Me

Conseil d'Etat - Raad van State
LEGISLATION - WETGEVING
14 MAI 1963
Transmis à M. - 1 - coordination
Overgemaakt aan de H.

MTL.

L.8299/1.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

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

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 "op de zeebrieven", heeft de 2e april 1963 het volgend advies gegeven :

14.5.63

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

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

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

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

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

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

+

Article 1er.

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

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

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

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

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

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

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

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

.../...

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

Article 2.

L'article 2 devrait être rédigé comme suit :

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

Article 3

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

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

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

.../...

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

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

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

Article 4.

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

Article 5.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, l'alinéa 1er est impératif et oblige le Ministre à refuser ou à retirer la lettre de mer dans les cas prévus tandis que l'alinéa 2 laisse au Ministre un pouvoir d'appréciation Il conviendrait, afin de mieux faire

.../ ..

apparaître cette différence, de diviser l'article en deux paragraphes et de supprimer à l'alinéa 2, qui deviendrait ainsi le § 2, le mot "également".

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

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

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

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

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

Article 6.

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

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

.../...

L'article 6 gagnerait à être rédigé comme suit :

"Article 6.-

La lettre de mer cesse d'être valable :

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

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

Article 7.

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

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

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

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

.../...

Article 8

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

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

L'alinéa 1er serait mieux rédigé comme suit :

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

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

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

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

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

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

.../...

Article 9.

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

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

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

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

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

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

Article 10.

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

.../...

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

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

Article 12.

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

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

"Article 12.-

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

.../...

Article 16.

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

Article 17.

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

Article 20.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 20.-

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

Article 21.

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

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

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

.../...

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

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

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

"Article 21.-

Sont abrogées :

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

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

Article 22.

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

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

"Article 22.-

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

.../...

Article 23.

Cet article deviendrait l'article 24 du projet.

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

L'alinéa 2 serait mieux rédigé comme suit :

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

Article 24.

Cet article deviendrait l'article 21 du projet.

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

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

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

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

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

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

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

"Article 22.-

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

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

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

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

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

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

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

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

\+

\+ \+

.../...

Artikel 1.

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

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

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

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

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

Artikel 1 leze men dus als volgt :

"Artikel 1.-

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

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

.../...

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

Artikel 2.

Men leze dit artikel als volgt :

"Artikel 2.-

Zeebrieven worden namens de Koning afgegeven door de Minister tot wiens bevoegdheid het zeewezen en de binnenvaart behoren, hierna genoemd de Minister, of door zijn gemachtigde".

Artikel 3.

In zijn advies nr L.2344 heeft de Raad van State erop gewezen, dat in het Belgisch recht geen wets- of verordeningsbepaling het begrip "thuishaven" heeft omschreven en dat die leemte moest worden aangevuld.

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

.../...

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

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

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

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

Artikel 4.

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

Artikel 5.

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, is het eerste lid een gebodsbepaling, die de Minister verplicht de zeebrief in de aangegeven gevallen te weigeren of in te trekken ; het tweede lid van zijn kant laat

.../...

de Minister beoordelingsbevoegdheid. Om dit verschil duidelijker tot uiting te brengen verdele men het artikel in twee paragrafen, onder schrapping van "ook" in het tweede lid, dat dan § 2 wordt.

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

"§ 1. De zeebrief wordt geweigerd of ingetrokken :

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

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

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

Artikel 6.

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

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

.../...

Artikel 6 kan beter als volgt worden gelezen :

"De zeebrief vervalt :

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

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

Artikel 7.

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

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

Voor § 4 ware de volgende lezing duidelijker :

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

.../...

Artikel 8.

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

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

Het eerste lid kan beter als volgt worden gelezen :

"De Minister of zijn gemachtigde geeft voorlopige zeebrieven af :

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

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

In het derde lid moet het woord "hierboven" worden geschrapt.

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

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

.../...

Artikel 9.

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

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

Het laatste lid van § 1 leze men als volgt :

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

Paragraaf 2 kan beter worden gelezen als volgt :

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

Artikel 10.

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

.../...

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

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

Artikel 12.

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

Het kan dus als volgt worden gelezen :

"Artikel 12.-

Zeeschepen die krachtens artikel 1, § 1, of krachtens de artikelen 8 en 9 van een zeebrief voorzien zijn, moeten een monsterrol hebben".

Artikel 16.

In het laatste lid moet het woord "bovenstaand" vervallen.

.../...

Artikel 17.

Men leze : "De Minister of zijn gemachtigde".

Artikel 20.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen:

"Artikel 20.-

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

Artikel 21.

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

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

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

.../...

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

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

Men leze artikel 21 als volgt :

"Artikel 21.-

Opgeheven worden :

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

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

Artikel 22.

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

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

.../...

"Artikel 22.-

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

Artikel 23.

Dit artikel zou artikel 24 van het ontwerp moeten worden.

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

Het tweede lid kan beter als volgt worden gelezen :

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

Artikel 24.

Dit artikel zou artikel 21 van het ontwerp worden.

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

.../....

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

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

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

Ten slotte dient bij het laatste lid van artikel 26 opgemerkt dat het 't begrip "bestuurlijk statuut der pleziervaartuigen" aan duidelijkheid ontbreekt en dat dit begrip nader zou moeten omschreven worden".

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

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

"Artikel 22.-

Deze wet is niet van toepassing op vaartuigen van het Rijkszeewezen".

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

La chambre était composée de

Messieurs : J. SUETENS, premier président,
de Heren : eerste-voorzitter,

L. MOUREAU, conseillers d'Etat,
G. HOLOYE, raadsheren van State,

J. ROLAND, assesseurs de la section de législation,
J. DE MEYER, bijzitters van de afdeling wetgeving,

G. DE LEUZE, greffier adjoint, greffier.
adjunct-griffier, griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M.J. SUETENS.
Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(get.) G. DE LEUZE.

De kamer was samengesteld uit

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS.
Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, substituut.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(get.) J. SUETENS.