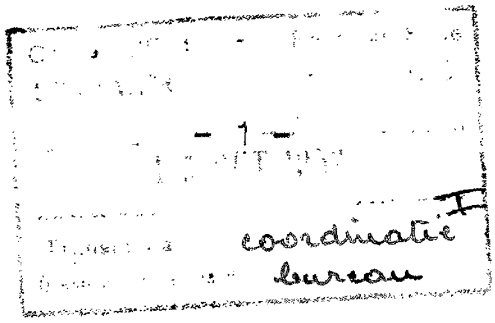


KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

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

ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

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

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

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

a) aan Belgen die hun woonplaats in het buitenland hebben, maar met het oog op de teboekstelling in het Koninkrijk woonplaats kiezen ;

b) aan vreemdelingen die hun woonplaats in het Koninkrijk hebben gevestigd of er sedert ten minste een jaar zonder onderbreking verblijven ;

c) aan handelsvennootschappen die volgens een vreemde wet zijn opgericht, maar hun hoofdinrichting in België hebben of in België vertegenwoordigd zijn door ten minste één beheerder en twee directeurs van Belgische nationaliteit die in het Koninkrijk hun woonplaats hebben.

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

.../...

Uit dat oogpunt brengt het voorontwerp iets nieuws.

\+

\+ +

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

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

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

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

.../...

Artikel 1 van de wet van 20 September 1903 op de zeebrieven bepaalt : "De zeeschepen moeten, om onder Belgische vlag te mogen varen, voorzien zijn van een zeebrief uitgereikt overeenkomstig de bepalingen van deze wet". Daaruit volgt evenwel niet dat de schepen die van zulk een zeebrief voorzien zijn, daarom de Belgische nationaliteit hebben verkregen : die uitwerking voorziet de wet niet.

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

Het voert in het Belgisch recht iets nieuws in om met de evolutie der vreemde wetten gelijke tred te houden. Echter wijkt het van die wetgevingen af door de nationaliteit van de teboekstelling te doen afhangen. Wat dat betreft, dient de memorie van toelichting te worden verbeterd (vgl. blz.5 en 6).

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

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

.../...

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

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

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

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

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

Die schepen zullen, ofschoon aan Belgen toebehorend, niet onder de toepassing van de Belgische wet vallen. Eventueel kunnen zij een vreemde nationaliteit verkrijgen en onder vreemde vlag varen. Zodanig

.../...

gevolg schijnt de Regering nu niet te wensen, want door dit voorontwerp wil zij juist al de schepen, die voor meer dan de helft aan Belgen toebehoren, onder de nationale vlag brengen.

\+

\+ +

Onderzoek van de tekst.

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

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

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

De hierna voorgestelde tekst is naar dat plan uitgewerkt.

.../ ...

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

Op die wijze verliest artikel 3^2 zijn object.

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

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

.../...

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

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

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

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

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

../...

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

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

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

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

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

Artikel 4 behandelt de doorhaling der teboekstelling. Het bevat de bepalingen die in artikel 1 van

.../...

het voorontwerp onder de artikelen 7^4 en 7^5 voorkomen. In de voorgestelde tekst is het bepaalde onder 4° van artikel 7^4 niet opgenomen. De in 4° opgegeven reden tot doorhaling vindt men immers reeds onder 3° van hetzelfde artikel.

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

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

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

.../...

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

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

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

Volgens het voorontwerp beloopt de geldboete 1.000 tot 10.000 frank.

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

.../...

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

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

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

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

\+

\+ \+

.../...

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

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

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

\+

\+ \+

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

.../...

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

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

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

\+

\+ \+

Door de Raad van State voorgestelde tekst.

Voorontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, HEIL.

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

.../...

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Artikel 1.-

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

"Artikel 3.-

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

Teboekstelling in België is facultatief :

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

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

a) Belgen die hun woonplaats in het buitenland hebben, maar met het oog op de teboekstelling een gekozen woonplaats in het Koninkrijk hebben ;

.../...

b) vreemdelingen die met 's Konings machtiging hun woonplaats in België hebben gevestigd of er sedert ten minste een jaar ononderbroken verblijf houden ;

c) handelsvennootschappen welke, overeenkomstig een buitenlandse wet opgericht, hun hoofdinrichting in het Koninkrijk hebben of er vertegenwoordigd zijn door ten minste één beheerder en twee directeurs van Belgische nationaliteit die hun woonplaats in het Koninkrijk hebben.

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

Artikel 2.-

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

"Artikel 4.-

§ 1. De teboekstelling geschiedt ten kantore van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen.

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

1° de naam en de kenmerken van het zeeschip, de aard en het vermogen der voortstuwingsmachine, alsmede de thuishaven ;

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

.../...

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

4° in voorkomend geval, de datum van de doorhaling in een buitenlands scheepsregister en de aanwijzing van dat register ;

5° de huidige eigenaar van het zeeschip, te weten :

a) zo het om natuurlijke personen gaat, hun naam, voornamen, beroep, nationaliteit, alsmede hun woonplaats en, in voorkomend geval, hun gekozen woonplaats ;

b) zo het om een handelsvennootschap gaat, haar handelsnaam of benaming, haar maatschappelijke zetel, de plaats en de datum van oprichting, de naam, voornamen, nationaliteiten woonplaats der hoofdelijk aansprakelijke vennoten, der beheerders of zaakvoerders.

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

Bij de aangifte moeten gevoegd worden :

1° het nationaliteitsbewijs van elke der personen en de statuten van elke der handelsvennootschappen, die voor de teboekstelling in aanmerking worden genomen ;

2° de akte of de titel van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten van eigendom of vruchtgebruik dan wel, bij gebreke van die akte of die titel, een door de aangever ondertekende verklaring waarin de oorsprong van die rechten is aangegeven ;

.../...

3° de meetbrief opgemaakt overeenkomstig de voorschriften van kracht in het Koninkrijk of in het land waar het zeeschip laatst is teboekgesteld ;

4° in voorkomend geval :

a) een bescheid ten bewijze van de doorhaling in het register der teboekstellingen van laatstbedoeld land ;

b) een verklaring der bevoegde overheid van hetzelfde land betreffende de hypothecaire toestand van het zeeschip.

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

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

Bij de aanvraag moeten worden gevoegd :

1° het nationaliteitsbewijs van elke der personen en de statuten van elke der handelsvennootschappen die voor de teboekstelling in aanmerking worden genomen ;

2° in geval van bouw voor rekening van een derde, de bouwakte zo het een onderhandse akte is, of een afschrift van die akte zo zij authentiek is.

.../...

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

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

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

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

Artikel 3.-

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

"Artikel 5.-

De teboekstelling verleent aan het betrokken zeeschip de Belgische nationaliteit.

.../...

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

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

Artikel 4.-

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

"Artikel 6.-

De teboekstelling, zowel de verplichte als de facultatieve, wordt ambtshalve doorgehaald in de volgende gevallen :

1° wanneer het zeeschip door schipbreuk verloren is gegaan ;

2° wanneer het definitief onzeewaardig is ;

3° wanneer het door de vijand is genomen en deze prijsmaking geldig is verklaard ;

4° wanneer het schip wordt gesloopt ;

5° wanneer het niet langer voldoet aan de eisen in artikel 3 gesteld.

.../...

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

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

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

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

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

Artikel 5.-

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

"Artikel 7.-

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

.../...

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

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

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

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

Artikel 6.-

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

"Artikel 271.-

Voor de toepassing van deze wet worden als binnenschepen aangemerkt :

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

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

Artikel 7.-

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

.../...

"Artikel 272.-

Titel I van dit boek is van toepassing op de binnenschepen.

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

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

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

Artikel 8.-

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

De teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen welke op het tijdstip van inwerkingtreding dezer wet in het scheepsregister ten kantore der scheepshypotheekbewaring te Antwerpen zijn geboekt, wordt, voor zover nodig, kosteloos

.../...

gewijzigd of aangevuld. Na die termijn van twee jaar worden teboekstellingen die niet gewijzigd of aangevuld zijn, geacht niet te bestaan. Nochtans blijven bestaan de inschrijvingen van zakelijke rechten, waarmede de vaartuigen mochten bezwaard zijn.

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

Artikel 9.-

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

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

.../...

Artikel 10.-

Deze wet treedt ... in werking.

Gegeven te ,

VAN 'S KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Openbare Werken,

De Minister van Financiën,

De Minister van Koloniën,

De Minister van Justitie,

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

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

a) aux Belges domiciliés à l'étranger mais élisant domicile dans le Royaume aux fins de l'immatriculation;

b) aux étrangers ayant établi leur domicile dans le Royaume ou y résidant sans interruption depuis un an au moins;

c) aux sociétés commerciales constituées conformément à la loi étrangere mais ayant leur principal établissement en Belgique, ou qui sont représentées en Belgique par au moins un administrateur et deux directeurs de nationalité belge domiciliés dans le Royaume.

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

A cet égard, l'avant-projet innove.

+

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

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

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

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

La loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer dispose à l'article 1er : "Les navires de mer belges doivent êtremunis, pour naviguer sous pavillon belge, d'une lettre de mer délivrée conformément aux dispositions de la présente loi ". Il ne s'ensuit cependant pas que les navires qui en sont pourvus aient pour autant acquis la nationalité belge: la loi ne prévoit pas cet effet.

.../...

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

Il innove en droit belge pour suivre l'évolution de la plupart des législations étrangères. Il s'en écarte toutefois en faisant dépendre la nationalité de l'immatriculation. Sur ce point, l'exposé des motifs devrait être corrigé (cfr.pp. 5 et 6).

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

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

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

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

.../...

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

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

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

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

\+

\+ \+

.../...

Examen du texte.

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

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

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

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

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

.../...

immédiatement à l'article 3 les personnes auxquelles la loi s'applique, ce qui évitera l'inconvénient de déroger au sens habituel de ces notions.

L'article 3^2 deviendra ainsi sans objet.

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

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

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

Par "personne morale belge", le Gouvernement entend les sociétés commerciales belges auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique et dont le siège social est établi en Belgique, et par "sociétés commerciales belges" il entend les sociétés commerciales

constituées conformément à la loi belge. Il serait préférable de préciser le texte sur ce point, ce qui permettrait d'omettre les mots "auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique".

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

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

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

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

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

.../...

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

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

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

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

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

.../...

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

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

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

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

.../...

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

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

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

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

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

.../...

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

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

\+

\+ \+

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

Le même article charge le Roi de fixer la date à laquelle la loi entrera en vigueur. C'est là une dérogation à l'article 4 de la loi du 18 avril 1898, à l'égard de laquelle l'exposé des motifs ne s'explique pas. Pareil procédé, qui donne au pouvoir exécutif la possibilité de différer indéfiniment la mise en vigueur

d'une loi, n'est pas de bonne technique législative. Il convient,en principe,que le législateur détermine lui-même le moment où entrent en vigueur les lois qu'il fait.

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

\+

\+ \+

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

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

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

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

\+

\+ \+

.../...

Texte proposé par le Conseil d'Etat.

Avant-projet de loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux.

BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

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

Article 1er.-

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

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

.../...

Peut être immatriculé en Belgique :

1° tout navire en construction dans le Royaume;

2° avec l'autorisation expresse du ministre chargé de l'administration de la marine, tout navire appartenant pour plus de moitié en pleine propriété ou en nue propriété :

a) à des Belges domiciliés à l'étranger, mais ayant dans le Royaume un domicile élu aux fins de l'immatriculation;

b) à des étrangers qui ont établi, avec l'autorisation du Roi, leur domicile en Belgique ou qui y résident sans interruption depuis un an au moins;

c) à des sociétés commerciales constituées conformément à la loi étrangère qui ont leur principal établissement dans le Royaume ou y sont représentées par au moins un administrateur et deux directeurs de nationalité belge domiciliés dans le Royaume.

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

Article 2.-

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

"Article 4.- § 1er. L'immatriculation est faite au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

§ 2. Les personnes visées à l'article 3, alinéa 1er, qui acquièrent un navire dans les conditions

.../...

prévues par cette disposition, ont l'obligation de faire au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales, dans les trente jours de l'acquisition,une déclaration indiquant :

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

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

La déclaration doit être accompagnée :

1° du certificat de nationalité de chacune des personnes et des statuts de chacune des sociétés commerciales prises en considération aux fins de l'immatriculation;

2° de l'acte ou du titre constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit ou, à son défaut, d'une déclaration indiquant l'origine de ces droits, signée par le déclarant;

3° du certificat de jaugeage dressé conformément aux prescriptions en vigueur dans le Royaume ou dans le pays où le navire a été immatriculé en dernier lieu;

4° éventuellement :

a) d'un document faisant preuve de la radiation du registre des immatriculations de ce dernier pays;

b) d'une déclaration de l'autorité compétente du même pays relative à l'état hypothécaire du navire.

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

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

Elle doit être accompagnée :

1° du certificat de nationalité de chacune des personnes et des statuts de chacune des sociétés commerciales prises en considération aux fins de l'immatriculation;

.../...

2° en cas de construction pour compte d'un tiers, de l'acte ayant pour objet la construction, s'il est sous seing privé, ou d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.

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

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

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

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

Article 3.-

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

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

.../...

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

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

Article 4.-

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

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

1° en cas de perte du navire par naufrage;

2° en cas d'innavigabilité définitive du navire;

3° en cas de prise par l'ennemi, jugée valable;

4° en cas de démolition du navire;

5° lorsque le navire cesse de réunir les conditions prévues à l'article 3.

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

.../...

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

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

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

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

Article 5.-

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

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

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

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

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

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

.../...

Article 6.-

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

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

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

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

Article 7.-

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

"Article 272.- Le titre I du présent livre est applicable aux bateaux.

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

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

.../...

navigation intérieure, au ministre chargé de l'administration de la navigation intérieure.

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

Article 8.-

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

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

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

Article 9.-

En attendant qu'il y soit pourvu autrement par décret, les navires définis à l'article 1er du livre II du Code de commerce, appartenant pour plus

.../...

de moitié en pleine propriété ou en nue propriété à des sociétés commerciales belges de droit colonial, sont régis par les lois du Royaume, notamment par le livre II du Code de commerce, par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, par les lois et règlements relatifs au jaugeage, aux lettres de mer, à la sécurité des navires, à l'enrôlement, à l'engagement et au statut des marins, au Conseil d'enquête maritime.

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

Article 10.-

La présente loi entre en vigueur le ...

Donné à , le

PAR LE ROI :
Le Ministre des Affaires étrangères,
Le Ministre des Communications,
Le Ministre des Travaux publics,
Le Ministre des Finances,
Le Ministre des Colonies,
Le Ministre de la Justice,

De kamer was samengesteld uit La chambre était composée de

de Heren :	F.LEPAGE,	raadsheer van State,	voorzitter,
Messieurs :		conseiller d'Etat,	président,
	J.COYETTE,	raadsheren van State,	
	K.MEES,	conseillers d'Etat,	
	A.BERNARD,	bijzitters van de afdeling wetgeving,	
	P.ANSIAUX,	assesseurs de la section de législation,	
	J.CYPRES,	adjunct-griffier,	griffier.
		greffier adjoint,	greffier.

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

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

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J.CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F.LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H.Minister van Verkeerswezen.
expédition délivrée à M. le Ministre des Communications.

De 1952.

Le 1952.

De Griffier van de Raad van State, Le Greffier du Conseil d'Etat,

R.DECKMYN.