ROYAUME DE BELGIQUE.

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 :

KONINKRIJK BELGIE.

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 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 GENERALES.

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 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.

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 tonneaux 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 bâteaux, le caractère facultatif de celle-ci. Il insère dans le livre II du Code de commerce un article 272bis 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 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 1er. (article 1er du texte proposé par le Conseil d'Etat).

I. Le projet dispose :

"§ 1er. 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 1er 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 1er, § 1er, comme suit :

"Possède la nationalité belge, tout navire au sens de l'article 1er 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 1er 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 à un 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 préciser au § 2 les modalités de la notification de cette autorisation; en accord avec les délégués du Gouvernement, un texte est proposé à cet effet.

.../...

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 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 (articles 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.

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 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 (articles 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

.../...

de la disposition; il existe en effet d'autres définitions du mot "bateau" pour l'application d'autres lois (voyez par ex. la loi du 1er avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure, article 1er).

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 272bis 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 7bis du livre II du Code de commerce.

Article 12 (article 14 du texte proposé par le Conseil d'Etat).

Le § 1er 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 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 NATIONALITE 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 ARRETE ET ARRETONS :

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 Ier. - DE LA NATIONALITE.

Article 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 en 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 domicilités 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 visées 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.

.../...

§ 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.

Article 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.

Article 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.

Article 4.-

Art.3 du projet.

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

Art. 4 du projet.

Article 5.-

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;

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 § 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.

(voir avis)

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.

Article 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".

.../...

Article 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.

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

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 8.-

Art.6, al. 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".

.../...

Article 9.-

Article 10 du projet.

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, §§ 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 Ier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions".

Article 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".

.../...

Article 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) ...".

Article 12.-

Article 9 du projet al. 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 7bis").

Article 13.-

Article 9 du projet, alinéa 2.

Un article 272bis 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".

CHAPITRE III.- DISPOSITIONS FINALES.

Article 14.-

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

Article 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 7bis 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.

Article 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.

...

...

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 koophandel.

\+

\+ \+

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, waaraan 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 hoofdinrichting 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 intrekkingsbevoegdheid staat geen enkele beperkende regel.

Juist 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 plaatshebben 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 plaatshebben, 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 "kustwateren", 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 272bis 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, 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 toobehoort 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 Staatszeewezen 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 werkingssfeer 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 schrijve 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. 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 verordenende 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 wetsbepaling 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 bemoeiïng 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.

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 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 strafvervolging 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 scheepsregister 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 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 (Sen. 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 geschrapt.

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 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 meetbrief van het zeeschip bij de kennisgeving te voegen. Die meetbrief moet aan de bewaarder worden overgelegd opdat hij het daarop aangebrachte nummer van teboekstelling kan schrappen.

Dat nummer mag echter niet worden geschrapt 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 bewaring der scheepshypotheken ingeschreven schuldeisers of derden die er een exploot van beslag lieten inschrijven, door de bewaarder zijn ingelicht".

Het lijkt niet verantwoord de betrokkenen te verplichten, de meetbrief samen met de kennisgeving aan de bewaarder te doen toekomen. Het zeeschip zou dan namelijk niet over zijn meetbrief 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, én ter wille van de overeenstemming met de formulering van artikel 1 van Boek II van het Wetboek van koophandel, én 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).

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 272bis 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 de 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 aangiften 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 7bis 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 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 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 TOEBOEKSTELLING VAN ZEESCHEPEN EN BINNENSCHEPEN.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
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.

Artikel 1.-

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

Artikel 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.

.../...

Artikel 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.

Artikel 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 aanbouw zijnd zeeschip ... (zoals in het ontwerp)...".

Artikel 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 scheephypotheken 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 gebezig 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 hoofdinrichting, 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 hoegrootheid 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 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.

De aangifte bevat de 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, naar gelang van het geval, van een dubbel of van een voor eensluidend verklaard afschrift van de akte, dat ten kantore blijft rusten.

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.

.../...

Artikel 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".

Artikel 7.-

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

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

"Artikel 6. 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 exploot 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".

Artikel 8.-

Art.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 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.

.../...

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".

Artikel 9.-

Artikel 10 van het ontwerp.

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 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".

Artikel 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".

.../...

Artikel 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".

Artikel 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".

Artikel 13.-

Artikel 9, tweede lid, van het ontwerp.

In hetzelfde boek wordt een artikel272bis 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 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.

Artikel 14.-

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

§ 1. Zeeschepen die op de dag dat deze wet inwerkingtreedt, op grond daarvan de Belgische national verkrijgen en nog niet teboekgesteld zijn, moeten met oog op hun teboekstelling binnen twee jaar vanaf die dag aan de bewaarder der scheepshypotheken worden as gegeven :

§ 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.

Artikel 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.

...

...

La chambre était composée de		De kamer was samengesteld uit	
Messieurs : de Heren :	J.SUETENS,	premier président, eerste voorzitter,	
	G.HOLOYE, J.MASQUELIN,	conseillers d'Etat, raadsheren van State,	
	J.ROLAND, J.DE MEYER,	assesseurs de la section de législation, bijzitters van de afdeling wetgeving,	
Madame : Mevrouw:	J.DE KOSTER,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier. 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.W.VAN ASSCHE, auditeur.

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.W.VAN ASSCHE, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s.) J.DE KOSTER. (s.) J.SUETENS.