikel 1, Boek II van het Wetboek van koophandel.

Sluit die zo aangevulde tekst zonder enige betwisting de Rijkszeeschepen, die voor een niet commerciële dienst van openbaar nut worden gebruikt buiten de werkingsfeer van het ontwerp, anders staat het met de zeeschepen die de Staat quasi-commercieel exploiteert, zoals bijvoorbeeld die van de lijn Oostende-Dover. Deze zijn krachtens de wet van 28 november 1928 met particuliere zeeschepen gelijkgesteld « ten opzichte van vorderingen betreffende de exploitatie of het vervoer van ladingen ».

Wil de Regering de zeeschepen welke zij quasi-commercieel exploiteert buiten de toepassingsfeer van het ontwerp houden, dan zou zij om iedere dubbelzinnigheid te voorkomen, een nieuw artikel moeten invoegen, zeggend dat de wet geen toepassing op Rijkszeeschepen zal vinden.

II. — Luidens het ontwerp zal ieder zeeschip dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort aan « Belgen die in België hun werkelijke woonplaats hebben », de Belgische nationaliteit bezitten.

De woorden « werkelijke woonplaats » lijken niet in overeenstemming met de bedoelingen van de Regering. Naar de gemachtigde ambtenaren hebben verklaard, doelen die woorden hier niet op een werkelijke woonplaats in tegenstelling tot de gekozen woonplaats zoals in artikel 111 van het Burgerlijk Wetboek, maar willen zij te kennen geven dat de betrokkenen in België niet alleen hun woonplaats maar ook hun verblijfplaats moeten hebben.

Men schrijfe dus : « Aan Belgen die in België hun woonplaats en hun gewone verblijfplaats hebben ».

III. — Ten aanzien van de nationaliteitsverkrijging door machtiging van de Minister, zou het ontwerp in § 2 nadere regelen voor kennisgeving van die machtiging moeten vaststellen; in overleg met de gemachtigden van de Regering is hiervoor een tekst voorgesteld.

IV. — Le projet n'innove pas en disposant en son article 1er, § 4, que « le commandement d'un navire belge ne peut être attribué qu'à une personne de nationalité belge ». Il ne fait que transférer, dans le domaine législatif, une disposition qui actuellement fait l'objet d'une disposition réglementaire. En effet, c'est l'article 1er de l'arrêté royal du 17 mars 1958, portant exécution de la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires, qui dispose : « Doivent être de nationalité belge, le capitaine et le patron qui sont chargés du commandement des navires belges tombant sous l'application de la loi du 25 août 1920 et des arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Le projet prévoit que le Ministre peut accorder des dérogations « dans des circonstances spéciales à déterminer par lui ». D'après les délégués du Gouvernement, cette disposition a pour but de permettre au Ministre d'accorder, dans des cas concrets, des dérogations individuelles, par exemple, en cas de pénurie de candidats belges.

Il convient que le texte précise davantage les cas dans lesquels le Ministre est autorisé à déroger à la disposition légale.

Il est proposé de faire de cette disposition un article distinct qui, dans le texte proposé, sera l'article 2.

Article 2.

(article 3 du texte proposé par le Conseil d'Etat).

Cet article a pour but de régler la perte de la nationalité belge du navire.

Pour les navires qui, en vertu de l'article 1er, § 1er, du projet, ont acquis la nationalité belge de plein droit, la perte de la nationalité a lieu sans l'intervention de l'autorité administrative. Elle se produira, non seulement dans les cas où le navire peut être considéré comme matériellement perdu pour l'économie belge (démolition, perte ou prise par l'ennemi), mais aussi lorsque les conditions nécessaires pour l'obtention de la nationalité ne sont plus réunies.

Si, en cas de cession du navire, le nouvel acquéreur remplit lui-même les conditions prévues à l'article 1er, § 1er, du projet, le navire conservera sa nationalité et il n'y aura en fait aucune interruption dans celle-ci. Si le nouvel acquéreur remplit les conditions prévues à l'article 1er, § 2, il lui sera loisible de solliciter du Ministre l'autorisation qui permettra au navire de conserver la nationalité belge.

Pour les navires qui ont acquis la nationalité belge à la suite d'une autorisation ministérielle, la perte de la nationalité peut se produire non seulement de plein droit pour les mêmes causes que celles qui ont été exposées ci-dessus, mais aussi à la suite du retrait de l'autorisation ministérielle dont il a déjà été question dans les observations générales.

L'autorisation ministérielle prévue à l'article 1er, § 2, est donnée à titre personnel au propriétaire. La nationalité belge se perd de plein droit dès que, dans le chef du propriétaire, les conditions prévues à l'article 1er, § 2, ne sont plus remplies. En cas de cession du navire, il sera loisible au nouvel acquéreur qui remplit les conditions prévues à l'article 1er, § 2, de solliciter une autorisation en son nom. Si toutefois cet acquéreur remplit les conditions prévues à l'article 1er, § 1er, le navire acquerra la nationalité belge de plein droit et, dans ce cas, aucune autorisation ministérielle ne sera nécessaire.

Articles 3 et 4.

(article 4 et 5 du texte proposé par le Conseil d'Etat).

L'article 3 remplace dans le livre II du Code de commerce l'article 3 actuel par une nouvelle disposition suivant laquelle tout navire de nationalité belge doit être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

L'article 4 remplace dans le livre II du Code de commerce l'article 4 par une nouvelle disposition qui, en son § 1er, indique les personnes qui sont tenues de faire la déclaration auprès du conservateur en vue de l'immatriculation, le délai endéans lequel cette déclaration doit avoir lieu, et le contenu de celle-ci.

IV. — De bepaling in artikel 1, § 4, « dat het bevel over een Belgisch zeeschip alleen mag worden toevertrouwd aan een persoon van Belgische nationaliteit » is geen novum; alleen wordt een verordende bepaling overgeheveld in de eigenlijke wetgeving. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 17 maart 1958 houdende uitvoering van de wet van 25 augustus 1920 op de veiligheid der schepen staat immers het voorschrift : « Aan boord van de Belgische schepen die onder toepassing vallen van de wet van 25 augustus 1920 en van de besluiten genomen ter uitvoering van deze wet moeten de kapitein en de schipper die met het bevel ervan worden belast, van Belgische nationaliteit zijn ».

Het ontwerp bepaalt dat de Minister afwijkingen kan toestaan « in bijzondere omstandigheden welke door hem worden vastgesteld ». Volgens de gemachtigden van de Regering zullen dit individuele afwijkingen in concrete gevallen zijn bijvoorbeeld bij tekort aan Belgische kandidaten.

De gevallen waarin de Minister van de wetsbepalingen zal mogen afwijken, zouden duidelijker in de tekst moeten worden genoemd.

Voorgesteld wordt, van die bepaling een afzonderlijk artikel te maken dat in de voorgestelde tekst artikel 2 zal vormen.

Artikel 2.

(artikel 3 van de door de Raad van State voorgestelde tekst).

Dit artikel regelt het verlies van de Belgische nationaliteit door het zeeschip.

Voor zeeschepen die, krachtens artikel 1, § 1, van het ontwerp, de Belgische nationaliteit van rechtswege hebben verkregen, gaat het verlies daarvan zonder bemoeiing van de administratieve overheid; het zal zich voordoen niet alleen wanneer het zeeschip kan worden beschouwd als materieel verloren voor de Belgische economie (sloping, vergaan of prijsmaking door de vijand), maar ook wanneer de voorwaarden waaraan moet worden voldaan voor het verkrijgen van de nationaliteit, niet meer vervuld zijn.

Indien bij overdracht van het schip de nieuwe verkrijger de in artikel 1, § 1, van het ontwerp gestelde voorwaarden zelf vervult, behoudt het zeeschip zijn nationaliteit, waarin dan in feite geen onderbreking ontstaat. Voldoet de nieuwe verkrijger aan de voorwaarden van artikel 1, § 2, dan kan hij aan de Minister de machtiging vragen waardoor het schip de Belgische nationaliteit kan behouden.

Zeeschepen die de Belgische nationaliteit door machtiging van de Minister hebben verkregen, kunnen ze verliezen, niet alleen van rechtswege om dezelfde redenen als hiervoren zijn vermeld, maar ook door de intrekking van de ministeriële machtiging, waarvan reeds in de algemene opmerkingen sprake is geweest.

De in artikel 1, § 2, bedoelde ministeriële machtiging wordt aan de eigenaar persoonlijk verleend. Het zeeschip verliest de Belgische nationaliteit zodra de eigenaar niet meer voldoet aan de voorwaarden van artikel 1, § 2. Bij overdracht van het zeeschip kan de nieuwe verkrijger die de voorwaarden van artikel 1, § 2, vervult, een machtiging op zijn naam vragen. Voldoet die verkrijger echter aan de voorwaarden van artikel 1, § 1, dan krijgt het schip de Belgische nationaliteit van rechtswege en is geen ministeriële machtiging vereist.

Artikelen 3 en 4.

(artikelen 4 en 5 van de door de Raad van State voorgestelde tekst).

Artikel 3 vervangt in Boek II van het Wetboek van koophandel het huidige artikel 3 door een nieuwe bepaling die zegt dat elk zeeschip van Belgische nationaliteit moet worden teboekgesteld ten kantore van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen.

Artikel 4 vervangt in Boek II van hetzelfde Wetboek artikel 4 door een nieuwe bepaling, waarvan § 1 zegt welke personen bij de bewaarder aangifte moeten doen met het oog op de teboekstelling, binnen welke termijn die aangifte moet worden gedaan en wat zij moet bevatten.

Le projet prévoit que sont tenues de faire la déclaration « les personnes visées à l'article 1er, §§ 1er et 2 (du projet), qui deviennent propriétaires d'un navire belge dans les conditions prévues par cet article ». En ne visant que le seul cas où l'acquisition porte sur un « navire belge », le projet semble exclure de son champ d'application l'acquisition d'un navire de nationalité étrangère.

Or, en vertu de l'article 1er, § 1er, une telle acquisition peut emporter de plein droit la nationalité belge pour le navire, ce qui, selon l'article 3 nouveau, entraîne l'obligation de le faire immatriculer.

Le texte devrait être modifié en vue d'assurer la concordance entre les articles 3 et 4 nouveaux du Code de commerce.

Le § 2 de l'article 4 projeté est relatif à l'immatriculation des navires en construction en Belgique.

L'obligation de déclarer un navire en construction existe « dès le commencement de la construction ». Le projet prévoit, en outre, que les indications doivent être complétées par les intéressés et que le certificat de jaugeage doit être produit « dès l'achèvement du navire ».

Comme le défaut d'accomplir ces formalités dans le délai prescrit expose les intéressés à des poursuites pénales, il serait souhaitable de remplacer les mots « dès » par un délai fixe, par exemple « dans les trente jours de... ».

Le § 3 de cet article 4 impose aux déclarants l'obligation de notifier au conservateur « tout fait appelant une modification des indications ». Cette notification doit avoir lieu dans les trente jours de la survenance de l'événement. Le délai est le même lorsque, par suite du décès du déclarant, le navire est passé à ses héritiers ou légataires.

Bien que de toute manière le délai imparti aux héritiers ou légataires ne puisse courir au plus tôt qu'à partir de la date du décès, un délai de trente jours paraît trop court pour des personnes qui ne sont pas au courant de la situation de leur auteur : le droit successoral prévoit des délais plus longs. Ainsi, le nouveau propriétaire pourra n'être connu qu'à l'expiration des délais accordés par l'article 795 du Code civil pour faire inventaire et délibérer.

Article 5.

(article 6 du texte proposé par le Conseil d'Etat).

L'article 5 du projet a pour but de remplacer l'article 5 du livre II du Code de commerce.

En son alinéa 1er, la nouvelle disposition prévoit que la mention du numéro sous lequel le navire est immatriculé sera portée par le conservateur sur le certificat de jaugeage.

Il serait de l'intérêt des tiers, notamment, que la date de l'immatriculation figure également sur le certificat, ainsi qu'il est prévu actuellement par l'article 7 du livre II du Code de commerce.

Suivant l'alinéa 2 de la disposition en projet, la mention du numéro sous lequel le navire est immatriculé « sera également reproduite sur la lettre de mer ».

Cette disposition n'est pas à sa place dans le présent projet. Il n'incombe pas au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales de mentionner le numéro d'immatriculation sur la lettre de mer, mais à l'autorité qui délivre ce document. Le projet sur les lettres de mer, au sujet duquel le Conseil d'Etat est également appelé à donner son avis (L. 8299/1), prévoit d'ailleurs en son article 4, 1°, que la lettre de mer mentionne le numéro sous lequel le navire est immatriculé. L'alinéa 2 devrait donc être omis.

L'alinéa 3 dispose :

« 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 ».

Cet alinéa pose le problème de la double immatriculation et, par voie de conséquence, celui de la double nationalité.

Sous la seule réserve que l'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé en Belgique est « tenue pour nulle », aussi

Het ontwerp zegt dat de aangifte moet worden gedaan door « de in §§ 1 en 2 van artikel 1 (van het ontwerp) bedoelde personen die de eigendom van een Belgisch zeeschip verwerven in de bij dat artikel gestelde voorwaarden ». Door alleen te spreken van verkrijging van een « Belgisch zeeschip », wekt het ontwerp de indruk dat de verkrijging van een zeeschip van vreemde nationaliteit uit zijn werkingssfeer wordt uitgesloten.

Krachtens artikel 1, § 1, echter kan zo'n verkrijging aan het zeeschip van rechtswege de Belgische nationaliteit bezorgen, hetgeen, volgens het nieuwe artikel 3 verplichting tot teboekstelling medebrengt.

De tekst zou moeten worden gewijzigd ter wille van de overeenstemming tussen de nieuwe artikelen 3 en 4 van het Wetboek van koophandel.

Paragraaf 2 van het artikel 4 heeft betrekking op de teboekstelling van in België in aanbouw zijnde zeeschepen.

Een zeeschip in aanbouw moet worden aangegeven « zodra met de bouw begonnen is ». Het ontwerp bepaalt bovendien dat de « aanduidingen » door de betrokkenen moeten worden aangevuld en dat de meetbrief moet worden voorgelegd « zodra de aanbouw van het schip voltooid is ».

Nu niet-naleving van die formaliteiten binnen de gestelde termijn de betrokkenen aan strafvervolgving blootstelt, ware het geraden het woord « zodra » te vervangen door een vaste termijn bijvoorbeeld : « binnen dertig dagen na ... ».

Paragraaf 3 van dat artikel 4 legt aan de aangevers de verplichting op, de bewaarder in kennis te stellen van « elk feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de opgaven ». Die kennisgeving moet plaatshebben binnen dertig dagen nadat het feit zich heeft voorgedaan. De termijn is dezelfde wanneer het zeeschip, na overlijden van de aangever op zijn erfgenamen of legatarissen is overgegaan.

Ofschoon de termijn voor erfgenamen of legatarissen in ieder geval ten vroegste op de dag van het overlijden kan ingaan, lijkt de termijn van dertig dagen te kort voor wie niet op de hoogte is van de toestand van zijn rechtsvoorganger. Het erfrecht staat langere termijnen toe. Zo is het mogelijk dat de nieuwe eigenaar eerst gekend zal zijn na het verstrijken van de in artikel 795 van het Burgerlijk Wetboek toegestane termijnen van boedelbeschrijving en van beraad.

Artikel 5.

(artikel 6 van de door de Raad van State voorgestelde tekst).

Artikel 5 van het ontwerp vervangt artikel 5 van Boek II van het Wetboek van koophandel.

Het eerste lid van de nieuwe bepaling zegt dat de bewaarder het nummer waaronder het zeeschip is teboekgesteld, aantekent op de meetbrief.

In het belang van derden, bijvoorbeeld, zou ook de datum van de teboekstelling op de meetbrief moeten staan, zoals thans voorgeschreven is in artikel 7 van Boek II van het Wetboek van koophandel.

Volgens het tweede lid van de ontwerp-bepaling wordt het nummer van de teboekstelling ook « weergegeven op de zeebrief ».

Die bepaling is niet op haar plaats in het onderhavige ontwerp. Niet de bewaarder der scheepshypotheken, maar de overheid die de zeebrief afgeeft, moet het nummer van teboekstelling op dat document aanbrengen. Het ontwerp op de zeebrieven, waarover ook het advies van de Raad van State is gevraagd (L. 8299/1), bepaalt trouwens in artikel 4, 1°, dat het nummer van teboekstelling in de zeebrief wordt vermeld. Het tweede lid dient dus te vervallen.

Het derde lid bepaalt :

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

Hier rijst het probleem van de dubbele teboekstelling en derhalve ook dat van de dubbele nationaliteit.

Met dat enige voorbehoud, namelijk dat teboekstelling in het buitenland van een in België teboekgesteld zeeschip « als nietig

longtemps que l'immatriculation en Belgique n'a pas été radiée, le projet n'exclut pas, en principe, la double nationalité des navires, ni leur double immatriculation.

A cet égard, il convient de remarquer que le projet de loi qui fut déposé au Sénat le 14 novembre 1939 (Sénat, Doc. 1939-1940, n° 8) de même que le projet de loi qui fut déposé à la Haute assemblée le 2 février 1954 (Sénat, Doc. 1953-1954, n° 155), comportaient, outre la disposition qui fait l'objet de l'alinéa 3 de l'article 5 du présent projet, une disposition selon laquelle aucun navire n'est immatriculé dans le Royaume avant d'avoir été radié du registre étranger.

Une telle disposition qui convient dans un système où, comme dans les deux projets de loi précités, la nationalité dépend de l'immatriculation préalable, se conçoit évidemment moins bien lorsque, comme dans le présent projet, l'immatriculation est consécutive à l'acquisition de la nationalité, surtout lorsque cette acquisition a lieu de plein droit.

Article 6.

(article 7 et 8 du texte proposé par le Conseil d'Etat).

I. — Cet article énonce comme principe que la perte de la nationalité entraîne d'office la radiation de l'immatriculation, et prévoit, d'autre part, que « la radiation laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire ».

Selon le projet, les personnes au nom desquelles le navire est immatriculé doivent porter tous les événements qui font perdre la nationalité, y compris le retrait de l'autorisation ministérielle, à la connaissance du conservateur.

Le retrait de l'autorisation ministérielle devant, selon le projet, être notifié d'office au conservateur par le Ministre, la notification par les intéressés devient, dans ce cas, superflue.

II. — Les intéressés sont tenus de joindre à la notification l'acte constatant l'événement qui a fait perdre la nationalité au navire, ainsi que le certificat de jaugeage de celui-ci. Ce certificat doit être produit au conservateur pour que ce fonctionnaire puisse biffer le numéro d'immatriculation qui s'y trouve inscrit.

Cette biffure ne pourra toutefois être faite avant que l'immatriculation soit radiée dans le registre matricule. Or, cette radiation ne peut avoir lieu « qu'après trente jours à compter de la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques maritimes et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie, ont été avisés par le conservateur ».

Il ne paraît pas justifié d'obliger les intéressés à faire parvenir au conservateur, en même temps que la notification, le certificat de jaugeage. Cela aurait pour conséquence de priver le navire du certificat de jaugeage pendant toute la période que le conservateur doit laisser s'écouler avant de pouvoir procéder à la radiation de l'immatriculation.

Article 8.

(article 11 du texte proposé par le Conseil d'Etat).

Cette disposition remplace l'article 271 du livre II du Code de commerce, qui détermine le sens du mot « bateau ».

Contrairement à l'article 271 actuel, le projet omet le membre de phrase « pour l'application de la présente loi ». Il convient de le reproduire à la fois pour assurer la concordance avec la présentation de l'article 1er du livre II du Code de commerce et pour délimiter avec exactitude le champ d'application de la disposition; il existe, en effet, d'autres définitions du mot « bateau » pour l'application d'autres lois (voyez par exemple la loi du 1er avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure, article 1er).

wordt aangemerkt » zolang de teboekstelling in België niet doorgehaald is, sluit het ontwerp in beginsel de dubbele nationaliteit evenmin als de dubbele teboekstelling van zeeschepen uit.

In dat opzicht moet worden opgemerkt dat het ontwerp van wet dat op 14 november 1939 in de Senaat werd ingediend (Senaat, Gedr. St. 1939-1940, nr 8) alsook het ontwerp van wet dat bij de Hoge Vergadering werd ingediend op 2 februari 1954 (Senaat, Gedr. St., 1953-1954, nr 155), behalve de bepaling die thans in het derde lid van artikel 5 van het onderhavige ontwerp staat, een bepaling bevatten volgens welke geen enkel schip in het Rijk wordt teboekgesteld vooraleer het in het vreemde register is geschrapd.

Zulk een bepaling past wel in een regeling waarin, zoals in beide genoemde ontwerpen van wet, de nationaliteit afhangt van de voorafgaande teboekstelling, doch uiteraard minder wanneer, zoals in het onderhavige ontwerp, de teboekstelling volgt op de verkrijging van de nationaliteit en vooral wanneer die nationaliteit van rechtswege wordt verkregen.

Artikel 6.

(artikelen 7 en 8 van de door de Raad van State voorgestelde tekst).

I. — Dit artikel stelt als beginsel, dat het verlies van de Belgische nationaliteit van ambtswege doorhaling van de teboekstelling tot gevolg heeft, en bepaalt anderzijds dat de doorhaling « de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten waarmede het zeeschip bezwaard is, laat bestaan ».

Volgens het ontwerp moeten degenen op wier naam het schip teboekgesteld is alle gebeurtenissen waardoor het zeeschip de Belgische nationaliteit kan verliezen, dus ook de intrekking van de ministeriële machtiging, ter kennis van de bewaarder brengen.

Aangezien de Minister, volgens het ontwerp, ambtshalve aan de bewaarder kennis moet geven van de intrekking van de machtiging, is de kennisgeving door de betrokkenen in dat geval overbodig.

II. — De betrokkenen zijn gehouden de akte tot vaststelling van het feit waardoor het zeeschip de nationaliteit heeft verloren alsook de meebrief van het zeeschip bij de kennisgeving te voegen. Die meebrief moet aan de bewaarder worden overgelegd opdat hij het daarop aangebrachte nummer van teboekstelling kan schrappen.

Dat nummer mag echter niet worden geschrapd vooraleer de teboekstelling in het scheepsregister is doorgehaald. Die doorhaling nu mag alleen plaatshebben « na een termijn van dertig dagen te rekenen vanaf de datum waarop alle bij de bewaarder der scheepshypotheken ingeschreven schuldeisers of derden die er een exploit van beslag lieten inschrijven, door de bewaarder zijn ingelicht ».

Het lijkt niet verantwoord de betrokkenen te verplichten, de meebrief samen met de kennisgeving aan de bewaarder te doen toekomen. Het zeeschip zou dan namelijk niet over zijn meebrief beschikken gedurende de ganse periode welke de bewaarder moet laten verstrijken vooraleer hij de inschrijving mag doorhalen.

Artikel 8.

(artikel 11 van de door de Raad van State voorgestelde tekst).

Deze bepaling vervangt artikel 271 van het Wetboek van koophandel, dat de betekenis aangeeft van het woord « binnenschip ».

In tegenstelling tot het huidige artikel 271, laat het ontwerp het zinsdeel « met het oog op de toepassing van deze wet » weg. Die woorden moeten opnieuw worden opgenomen, en ter wille van de overeenstemming met de formulering van artikel 1 van Boek II van het Wetboek van koophandel, en voor een nauwkeurige afbakening van de werkingssfeer van de bepaling; er zijn namelijk nog andere definities van « binnenschip » voor de toepassing van andere wetten (zie bijvoorbeeld de wet van 1 april 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenschepen, artikel 1).

Article 9.

(articles 12 et 13 du texte proposé par le Conseil d'Etat).

Cet article insère dans le livre II du Code de commerce un article 272*bis* qui indique les formalités à observer pour l'immatriculation des bateaux. Le projet se réfère sur ce point aux dispositions relatives à l'immatriculation des navires. Toutefois, comme l'immatriculation des bateaux est facultative, il est évident que le délai prescrit pour faire la déclaration en vue de l'immatriculation des navires ne se conçoit pas.

Le projet rend applicables aux bateaux : la disposition suivant laquelle tout fait appelant une modification des indications portées dans le registre matricule doit être notifié au conservateur dans les trente jours de sa survenance, et la disposition suivant laquelle les intéressés sont tenus de produire dans l'année un certificat de jaugeage belge lorsque le navire a été immatriculé sur base d'un certificat de jaugeage étranger.

A la différence des propriétaires de navires, les propriétaires de bateaux ne seront pas punissables au cas où ils n'accomplissent pas ces formalités. Il résulte, en effet, des explications du Gouvernement qu'en ce qui concerne les bateaux, le projet n'entend pas modifier le régime juridique qui régit actuellement l'immatriculation des bâtiments en général.

Au sujet du régime actuel, qui ne connaît que l'immatriculation facultative tant pour les navires que pour les bateaux, Smeesters et Winkelmolen écrivent : « S'il survient un changement essentiel, par exemple, si le bâtiment change de nom..., ces indications nouvelles pourront être renseignées au registre matricule... Bien entendu, le propriétaire n'est pas obligé de fournir au conservateur ces nouvelles indications, mais elles seront nécessaires si le propriétaire veut vendre ou hypothéquer son bâtiment » (o. c., n° 20, p. 40).

Article 10.

(article 9 du texte proposé par le Conseil d'Etat).

L'article 10 qui figure sous l'intitulé « dispositions générales » prévoit des peines correctionnelles à charge de toute personne qui, y étant tenue, n'aura pas fait, dans les délais prescrits, les déclarations ou notifications que le projet impose de faire en matière d'immatriculation.

Il résulte des explications données par le délégué du Gouvernement, que cette disposition ne vise que les formalités relatives à l'immatriculation des navires et qu'elle ne s'applique pas aux bateaux. Cette distinction ne résulte pas avec suffisamment de clarté du texte du projet.

Il est proposé de faire de cette disposition un article 7 *bis* du livre II du Code de commerce.

Article 12.

(article 14 du texte proposé par le Conseil d'Etat).

Le § 1^{er} est relatif aux navires de nationalité belge qui, au moment de l'entrée en vigueur de la loi, ne sont pas immatriculés. Le projet accorde un délai de deux ans aux propriétaires pour faire la déclaration en vue de leur immatriculation.

Le § 2 est relatif aux navires qui, au moment de l'entrée en vigueur de la loi, sont immatriculés. Il règle trois points :

1. il accorde un délai de deux ans aux propriétaires pour faire mettre l'immatriculation de leur navire en concordance avec les prescriptions de la nouvelle loi;
2. il prévoit que cette mise en concordance sera faite gratuitement par le conservateur;
3. il prévoit que si, au cours des deux ans, personne ne s'est présenté, l'immatriculation sera réputée inexistante. Toutefois, les inscriptions de droits réels subsisteront.

Il résulte des explications fournies par un des délégués du Gouvernement que les propriétaires ne disposent d'un délai de deux ans qu'à la seule fin de mettre l'immatriculation de

Artikel 9.

(artikelen 12 en 13 van de door de Raad van State voorgestelde tekst).

Dit artikel voegt in Boek II van het Wetboek van koophandel een artikel 272*bis* in, dat de formaliteiten voor teboekstelling van binnenschepen opgeeft. Het ontwerp verwijst hier naar de bepalingen betreffende de teboekstelling van zeeschepen. De teboekstelling van binnenschepen is echter facultatief en het spreekt dan ook vanzelf dat de termijn voor aangifte tot teboekstelling van zeeschepen, hier niet denkbaar is.

Het ontwerp verklaart op binnenschepen toepasselijk : de bepaling dat ieder feit dat aanleiding geeft tot wijziging van vermeldingen in het scheepsregister, ter kennis van de bewaarder moet worden gebracht binnen dertig dagen nadat het zich heeft voorgedaan, alsook de bepaling dat de betrokkenen gehouden zijn binnen het jaar een Belgische meetbrief over te leggen wanneer het zeeschip teboekgesteld is op grond van een vreemde meetbrief.

In tegenstelling tot eigenaars van zeeschepen, zijn eigenaars van binnenschepen niet strafbaar wanneer zij die formaliteiten niet vervullen. Naar de gemachtigde van de Regering heeft verklaard, bedoelt het ontwerp ter zake van binnenschepen niets te veranderen aan de rechtsregeling die thans voor teboekstelling van vaartuigen in het algemeen geldt.

In verband met de huidige regeling, die zowel voor zeeschepen als voor binnenschepen alleen facultatieve teboekstelling kent, schrijven Smeesters en Winkelmolen : « S'il survient un changement essentiel, par exemple, si le bâtiment change de nom... ces indications nouvelles pourront être renseignées au registre matricule... Bien entendu, le propriétaire n'est pas obligé de fournir au conservateur ces nouvelles indications, mais elles seront nécessaires si le propriétaire veut vendre ou hypothéquer son bâtiment » (o. c., nr 20, blz. 40).

Artikel 10.

(artikel 9 van de door de Raad van State voorgestelde tekst).

Krachtens artikel 10, dat onder de « algemene bepalingen » staat, kunnen correctionele straffen worden opgelegd aan ieder die, wanneer hij daartoe gehouden is, nagelaten heeft binnen de gestelde termijnen de aangifte of mededelingen te doen welke het ontwerp inzake teboekstelling voorschrijft.

Naar de gemachtigde van de Regering heeft verklaard, doelt die bepaling alleen op de formaliteiten betreffende de teboekstelling van zeeschepen en niet op binnenschepen. Dat onderscheid blijkt niet genoegzaam uit de tekst van het ontwerp.

Voorgesteld wordt, die bepaling als een artikel 7*bis* in te voegen in het Wetboek van koophandel.

Artikel 12.

(artikel 14 van de door de Raad van State voorgestelde tekst).

Paragraaf 1 heeft betrekking op zeeschepen van Belgische nationaliteit die bij de inwerkingtreding van de wet niet teboekgesteld zijn. Het ontwerp staat aan de eigenaars een termijn van twee jaar toe voor de aangifte tot teboekstelling.

Paragraaf 2 heeft betrekking op zeeschepen die bij de inwerkingtreding van de wet teboekgesteld zijn. Zij regelt drie punten :

1. zij staat aan de eigenaars een termijn van twee jaar toe om de teboekstelling van hun zeeschip in overeenstemming te brengen met de voorschriften van de nieuwe wet;
2. zij bepaalt dat de bewaarder die teboekstelling kosteloos in overeenstemming zal brengen;
3. zij bepaalt dat de teboekstelling zal worden geacht niet te bestaan als in de loop van die twee jaar niemand zich heeft aangemeld. De inschrijvingen van zakelijke rechten zullen nochtans behouden blijven.

Uit de verklaringen van een van de gemachtigden der Regering blijkt dat de termijn van twee jaar aan de eigenaars alleen wordt toegestaan om de teboekstelling van hun zeeschip in

leur navire en concordance avec les prescriptions de la future loi. Ainsi, le projet prévoit que l'immatriculation doit indiquer le port d'attache, mention qui, actuellement, n'est pas requise par le Code de commerce. Le propriétaire disposera de deux ans pour compléter sur ce point l'immatriculation.

Mais si le navire change de nom, indication qui, actuellement déjà, doit figurer au registre matricule, le propriétaire sera tenu de notifier au conservateur cette modification dans les trente jours qui sont prévus par le projet à cet effet.

**

Le texte proposé ci-après tient compte des observations qui précèdent. Il apporte en outre au projet des modifications de pure forme qui ne nécessitent pas de commentaire.

Projet de loi sur la nationalité des navires et sur l'immatriculation des navires et des bateaux.

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

a tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de... (comme au projet du Gouvernement) ...

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

CHAPITRE I.

De la nationalité.

ART. 1er.

Article 1er du projet, §§ 1er, 2 et 3.

§ 1er. — Possède la nationalité belge, tout navire au sens de l'article 1er du livre II du Code de commerce appartenant pour plus de la moitié en pleine ou nue-propriété :

1. à des Belges qui ont en Belgique leur domicile et leur résidence habituelle;
2. à des sociétés commerciales ayant leur principal établissement en Belgique.

La nationalité belge est réputée acquise de plein droit dès que les conditions prévues au présent paragraphe sont remplies.

§ 2. — Le Ministre qui a l'Administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions, dénommé ci-après le Ministre, peut conférer la nationalité belge à tout navire appartenant pour plus de la moitié en pleine ou en nue-propriété :

1. à des Belges non visés au § 1er, 1°;
2. à des étrangers domiciliés en Belgique en vertu d'une autorisation du Roi, ou qui y résident habituellement. La condition de résidence doit avoir été remplie sans interruption depuis un an au moins au moment de l'introduction de la demande.

La nationalité belge est réputée acquise dès que l'autorisation du Ministre est notifiée par lettre recommandée à la poste aux propriétaires visés au présent paragraphe. La notification est faite au domicile de ceux-ci.

Si les propriétaires ne sont pas domiciliés en Belgique, ils doivent y élire domicile lors de l'introduction de la demande tendant à l'attribution de la nationalité belge au navire. Dans ce cas, l'autorisation leur est notifiée à ce domicile élu.

overeenstemming te brengen met de voorschriften van de toekomstige wet. Zo bepaalt het ontwerp dat de teboekstelling de thuishaven moet vermelden, hetgeen thans door het Wetboek van koophandel niet vereist is. De eigenaar zal over twee jaar beschikken om de teboekstelling in dat opzicht aan te vullen.

Krijgt het zeeschip echter een andere naam, hetgeen ook nu reeds in het scheepsregister moet worden vermeld, dan zal de eigenaar binnen de in het ontwerp voorgeschreven dertig dagen daarvan kennis moeten geven aan de bewaarder.

**

De hierna voorgestelde tekst houdt met de gemaakte opmerkingen rekening. Hij brengt in het ontwerp ook wijzigingen aan die alleen de vorm betreffen en geen commentaar behoeven.

Ontwerp van wet op de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

BOUDEWIJN,
Koning der Belges,

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

Op de voordracht ... (zoals in het Regeringsontwerp)...

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

HOOFDSTUK I.

Nationaliteit.

ART. 1.

Artikel 1 van het ontwerp, §§ 1, 2 en 3.

§ 1. De Belgische nationaliteit bezit ieder zeeschip in de zin van artikel 1 van Boek II van het Wetboek van koophandel, dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort :

1. aan Belgen die in België hun woonplaats en hun gewone verblijfplaats hebben;
2. aan handelsvennootschappen wier hoofdinrichting in België gelegen is.

De Belgische nationaliteit wordt geacht van rechtswege te zijn verkregen zodra de in deze paragraaf gestelde voorwaarden vervuld zijn.

§ 2. — De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart behoort, hierna genoemd de Minister, kan de Belgische nationaliteit verlenen aan ieder zeeschip dat voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort :

1. aan Belgen, niet bedoeld in § 1, 1°;
2. aan vreemdelingen die op grond van een door de Koning verleende machtiging in België hun woonplaats hebben of er gewoonlijk verblijven. Aan de verblijfsvoorwaarde moet bij het indienen van de aanvraag sedert ten minste een jaar zonder onderbreking voldaan zijn.

De Belgische nationaliteit wordt geacht te zijn verkregen zodra de machtiging van de Minister bij een ter post aangetekende brief ter kennis is gebracht van de in deze paragraaf bedoelde eigenaars. De kennisgeving wordt gedaan aan hun woonplaats.

Hebben de eigenaars in België geen woonplaats, dan moeten zij er woonplaats kiezen bij het indienen van de aanvraag om toekenning van de Belgische nationaliteit aan het zeeschip. In dat geval wordt hun van de machtiging aan die gekozen woonplaats kennis gegeven.

§ 3. — Tout navire en construction en Belgique est réputé posséder la nationalité belge jusqu'à la réception.

La nationalité belge est réputée acquise dès le commencement de la construction.

ART. 2.

Art. 1er, § 4, du projet.

Le commandement d'un navire belge ne peut être attribué qu'à une personne de nationalité belge.

Il peut être dérogé à cette disposition en vertu d'une autorisation accordée par le Ministre dans des cas particuliers, si les besoins du commerce ou de la navigation le justifient.

ART. 3.

Art. 2 du projet.

(Texte de l'article 2 du projet du Gouvernement, sauf qu'il y a lieu d'ajouter dans la version française les mots « par naufrage » après le mot « perte » et qu'au dernier alinéa, il y a lieu de remplacer « à l'article premier » par « à l'article 1er, §§ 1er et 2 »).

CHAPITRE II.

De l'immatriculation.

ART. 4.

Art. 3 du projet.

... (Texte de l'article 3 du projet du Gouvernement) ...

ART. 5.

Art. 4 du projet.

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

« Article 4. - § 1er. — En vue de l'immatriculation du navire, les personnes visées à l'article 1er, §§ 1er et 2, de la loi sur la nationalité des navires et l'immatriculation des navires et des bateaux, propriétaires d'un navire qui acquiert la nationalité belge en vertu de ces paragraphes, ont l'obligation de faire au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales, dans les trente jours de la date à laquelle cette nationalité est réputée acquise au navire, une déclaration indiquant :

1. le nom du navire, ses caractéristiques, la nature et la puissance de sa machine propulsive, le port d'attache qui lui a été assigné par les déclarants et, le cas échéant, son numéro d'ordre précédé des lettres initiales de 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;

§ 3. — Elk zeeschip dat in België in aanbouw is, wordt geacht de Belgische nationaliteit te bezitten tot bij de aflevering.

De Belgische nationaliteit wordt geacht te zijn verkregen zodra met de bouw begonnen is.

ART. 2.

Art. 1, § 4, van het ontwerp.

Het bevel over een Belgisch zeeschip mag alleen worden opgedragen aan een persoon van Belgische nationaliteit.

Van deze bepaling kan worden afgeweken krachtens een machtiging welke de Minister in bijzondere gevallen verleent indien de behoeften van de handel of van de scheepvaart het wettigen.

ART. 3.

Art. 2 van het ontwerp.

Het zeeschip verliest de Belgische nationaliteit :

1. wanneer het wordt gesloopt of door schipbreuk verloren is gegaan;

2. wanneer het door de vijand is prijsgemaakt en die prijsmaking bij vonnis geldig is verklaard;

3. wanneer niet meer voldaan is aan de voorwaarden van artikel 1, §§ 1 en 2;

4. wanneer de Minister in de gevallen bepaald in artikel 1, § 2, zijn machtiging intrekt.

Wanneer het verlies van de Belgische nationaliteit het gevolg is van een geldig verklaarde prijsmaking, herkrijgt het zeeschip die nationaliteit zodra de prijsmaking vervalt, tenzij de in artikel 1, §§ 1 en 2, van deze wet gestelde voorwaarden voor het verkrijgen van de Belgische nationaliteit niet meer vervuld zijn.

HOOFDSTUK II.

Teboekstelling.

ART. 4.

Art. 3 van het ontwerp.

Artikel 3 van boek II van het Wetboek van koophandel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 3. — Elk gebouwd of in een aanbouw zijnde zeeschip... (zoals in het ontwerp)... ».

ART. 5.

Art. 4 van het ontwerp.

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

« Artikel 4. — § 1. Met het oog op de teboekstelling van het zeeschip, moeten de personen bedoeld in artikel 1, §§ 1 en 2, van de wet op de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, die eigenaar zijn van een zeeschip dat op grond van die paragrafen de Belgische nationaliteit verkrijgt, binnen dertig dagen na de dag waarop het schip geacht wordt die nationaliteit te hebben verkregen, bij de bewaarder der scheepshypotheken een aangifte indienen met opgaaf van :

1. naam en kenmerken van het zeeschip, aard en vermogen van de voortstuwingsmachine, de thuishaven die de aangevers het hebben toegewezen en, in voorkomend geval, het volgnummer van het schip, voorafgegaan door de beginletters van zijn thuishaven;

2. jaar en plaats van de bouw, naam en woonplaats van de bouwer;

3. verkeer en verrichtingen waarvoor het zeeschip gewoonlijk en hoofdzakelijk gebezigd wordt of zal worden;

4. le propriétaire actuel du navire, à savoir :

a) s'il s'agit d'une personne physique, ses nom, prénoms, profession, nationalité, ainsi que son domicile et, éventuellement, son domicile élu;

b) s'il s'agit d'une société commerciale, sa raison sociale ou sa dénomination, son siège social et le lieu de son principal établissement, les lieu et date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité et domicile des associés solidairement responsables, des administrations ou des gérants.

§ 2. — 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 donne pour chacune d'elles les indications énumérées au § 1er.

§ 3. — La déclaration doit être accompagnée des documents suivants :

1. le certificat de nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales, propriétaires ou copropriétaires;

2. l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, si cet acte est sous seing privé, ou une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique doit être jointe et reste déposée au bureau du conservateur des hypothèques maritimes et fluviales;

3. le certificat de jaugeage ainsi qu'un duplicata qui reste déposé au bureau;

4. le cas échéant, une déclaration de l'autorité compétente du pays où le navire a été immatriculé ou enregistré en dernier lieu, relative à l'état hypothécaire du navire et indiquant le dernier propriétaire inscrit.

§ 4. — L'immatriculation d'un navire en construction en Belgique a lieu dans les trente jours du commencement de la construction, sur déclaration du constructeur ou de la personne pour le compte de qui le navire est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété.

La déclaration contient les indications énumérées au § 1er dans la mesure où elles peuvent être fournies. Elle est accompagnée des documents mentionnés au § 3, 1° et 2°.

Dans les trente jours de l'achèvement du navire, les indications sont complétées à la diligence des intéressés et le certificat de jaugeage est produit en même temps qu'un duplicata qui reste déposé au bureau.

§ 5. — Tout fait appelant une modification des indications que doivent contenir, aux termes du présent article, la déclaration et les documents à produire aux fins de l'immatriculation, doit, en vue de son inscription au registre matricule, être notifié dans les trente jours de sa survenance au conservateur par les déclarants. Le cas échéant, cette obligation incombe aux héritiers ou légataires du déclarant.

La notification doit être accompagnée éventuellement de l'acte constatant ce fait, si cet acte est sous seing privé, ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique, ainsi que, selon le cas, d'un double ou d'une copie certifiée conforme de l'acte, qui reste déposée au bureau.

Toute notification d'un changement apporté au tonnage, aux dimensions du navire, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, doit être accompagnée du certificat de jaugeage constatant ce changement, ainsi que d'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau.

§ 6. — Lorsque le navire est immatriculé sur production d'un certificat de jaugeage dressé d'après des règles de jaugeage étrangères, le certificat de jaugeage dressé d'après les prescriptions en vigueur en Belgique, ainsi qu'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau, sont produits au conservateur dans l'année qui suit l'immatriculation.

Les modifications résultant du nouveau jaugeage sont inscrites au registre matricule.

4. de huidige eigenaar van het zeeschip, te weten :

a) als het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, beroep, nationaliteit, zijn woonplaats en, in voorkomend geval, zijn gekozen woonplaats;

b) als het een handelsvennootschap betreft, haar handelsnaam of benaming, haar maatschappelijke zetel en de plaats van haar hoofdinzichting, plaats en datum van haar oprichting, naam, voornamen, nationaliteit en woonplaats van de hoofdelijk aansprakelijke vennoten, van de beheerders of van de zaakvoerders.

§ 2. — Indien verscheidene natuurlijke personen of rechtspersonen op het zeeschip rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben, vermeldt de aangifte aard en hoe-grootheid van die rechten en geeft zij voor ieder van die personen de in § 1 genoemde gegevens op.

§ 3. — Bij de aangifte moeten de volgende stukken worden gevoegd :

1. het nationaliteitsbewijs van ieder van de personen, en de statuten van iedere van de handelsvennootschappen die eigenaar of medeëigenaar zijn;

2. de akte van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten, van eigendom of vruchtgebruik, als het een onderhandse, of een uitgifte, als het een authentieke akte is. Een dubbel van de onderhandse of een voor eensluidend verklaard afschrift van de authentieke akte moet worden bijgevoegd en blijft ten kantore van de bewaarder der scheepshypotheken berusten;

3. de meetbrief, met een duplicaat dat ten kantore blijft berusten;

4. in voorkomend geval, een verklaring van de bevoegde overheid van het land waar het zeeschip laatst was teboekgesteld of geregistreerd, betreffende de hypotheaire toestand van het schip, met aanduiding van de laatst ingeschreven eigenaar ».

§ 4. — Een zeeschip dat in België in aanbouw is, wordt binnen dertig dagen nadat met de bouw begonnen is, teboekgesteld op aangifte van de bouwer of door hem voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst.

De aangifte bevat in § 1 genoemde gegevens voor zover die kunnen worden verstrekt. Bij de aangifte worden de in § 3, 1° en 2°, genoemde stukken gevoegd.

Binnen dertig dagen nadat het schip voltooid is, worden die gegevens door de belanghebbenden aangevuld en wordt de meetbrief voorgelegd, samen met een duplicaat dat ten kantore blijft berusten.

§ 5. — Van elk feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de gegevens die luidens dit artikel moeten voorkomen in de aangifte en in de met het oog op teboekstelling over te leggen stukken, moet binnen dertig dagen nadat het zich heeft voorgedaan door de aangevers aan de bewaarder kennis worden gegeven opdat het in het scheepsregister wordt geboekt. In voorkomend geval rust die verplichting op de erfgenamen of legatarissen van de aangever.

De kennisgeving moet eventueel vergezeld zijn van de akte waaruit dat feit blijkt, als het een onderhandse, of van een uitgifte als het een authentieke akte is, evenals, naar gelang van het geval, van een dubbel of van een voor eensluidend verklaard afschrift van de akte, dat ten kantore blijft berusten.

Elke kennisgeving van een wijziging in de tonnemaat, in de afmetingen van het zeeschip, in de aard en het vermogen van de voortstuwingsmachine, moet vergezeld gaan van de meetbrief waarop die wijziging is aangetekend, en van een duplicaat van dat document, dat ten kantore blijft berusten.

§ 6. — Wanneer het zeeschip teboekgesteld is op overlegging van een meetbrief, opgemaakt volgens buitenlandse metingsregelen wordt de meetbrief, opgemaakt volgens de in België geldende voorschriften, samen met een duplicaat van dat document dat ten kantore blijft berusten, aan de bewaarder voorgelegd binnen het jaar na de teboekstelling.

Wijzigingen die door nieuwe meting worden opgehelderd, worden in het scheepsregister opgetekend.

ART. 6.
Art. 5 du projet.

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

« Article 5. — La mention du numéro sous lequel le navire est immatriculé ainsi que la date de l'immatriculation sont portées par le conservateur sur le certificat de jaugeage produit à l'appui de la déclaration.

« L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé en Belgique est tenue pour nulle aussi longtemps que l'immatriculation en Belgique n'a pas été radiée. »

ART. 7.
Art. 6, alinéas 1er, 4 et 5 du projet.

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

« Article 6. — § 1er. — La perte de la nationalité belge entraîne la radiation d'office de l'immatriculation.

» Toutefois, la radiation laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieurs de ces inscriptions.

» § 2. — Aucune radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques maritimes ou fluviales et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie, ont été avisés par le conservateur. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à la poste, qui peut être adressée au domicile élu de l'inscrit.

» § 3. — 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.

» § 4. — Le conservateur fait mention de la radiation sur le certificat de jaugeage ».

ART. 8.
Article 6, alinéas 2 et 3 du projet.

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

« Article 7. — § 1er. — Dans les cas où le navire perd sa nationalité belge à la suite d'un événement autre que le retrait de l'autorisation ministérielle, cet événement est, dans les trente jours à compter de la date où il a été connu, notifié au conservateur par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé.

« La notification est accompagnée de l'acte constatant l'événement, si cet acte est sous seing privé, ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique, ainsi que, selon le cas, d'un double ou d'une copie certifiée conforme qui reste déposée au bureau.

» Le certificat de jaugeage est présenté au conservateur dans les... (jours ou mois) qui suivent la notification visée à l'alinéa 1er, aux fins d'y faire mentionner la radiation.

« § 2. — Dans le cas où la perte de la nationalité belge résulte du retrait de l'autorisation ministérielle, le Ministre communique d'office au conservateur une copie certifiée conforme de sa décision.

» Le certificat de jaugeage est présenté au conservateur par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé, dans les... (jours ou mois) qui suivent la notification qui leur a été faite du retrait de l'autorisation ministérielle, aux fins d'y faire mentionner la radiation ».

ART. 9.
Article 10 du projet.

Un article 7 bis rédigé comme suit est inséré dans le même livre :

ART. 6.
Artikel 5 van het ontwerp.

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

« Artikel 5. — De bewaarder tekent het nummer waaronder het zeeschip is teboekgesteld en de datum van de teboekstelling aan op de meetbrief, die tot staving van de aangifte wordt voorgelegd.

» Teboekstelling in het buitenland van een in België teboekgesteld zeeschip wordt als nietig aangemerkt zolang de teboekstelling in België niet is doorgehaald ».

ART. 7.
Artikel 6, eerste, vierde en vijfde lid van het ontwerp.

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

« Artikel 6. — § 1. — Verlies van de Belgische nationaliteit heeft tot gevolg dat de teboekstelling ambtshalve wordt doorgehaald.

» Ondanks de doorhaling blijven de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten waarmede het zeeschip is bezwaard echter bestaan en kunnen zij naderhand worden doorgehaald, verminderd of vernieuwd.

» § 2. — Geen teboekstelling mag worden doorgehaald dan dertig dagen na de datum waarop alle bij de bewaring der scheepshypotheken ingeschreven schuldeisers en alle derden, die er een exploit van beslag lieten inschrijven, door de bewaarder op de hoogte zijn gebracht. Die kennisgeving geschiedt bij een ter post aangetekende brief die aan de gekozen woonplaats van de ingeschrevene mag worden gezonden. De bewaarder vermeldt de doorhaling op de meetbrief.

» Doorhaling van teboekstelling ten gevolge van prijsmaking door de vijand wordt van rechtswege en met terugwerkende kracht nietig gemaakt, zodra aan de prijsmaking een einde komt ».

ART. 8.
Artikel 6, tweede en derde lid van het ontwerp.

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

« Artikel 7. — § 1. — Verliest het zeeschip zijn Belgische nationaliteit ten gevolge van een ander feit dan de intrekking van de ministeriële machtiging, dan wordt van dat feit binnen dertig dagen nadat het bekend is geworden, aan de bewaarder kennisgegeven door een van de personen op wier naam het zeeschip isteboekgesteld.

» De kennisgeving is vergezeld van de akte waaruit het feit blijkt, als het een onderhandse, of van een uitgifte, als het een authentieke akt is, en naar gelang van het geval, van een dubbel of van een voor eensluidend verklaard afschrift dat ten kantore blijft berusten.

» De meetbrief wordt aan de bewaarder overgelegd binnen... (dagen of maanden) na de in het eerste lid bedoelde kennisgeving, opdat daarop de doorhaling wordt vermeld.

» § 2. — Verliest het zeeschip de Belgische nationaliteit wegens intrekking van de ministeriële machtiging, dan doet de Minister ambtshalve een voor eensluidend verklaard afschrift van zijn beslissing aan de bewaarder toekomen.

» De meetbrief wordt door een van de personen op wier naam het schip is teboekgesteld binnen (dagen of maanden)... nadat hun kennis is gegeven van de intrekking van de ministeriële machtiging, aan de bewaarder overgelegd opdat daarop de doorhaling wordt vermeld.

ART. 9.
Artikel 10 van het ontwerp.

In hetzelfde boek wordt een artikel 7bis ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel 7bis.* — Met geldboeten van vijftig tot vijfhonderd cinq cents francs, toute personne qui, y étant tenue, n'aura pas accompli dans le délai prescrit :

» 1. les formalités prévues par l'article 4, §§ 1er à 4, en vue de l'immatriculation des navires et des navires en construction;

» 2. les formalités prévues par l'article 4, § 5, en vue de la tenue à jour de l'immatriculation;

» 3. les formalités prévues par l'article 7 en vue de la radiation de l'immatriculation.

» Sera punie des mêmes peines toute personne qui, y étant tenue, n'aura pas, dans le délai prescrit, produit le certificat de jaugeage et son duplicata.

» Toutes les dispositions du livre 1er du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à ces infractions ».

ART. 10.

Article 7 du projet.

Texte de l'article 7 du Gouvernement sous réserve d'adapter la référence. Il y aura lieu d'écrire « à l'article 6, § 2 », au lieu de « à l'antépénultième alinéa de l'article 6 ».

ART. 11.

Article 8 du projet.

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

« *Article 271.* — Sont considérés, pour l'application de la présente loi, comme bateaux, les bâtiments qui... (la suite comme au projet du Gouvernement)...

» Sont assimilés aux bateaux, les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge qui... (la suite comme au projet du Gouvernement)...

ART. 12.

Article 9 du projet, alinéa 1er.

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

« *Article 272.* — (Voyez le projet du Gouvernement, sous réserve de remplacer « des articles 1er, 3 à 6 » par « des articles 1er, 3 à 7 bis »).

ART. 13.

Article 9 du projet, alinéa 2.

Un article 272 bis rédigé comme suit est inséré dans le même livre :

« *Article 272bis.* — § 1er. — Tout bateau ou bâtiment y assimilé construit... (la suite comme au projet).

« § 2. — L'immatriculation a lieu sur déclaration présentée par les intéressés au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers. Elle se fait dans les formes prévues à l'article 4, §§ 1er à 4.

« § 3. — L'article 4, §§ 5 et 6, et l'article 5, alinéa 1er, sont applicables en ce qui concerne l'immatriculation facultative des bateaux et des bâtiments qui y sont assimilés ».

« *Artikel 7bis.* — Met geldboete van vijftig tot vijfhonderd frank wordt gestraft al wie, ofschoon hij daartoe gehouden is, binnen de gestelde termijn niet heeft voldaan aan :

» 1. de formaliteiten, in artikel 4, §§ 1 tot 4, voorgeschreven met het oog op de teboekstelling van zeeschepen en in aanbouw zijnde zeeschepen;

» 2. de formaliteiten, in artikel 4, § 5, voorgeschreven met het oog op het bijhouden van de teboekstelling;

» 3. de formaliteiten, in artikel 7 voorgeschreven met het oog op de doorhaling van de teboekstelling.

» Met dezelfde straffen wordt gestraft al wie, ofschoon hij daartoe gehouden is, de meetbrief en het duplicaat ervan niet binnen de gestelde termijn heeft overgelegd.

» Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, zonder uitzondering van hoofdstuk VII en artikel 85 zijn op die misdrijven van toepassing. ».

ART. 10.

Artikel 7 van het ontwerp.

Artikel 29 van hetzelfde boek wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« Ingeval het zeeschip zijn Belgische nationaliteit verliest, kan geen hypotheek meer worden ingeschreven na het verstrijken van de termijn waarvan sprake in artikel 6, § 2 ».

ART. 11.

Artikel 8 van het ontwerp.

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

« *Artikel 271.* — Voor de toepassing van deze wet worden als binnenschepen beschouwd, vaartuigen die gewoonlijk gebruikt worden of bestemd zijn om gewoonlijk gebruikt te worden voor het vervoer van personen of zaken, het vissen, slepen, baggeren of enige andere winstgevende scheepvaartverrichting in de binnenwateren.

» Met binnenschepen worden gelijkgesteld, vaartuigen met minder dan 25 ton inhoud, die gewoonlijk gebruikt worden of bestemd zijn om gewoonlijk gebruikt te worden voor de zoëvengenoemde verrichtingen op zee ».

ART. 12.

Artikel 9, eerste lid, van het ontwerp.

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

« *Artikel 272.* — Onverminderd de bepalingen van artikel 272bis, is titel I, met uitzondering van de artikelen 1, 3 tot 7bis en 23, § 1, 5°, van boek II van dit Wetboek van toepassing op de binnenvaart ».

ART. 13.

Artikel 9, tweede lid, van het ontwerp.

In hetzelfde boek wordt een artikel 272bis ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel 272bis.* — § 1. — Elk binnenschip of daarmee gelijkgesteld vaartuig dat reeds gebouwd of in aanbouw is kan op aanvraag van de belanghebbenden, worden teboekgesteld.

» § 2. — Teboekstelling geschiedt op aangifte door de belanghebbenden aan de bewaarder der scheepshypotheeken te Antwerpen en in de vormen voorgeschreven in artikel 4, §§ 1 tot 4.

» § 3. — Artikel 4, §§ 5 en 6, en artikel 5, eerste lid, zijn van toepassing op de facultatieve teboekstelling van binnenschepen en hiermee gelijkgestelde vaartuigen ».

CHAPITRE III.

Dispositions finales.

ART. 14.

La présente loi ne s'applique pas aux bâtiments de la marine de l'Etat.

ART. 15.

(art. 12 du projet).

§ 1er. — Les navires qui, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, acquièrent en vertu de celle-ci la nationalité belge et qui ne sont pas encore immatriculés, doivent être déclarés en vue de leur immatriculation au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers dans les deux ans à compter de cette date.

§ 2. — Les propriétaires de navires qui sont immatriculés à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi disposent d'un délai de deux ans, prenant cours à partir de cette date, pour faire mettre l'inscription de leur navire en concordance avec les nouvelles prescriptions de la présente loi.

Ces renseignements sont portés gratuitement au registre matricule par le conservateur.

Lorsque dans le délai prévu à l'alinéa 1er, l'inscription du navire au registre matricule n'a pas été mise en concordance avec les prescriptions de la présente loi, l'immatriculation de ce navire est réputée inexistante. Toutefois, les inscriptions de droits réels qui grèvent le navire subsistent.

§ 3. — L'article 7 bis du livre II du Code de commerce est applicable à toute personne qui, y étant tenue, n'observe pas les obligations prévues aux §§ 1er et 2.

ART. 16.

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

La Chambre était composée de :

MM. J. SUETENS, premier président; G. HOLOYE et J. MASQUELIN, conseillers d'Etat; J. ROLAND et J. DE MEYER, assesseurs de la section de législation; M^{me} J. DE KOSTER, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. W. VAN ASSCHE, auditeur.

Le Greffier, — De Griffier,

(s.)
(get.) J. DE KOSTER.

Pour expédition délivrée au Ministre des Communications.

Le 20 mai 1963.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.

HOOFDSTUK III.

Slotbepalingen.

ART. 14.

Deze wet is niet van toepassing op de vaartuigen van het Rijkzewezen.

ART. 15.

(art. 12 van het ontwerp).

§ 1. — Zeeschepen die op de dag dat deze wet inwerking treedt, op grond daarvan de Belgische nationaliteit verkrijgen en nog niet teboekgesteld zijn, moeten met het oog op hun teboekstelling binnen twee jaar vanaf die dag aan de bewaarder der scheepshypotheeken worden aangegeven.

§ 2. — Eigenaars van zeeschepen die op de dag dat deze wet in werking treedt teboekgesteld zijn, beschikken over twee jaar vanaf die dag om de inschrijving van hun zeeschip in overeenstemming te doen brengen met de nieuwe voorschriften van deze wet.

Deze inlichtingen worden door de bewaarder zonder kosten in het scheepsregister opgetekend.

Wanneer de inschrijving van het zeeschip in het scheepsregister niet binnen de in het eerste lid bepaalde termijn in overeenstemming is gebracht met de voorschriften van deze wet, wordt de teboekstelling van dat zeeschip geacht niet te bestaan. De inschrijvingen van zakelijke rechten die het zeeschip bezwaren, blijven echter bestaan.

§ 3. — Artikel 7bis van boek II van het Wetboek van koophandel is van toepassing op al wie, ofschoon hij ertoe gehouden is, de in de §§ 1 en 2 opgelegde verplichtingen niet nakomt.

ART. 16.

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

De Kamer was samengesteld uit :

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

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

Het verslag werd uitgebracht door de heer W. VAN ASSCHE, auditeur.

Le Président, — De Voorzitter,

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

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Verkeerswezen.

20 mei 1963.

De Griffier van de Raad van State,