

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

29 MEI 1990

WETSONTWERP

**betreffende de registratie
van zeeschepen**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — ALGEMENE TOELICHTING

Het wetsontwerp dat u hierbij voor goedkeuring wordt voorgesteld, regelt de registratie van zeeschepen. Het recht van zeeschepen de Belgische vlag te voeren wordt afhankelijk gemaakt van deze registratie.

Het wordt de Belgische reders ook mogelijk gemaakt een zeeschip door een overeenkomst van rompbevrachting te verhuren aan een vreemde rompbevrachter. Deze kan het schip onder zijn naam laten registreren in het rompbevrachtingsregister van zijn land, waardoor het schip het recht verwerft de vlag van dat land te voeren. Het recht de Belgische vlag te voeren wordt dan geschorst voor de duur van de rompbevrachting.

De nieuwe regeling betekent een grondige ommekeer ten opzichte van de bestaande wetgeving die aan zeeschepen van rechtswege de Belgische nationaliteit toekent zodra bepaalde eigendomsvoorwaarden vervuld zijn.

Het indienen van dit ontwerp wordt verantwoord door de commerciële ontwikkelingen die zich de laatste jaren op de internationale markt van het zeevervoer voordoen en waardoor de Belgische reders hun concurrentiepositie verliezen.

Voormelde ontwikkelingen bedreigen de reders van alle traditionele maritieme landen. Het is trouwens in internationaal verband dat naar juridische technieken werd gezocht om een uitweg te bieden in deze moeilijke commerciële situatie.

De reders zoeken meer bepaald te ontsnappen aan de enige elementen van hun kostprijs die nog door hun nationale wetgeving worden bepaald, met name de sociale en de fiscale lasten.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

29 MAI 1990

PROJET DE LOI

**relatif à l'enregistrement
des navires**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — COMMENTAIRE GENERAL

Le projet de loi présentement soumis à votre approbation, règle l'enregistrement des navires. Le droit pour les navires de battre pavillon belge est rendu tributaire de cet enregistrement.

Les armateurs belges reçoivent aussi la possibilité de louer leur navire par un contrat d'affrètement coque nue à une affréteur coque nue étranger. Celui-ci peut faire enregistrer le navire sous son nom dans le registre des affrètements coque nue de son pays, accordant ainsi au navire le droit d'arborer le pavillon de ce pays. Le droit de battre pavillon belge est suspendu pour la durée de l'affrètement coque nue.

La nouvelle réglementation constitue un revirement fondamental par rapport à la législation existante qui accorde de plein droit la nationalité belge aux navires dès que certaines conditions de propriété sont remplies.

L'introduction du présent projet est justifiée par les développements commerciaux qui se sont produits ces derniers temps sur le marché international du transport maritime et qui font perdre aux armateurs belges leur position concurrentielle.

Ces développements menacent les armateurs de tous les pays maritimes traditionnels. C'est d'ailleurs dans un contexte international qu'on a cherché des techniques juridiques pour sortir de cette situation commerciale difficile.

Les armateurs tentent plus spécialement d'échapper aux seuls éléments constitutifs de leur prix de revient qui sont encore déterminés par leur législation nationale, à savoir les charges sociales et fiscales.

De uitweg die zij vinden wordt aangeduid met de meer algemene term « uitvlaggen ». Dit kan echter op verschillende wijzen gebeuren bijvoorbeeld door de verkoop van het schip aan een vreemde koper, door de inbreng in natura in een vreemde vennootschap, door de internationale zetelverplaatsing, door de registratie in een ander land op naam van een rompbevrachter.

De regering heeft beslist dat aan de Belgische rederers deze laatste werkwijze zal worden toegelaten, maar zodanig dat het zeeschip als voorwerp van eigendom en zijn eigenaar als dusdanig in het Belgische register der zeeschepen geregistreerd blijven. Dit is de beste garantie voor de ingeschreven schuldeisers, wier instemming met de rompbevrachting uitdrukkelijk wordt vereist.

Andere maritieme landen hebben op de uittocht van hun zeeschepen gereageerd door het oprichten van een offshore register of van een tweede register.

Het spreekt vanzelf dat het gebruik van voormelde technieken moet in overeenstemming zijn met de regels die met betrekking tot de nationaliteit van zeeschepen door het volkenrecht worden gesteld. Daarover zullen we het nu verder hebben.

In het hedendaagse volkenrecht wordt het door de Nederlandse rechtsgeleerde Hugo de Groot plechtig tot uiting gebracht beginsel van de vrijheid van de volle zee algemeen aanvaard. Het werd onlangs nog in de meest recente basisteksten betreffende het volkenrechtelijk zeerecht bekrachtigd. Aldus in artikel 2 van het Verdrag van Genève inzake de volle zee van 29 april 1958 (VVZ), goedgekeurd door de wet van 29 juli 1971 (*Belgisch Staatsblad*, 2 februari 1972) en in artikel 87 van het Unclos (United Nations Convention on the Law of the Sea) Verdrag van Montego Bay van 10 december 1982.

Het beginsel houdt in dat alle staten, kuststaten of niet, op voet van gelijkheid het recht hebben op vrije doorvaart en overvlucht van de volle zee om er, mits eerbiediging van de in de verdragen opgelegde beperkingen, vrij onderzeese kabels en pijpleidingen aan te leggen, boor- en andere kunstmatige eilanden op te richten en onder voorbehoud van verdragsrechtelijke beperkingen, vrij over te gaan tot visvangst en wetenschappelijk onderzoek.

Geen enkele staat kan de volle zee aan zijn soevereiniteit of aan zijn rechtsorde onderwerpen. Toch is de volle zee geen rechteloze ruimte. Elk schip dat de volle zee bevaart, is verplicht tot het voeren van een vlag (artikel 4 VVZ, artikel 90 Unclos).

Door de artikelen 5 VVZ en 91 Unclos wordt bepaald dat iedere staat de voorwaarden vaststelt voor het verlenen van zijn nationaliteit aan schepen, voor de registratie van schepen op zijn grondgebied en voor het recht zijn vlag te voeren. Schepen hebben de nationaliteit van de Staat wiens vlag zij gemachtigd zijn te voeren.

De toekenning van het recht de vlag van een staat te voeren, is evenwel gebonden aan de voorwaarde dat er een wezenlijke band bestaat tussen die staat en het schip dat zijn vlag voert.

De voorwaarde heeft tot doel de vlagstaat in staat te stellen zijn rechtsmacht en controle in administra-

L'issue qu'ils utilisent est désignée par le terme plus général de « dépavillonnage ». Ce dépavillonnage peut s'effectuer de différentes manières, par exemple par la vente du navire à un acheteur étranger, par des apports en nature dans une société étrangère, par le transfert du siège dans un autre pays, par l'enregistrement dans un autre pays au nom d'un affrèteur coque nue.

Le gouvernement a décidé qu'il sera permis aux armateurs belges d'utiliser le dernier des procédés susvisés, de manière à ce que le navire comme objet de propriété et son propriétaire en tant que tel, restent enregistrés dans le registre belge des navires. Ceci paraît être la meilleure garantie des créanciers inscrits dont l'accord formel avec l'affrètement coque nue est requis explicitement.

D'autres pays maritimes ont déjà réagi contre l'exode de leurs navires par la création d'un registre offshore ou d'un second registre.

Il va de soi que le recours aux techniques susvisées doit être conforme aux règles qui en matière de nationalité des navires sont établies par le droit des gens. Nous y reviendrons plus loin.

Le droit international public actuel admet en général le principe de la liberté de la haute mer solennellement émis pour la première fois par le juriste hollandais Hugo Grotius. Ce principe a récemment encore été ratifié dans les tout derniers textes de base relatifs au droit international de la mer. Il en est ainsi à l'article 2 de la Convention de Genève sur la haute mer du 29 avril 1958 (CHM), approuvée par la loi du 29 juillet 1971 (*Moniteur belge* du 2 février 1972) et à l'article 87 de la Convention Unclos (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer) de Montego Bay du 10 décembre 1982.

Ce principe veut que tous les Etats, riverains ou non de la mer, aient le droit de jouir sur un pied d'égalité de la liberté de navigation ou de survol de la haute mer, pour y poser librement, dans le respect des restrictions conventionnelles, des câbles et des pipelines sous-marins, pour y construire des plates-formes de forage ou d'autre îles artificielles et, sous réserve des restrictions conventionnelles, pour y pratiquer librement la pêche et la recherche scientifique.

Aucun Etat ne peut soumettre la haute mer à sa souveraineté ou à sa juridiction. La haute mer n'est cependant pas un espace sans lois. Chaque navire naviguant en haute mer est obligé d'arborer un pavillon (article 4 CHM et article 90 Unclos).

Les articles 5 CHM et 91 Unclos stipulent que chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'enregistrement des navires sur son territoire et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon.

Le droit de battre pavillon d'un Etat est toutefois subordonné à la condition d'existence d'un lien substantiel entre l'Etat et le navire qui bat son pavillon.

La condition a pour objet de permettre à l'Etat du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son

tieve, technische en sociale aangelegenheden effectief uit te oefenen over de schepen die zijn vlag voeren. Bovendien moet de wezenlijke band ook mogelijk maken dat de vlagstaat, ten opzichte van die schepen, alle maatregelen kan nemen die mogelijk zijn om de veiligheid op zee te verzekeren.

Het recht van de vlagstaat is van toepassing op en aan boord van dat schip. Om de toepassing van dat recht te kunnen handhaven moet er dus ook een wezenlijke band bestaan tussen schip en vlagstaat.

De « wezenlijke band » (the genuine link : zie voor dat begrip het academisch proefschrift van Dr. Herman Meyers, *The nationality of ships* (395 p.), M. Nijhoff, Den Haag, 1967, Bijz. p. 196-299) omvat de aanknopingspunten tussen staat en schip ingevolge de eigendom van het schip of de nationaliteit van de kapitein en de officieren, en deze tussen Staat en schip wegens de bemoeiingen van de Staat inzake veiligheid, uitrusting, sociale voorzieningen, enz. (Y. Van Der Mensbrugghe, R.W. 1966-67, 830-831, met verwijzing naar Riphagen).

Wat het eerste aspect betreft moet worden teruggegrepen naar de traditionele criteria van de nationaliteit van de eigenaars en van de bemanning (Y. Van der Mensbrugghe, *ibid.*). De wet van 2 april 1965 benadert de « wezenlijke band » vanuit deze gezichtshoek. De Belgische nationaliteit wordt « van rechtswege » toegekend aan ieder zeeschip dat voor meer dan de helft in volle of naakte eigendom toebehoort hetzij aan Belgen die in België hun woonplaats en hun gewone verblijfplaats hebben, hetzij aan handelsvennootschappen wier hoofdinrichting in België gelegen is. Op verzoek van de eigenaars kan de Belgische nationaliteit ook verleend worden aan andere Belgen dan deze hiervoren bedoeld, of ook aan vreemdelingen die bij de indiening van de aanvraag tenminste één jaar hun werkelijke verblijfplaats in België hebben. De gezagvoerder van een Belgisch schip moet krachtens artikel 2 van de wet van 2 april 1965, behoudens toegestane afwijkingen, de Belgische nationaliteit bezitten.

De voormelde benadering is ook degene die men terugvindt bijvoorbeeld in Nederland (artikel 311 Wetboek van Koophandel), Frankrijk (artikel 3 en 3-1 wet nr 67-5 van 3 januari 1967, gewijzigd door artikel 1 wet nr 75-300 van 29 april 1975), Duitsland (§ 1 Flaggenrechtsgesetz 1951), Italië (artikelen 143-145 Codice della Navigazione), Groot-Brittannië (artikel 2 Merchant Shipping Act 1894) de Verenigde Staten van Amerika (Vessel Documentation Act 1980).

In het onderhavig wetsontwerp wordt het probleem van de « wezenlijke band » vanuit de andere gezichtshoek benaderd. De wezenlijke band impliceert onder meer dat op administratief, technisch en sociaal vlak door de vlagstaat op doeltreffende wijze rechtsmacht en toezicht worden uitgeoefend. Door artikel 94 Unclos worden deze maatregelen van daadwerkelijke rechtsmacht en toezicht gespecificeerd. Overeenkomstig artikel 94, 2°, Unclos houdt elke staat een scheepsregister waarin de namen en de karakteristieken worden opgetekend van de schepen die zijn vlag voeren.

contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon. En outre, le lien substantiel doit également permettre à l'Etat du pavillon de prendre, à l'égard de ces navires, toutes les mesures susceptibles de garantir la sécurité en mer.

Le droit de l'Etat du pavillon est d'application au navire et à bord de celui-ci. Pour pouvoir faire respecter l'application de ce droit, il doit exister également un lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon.

Le « lien substantiel » (the genuine link : voir à ce sujet la thèse académique du Dr. Herman Meyers, *The nationality of ships* (395 p.), M. Nijhoff, La Haye, 1967, not. p. 196-299) contient les points de rattachement entre l'Etat et le navire résultant de la propriété du navire ou de la nationalité du capitaine et des officiers de bord, ainsi que ceux qui résultent des préoccupations de l'Etat en matière de sécurité, d'équipement, de prestations sociales, etc. (Y. Van Der Mensbrugghe, R.W. 1966-67, 830-831 avec référence à Riphagen).

Pour le premier aspect, il y a lieu de se référer aux critères traditionnels de la nationalité des propriétaires et de l'équipage (Y. Van der Mensbrugghe, *ibid.*). La loi du 2 avril 1965 aborde le « lien substantiel » dans cette optique. La nationalité belge est réputée acquise « de plein droit » par tout navire appartenant pour plus de la moitié en pleine ou en nue-propriété soit à des Belges qui ont en Belgique leur domicile et leur résidence habituelle, soit à des sociétés commerciales ayant leur principal établissement en Belgique. A la demande des propriétaires, la nationalité belge peut aussi être accordée à des navires appartenant à d'autres Belges que ceux visés ci-dessus, ou aussi à des étrangers qui ont en Belgique leur résidence habituelle et effective depuis un an au moins au moment de l'introduction de la demande. Le commandement d'un navire belge ne peut, en vertu de l'article 2 de la loi du 2 avril 1965 et sauf dérogations autorisées, être attribué qu'à une personne de nationalité belge.

Cette manière d'aborder le problème est similaire à ce qui se produit, par exemple, aux Pays-Bas (article 311 Wetboek van Koophandel), en France (article 3 et 3-1 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, modifié par l'article 1^{er} de la loi n° 75-300 du 29 avril 1975), en Allemagne (par. 1 Flaggenrechtsgesetz 1951), en Italie (articles 143-145 Codice della Navigazione), en Grande-Bretagne (article 2 Merchant Shipping Act 1894), aux Etats-Unis d'Amérique (Vessel Documentation Act 1980).

Le présent projet de loi aborde le problème du « lien substantiel » dans une autre optique. Le lien substantiel implique notamment que l'Etat du pavillon exerce effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social. L'article 94 de l'Unclos spécifie ces mesures de juridiction et de contrôle effectifs. Conformément à l'article 94, 2°, de l'Unclos, chaque Etat tient un registre des navires où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon.

De organisatie van een scheepsregister wordt door het Unclos-verdrag derhalve beschouwd als een concrete wijze van uitoefening van het toezicht van de vlagstaat op de administratieve, sociale en veiligheids-toestand van het schip.

Het recht om de Belgische vlag te voeren wordt door het wetsontwerp in overeenstemming met het Unclos Verdrag, afhankelijk gemaakt van de registratie.

In het huidig wetsontwerp worden de basisregels voor de registratie van zeeschepen in België vastgelegd, met het oog op de machtiging van deze schepen om de Belgische vlag te voeren. De wet regelt de rechtsgevolgen van de registratie en van de doorhaling, daarnaast ook de verplichting het recht op die vlag te bewijzen. De wet wijst in het algemeen de schepen aan waarop zij van toepassing is. De Koning bepaald de concrete inhoud van de wezenlijke band die moet bestaan tussen België en elk schip dat zijn vlag voert: Hij wijst de schepen aan die moeten of mogen geregistreerd worden alsmede de voorwaarden waaraan zij daartoe moeten voldoen.

Tenslotte regelt Hij ook de registratieprocedure en de verplichtingen verbonden aan het bezit van de zeebrief.

OVERZICHT VAN DE ARTIKELEN

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Art. 1. Definities – Ontheffingen – Toepassing van Titel I Zeewet.

Art. 2. Registratie – Recht de Belgische vlag te voeren.

Art. 3. Registratieplicht – Registratieprocedure.

Art. 4. Doorhaling.

Art. 5. Gevolgen van de doorhaling op de inschrijvingen.

Art. 6. Overeenkomsten voor beveiliging van de belangen van de bevolking en van het leger in oorlogstijd.

Art. 7. Nationaliteit van de kapitein.

Art. 8. Registratie van een rompbevrachting in het buitenland.

Art. 9. Voorwaarden m.b.t. de toestemming tot die registratie.

Art. 10. Registratie van een rompbevrachting in België.

L'organisation d'un registre des navires est donc considérée par la Convention Unclos comme une manière concrète pour permettre à l'Etat du pavillon d'exercer son contrôle sur la situation administrative, sociale et sur la sécurité du navire.

Le présent projet de loi s'aligne sur la convention Unclos en subordonnant le droit de battre pavillon belge à l'enregistrement.

Le présent projet de loi fixe les règles de base de l'enregistrement des navires en Belgique, en vue d'autoriser ces navires à battre pavillon belge. La loi régit les conséquences juridiques de l'enregistrement et de sa radiation, ainsi que l'obligation de battre pavillon belge et l'obligation de prouver le droit à ce pavillon. La loi désigne d'une manière générale les navires auxquels elle s'applique. Le Roi fixe concrètement ce qu'il faut entendre par lien substantiel qui doit exister entre la Belgique et chaque navire qui bat son pavillon. Il désigne les navires qui doivent ou peuvent être enregistrés ainsi que les conditions auxquelles ils doivent satisfaire.

Le Roi règle enfin aussi la procédure d'enregistrement et les obligations inhérentes à la possession de la lettre de mer.

APERCU DES ARTICLES

CHAPITRE 1

Dispositions générales

Art. 1^{er}. Définitions – Dispenses – Application du titre Ier de la Loi maritime.

Art. 2. Enregistrement – Droit de battre pavillon belge.

Art. 3. Obligation d'enregistrement – Procédure d'enregistrement.

Art. 4. La radiation.

Art. 5. Conséquences de la radiation sur les inscriptions.

Art. 6. Contrats pour la protection des intérêts de la population et de l'armée en temps de guerre.

Art. 7. Nationalité du capitaine.

Art. 8. L'enregistrement d'un affrètement coque nue à l'étranger.

Art. 9. Conditions de l'autorisation à cet enregistrement.

Art. 10. L'enregistrement d'un affrètement coque nue en Belgique..

Art. 11. Verplichting de Belgische vlag te voeren – Zeebrieven.

Art. 12. Keuze van de naam en de thuishaven van het schip als belangrijkste identificatiegegevens.

Art. 13. Retributies.

Art. 14. Strafbepalingen.

HOOFDSTUK 2

Wijzigingsbepalingen

Art. 15-25. Aanpassing van titel I van de Zeewet.

Art. 26-27. Aanpassing van titel X van de Zeewet.

Art. 28-30. Wijzigingen aan verschillende zeevaartwetten.

HOOFDSTUK 3

Interpretatieve bepaling

Art. 31

HOOFDSTUK 4

Opheffingsbepalingen

Art. 32

HOOFDSTUK 5

Overgangs- en slotbepalingen

Art. 33. Overboeking van de inschrijvingen in het scheepsregister naar het register der zeeschepen.

Art. 34. Statuut van de pleziervaartuigen.

Art. 35. Inwerkingtreding.

II. — HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

A. Overeenstemmingstabel

Het oorspronkelijk ontwerp ⁽¹⁾ diende ten gevolge van het advies van de Raad van State anders en in meer artikelen te worden ingedeeld. Om de vergelijking tussen het oorspronkelijk en het huidige ontwerp gemakkelijker te maken wordt hierna een overeenstemmingstabel weergegeven :

⁽¹⁾ Zie bijlage I

Art. 11. Obligation de battre pavillon belge – Lettres de mer.

Art. 12. Choix du nom et du port d'attache du navire comme principaux éléments d'identification.

Art. 13. Redevances.

Art. 14. Sanctions.

CHAPITRE 2

Dispositions modificatives

Art. 15-25. Adaptation du titre Ier de la Loi maritime.

Art. 26-27. Adaptation du titre X de la Loi maritime.

Art. 28-30. Modifications à diverses lois maritimes.

CHAPITRE 3

Disposition interprétative

Art. 31

CHAPITRE 4

Dispositions abrogatoires

Art. 32

CHAPITRE 5

Dispositions transitoires et finales

Art. 33. Transfert des inscriptions du registre matricule au registre des navires de mer.

Art. 34. Statut des bâtiments de plaisance.

Art. 35. Entrée en vigueur.

II. — AVIS DU CONSEIL D'ETAT

A. Table de concordance

Compte tenu de l'avis du Conseil d'Etat, le projet initial ⁽¹⁾ a été modifié quant à sa forme et le texte a été réparti en un nombre plus important d'articles. Pour faciliter la comparaison entre le projet initial et le nouveau projet, une table de concordance a été prévue ci-après :

⁽¹⁾ Voyez Annexe I

Oorspronkelijk ontwerp <i>Projet original</i>	Huidig ontwerp <i>Projet actuel</i>	Huidig ontwerp <i>Projet actuel</i>	Oorspronkelijk ontwerp <i>Projet original</i>
Artikel <i>Article</i>	Artikel <i>Article</i>	Artikel <i>Article</i>	Artikel <i>Article</i>
1	2 § 1	1 § 1	8, 1° partim
2 § 1	11 §§ 1 en 2	1 § 2	2 § 3
2 § 2	11 § 3	1 § 3	—
2 3	1 § 2	2 § 1	1
3, lid 1	3 § 1	2 § 2	8, 1°, 2° lid
3, lid 2	—		
3, lid 3-5	3 § 2		
3, lid 6	3 § 3	3 § 1	3, lid 1
3, lid 7	11 § 4	3 § 2	3, leden 3-5
3, lid 8	4		
3, lid 9	6	3 § 3	3, lid 6
3, lid 10	7	4	3, lid 8
4 § 1	8 § 1, lid 1	5	—
4 § 2	8 § 2	6	3, lid 9
4 § 3	8 § 1, lid 3	7	3, lid 10
4 § 4	8 § 1, lid 2	8 § 1, lid 1	4 § 1
4 § 5	10 lid 1	8 § 1, lid 2	4 § 4
4 § 6	10 lid 2	8 § 1, lid 3	4 § 3
5	—	8 § 2	4 § 2
6	28	8 § 3	—
		8 § 4	—
7 §§ 1 en 2	14 §§ 1 en 2	9	—
7 § 3, leden 1 en 2	14 § 3, lid 1	10, lid 1	4 § 5
7 § 3, lid 3	14 § 3, lid 2	10, lid 2	4 § 6
7 § 4	14 § 4	11 §§ 1 en 2	2 § 1
8, 1°, 1° lid	1 § 1, 5°	11 § 3	2 § 2
8, 1°, 2° lid	2 §§ 2-5	11 § 4	3, lid 7
8, 2°	8 § 4	12	—
8, 3°	23	13	12
8, 4°	26	14 §§ 1 en 2	7 §§ 1 en 2
9	—	14 § 3, lid 1	7 § 3, leden 1 en 2
10	29	14 § 3, lid 2	7 § 3, lid 3
11	30	14 § 4	7 § 4
12	13	15 tot 22	—
13	31	23	8, 3°
14	33	24 en 25	—
15	32	26	8, 4°
16	35	27	—
		28	6
		29	10
		30	11
		31	13
		32	15
		33	14
		34	—
		35	16

Legende — Légende

Lid = alinéa.

Leden = alinéas.

B. Bespreking van het advies ⁽¹⁾

Voorafgaande opmerking.

De Raad stelt dat het ontwerp moet worden beperkt tot zeeschepen en dat de terminologie moet worden aangepast. Hieraan wordt gevolg gegeven.

⁽¹⁾ Bij deze bespreking worden de opmerkingen van de afdeling Wetgeving in dezelfde volgorde behandeld als in het advies van de Raad zelf.

B. Commentaire de l'avis ⁽¹⁾

Remarque préalable.

Le Conseil allègue que le projet doit être limité aux navires et que la terminologie doit être adaptée. Cette remarque est suivie.

⁽¹⁾ Pour le présent commentaire, les remarques de la section de législation sont examinées dans l'ordre où elles figurent dans l'avis du Conseil d'Etat.

Art. 1

De afzonderlijke behandeling van de zeeschepen heeft echter voor gevolg dat de teboekstelling van binnenschepen dient behouden te blijven. Hoe dit geschiedt, wordt uiteengezet bij de toelichting bij artikel 27.

Op het voorstel van de Raad van State betreffende de vervanging van « registratie » door « teboekstelling » kan niet worden ingegaan. Daarvoor zijn volgende redenen :

1) Precies wegens het voormelde voorstel van de Raad van State moet het terminologisch onderscheid met de binnenschepen in stand gehouden worden.

2) Krachtens het Verdrag van Genève inzake de volle zee (1958) is registratie verplicht voor ALLE zeeschepen. Deze verplichting kan niet in de zeewet worden geïntegreerd omdat deze, krachtens zijn artikel 1, enkel slaat op de schepen die gewoonlijk gebruikt worden voor winstgevendende verrichtingen op zee. Er is dus een duidelijk verschil in draagwijdte.

Art. 3

Er werd rekening gehouden met de opmerkingen onder 1) en 2) van het advies van de Raad van State.

Betreffende het onderdeel 3) van dat advies wordt opgemerkt dat deze tekst wordt vervangen door deze van artikel 6 van het aangepaste ontwerp. Voor de motivering van deze vervanging verwijzen we naar de artikelsgewijze uiteenzetting onder artikel 6.

Betreffende het onderdeel 4) van het advies van de Raad van State inzake het oorspronkelijk ontwerp, verwijzen we naar de uiteenzetting bij het nieuwe artikel 7 van voorliggend ontwerp.

Art. 4

Er wordt gevolg gegeven aan het advies met betrekking tot artikel 4 van het oorspronkelijk ontwerp. Zie daarvoor de artikelen 8 en 10 van het huidige ontwerp.

Art. 5

Artikel 5 van het oorspronkelijk ontwerp komt in het huidige ontwerp niet meer voor.

Art. 6

Dit artikel valt volgens het advies buiten het bestek van deze wet. Deze bepaling wordt echter opgenomen omdat zij ook reeds voorkomt in de huidige wet op de zeebrieven (Artikel 15 van de wet van 13 april 1965). Deze wet wordt opgeheven. Precies omdat de Raad van State oordeelt dat de draagwijdte van die wet

Art. 1^{er}

Du traitement séparé de l'enregistrement des navires il résulte toutefois que l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure doit subsister. A l'analyse de l'article 27 il est exposé comment cela s'opère.

La proposition du Conseil d'Etat concernant le remplacement du terme « enregistrement » par « immatriculation » ne peut être suivie pour les motifs suivants :

1) La distinction terminologique avec les bateaux de navigation intérieure doit être maintenue précisément en raison de la proposition du Conseil d'Etat énoncée au début.

2) En vertu de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer l'enregistrement est obligatoire pour TOUS les navires. Cette obligation ne peut être intégrée dans la loi maritime du fait qu'en vertu de son article 1^{er}, celle-ci ne porte que sur les navires utilisés habituellement à des fins lucratives en mer. La différence de portée est donc nette.

Art. 3

Il a été tenu compte des remarques figurant sous 1) et 2) de l'avis du Conseil d'Etat.

A propos de la partie 3) de cet avis, il est signalé que ce texte est remplacé par celui de l'article 6 du projet adapté. Pour la motivation de ce remplacement, nous renvoyons à l'article 6 de la discussion par article.

A propos de la partie 4) de l'avis du Conseil d'Etat, au sujet du projet initial, nous renvoyons au commentaire relatif au nouvel article 7 du présent projet.

Art. 4

Il est donné suite à l'avis concernant l'article 4 du projet initial. Voir à ce propos les articles 8 et 10 du présent projet.

Art. 5

L'article 5 du projet initial n'est plus repris dans le présent projet.

Art. 6

Selon l'avis, cet article n'a pas sa place dans le contexte de la présente loi. Cette disposition a toutefois été reprise parce qu'elle figure aussi dans la loi actuelle sur les lettres de mer (article 15 de la loi du 13 avril 1965). Cette loi est abrogée. Précisément parce que le Conseil d'Etat estime que la portée de

ruimer is en omdat de tekst van artikel 15 moet blijven bestaan, wordt die tekst — mits aanpassing — ingevoegd in de wet waarin hij thuishoort, nl. de wet op de zeevaartpolitie.

Art. 7

Dit artikel wordt onder artikel 14 van het huidige ontwerp opnieuw opgenomen, in de formulering door de Raad van State voorgesteld.

Art. 8

Overeenkomstig de kritiek van het advies van de Afdeling Wetgeving bij dit artikel, wordt aan elke afzonderlijke wetswijziging een afzonderlijk artikel besteed. Vooral hierom is het aantal artikelen meer dan verdubbeld. De impact van deze splitsing wordt uiteengezet in de toelichting bij de artikelen 15 tot 27 van dit ontwerp.

Art. 9

De tekst van dit artikel komt niet meer voor in dit ontwerp.

Art. 10

De tekst van dit artikel is opgenomen onder artikel 29 van dit ontwerp. Voor de §§ 1 en 2 werd de formulering door het advies voorgesteld, overgenomen.

Er kan geen gevolg gegeven worden aan de opmerking van de Raad betreffende de derde paragraaf, omdat het zou overdreven zijn voor deze enkele interpretatieve bepaling een afzonderlijk wetsontwerp in te leiden.

Art. 11

Er wordt in artikel 30 van het huidige ontwerp gevolg gegeven aan de suggesties van de Raad van State met betrekking tot artikel 11 van het oorspronkelijk ontwerp.

Art. 12

Betreffende de meningen van de overheersende rechtsleer en rechtspraak inzake het onderscheid tussen belastingen en retributies waarop de Raad van State zich beroept, willen wij het volgende opmerken :

1° De controverse over wat nu een retributie en wat een belasting is, is overbodig, omdat uit de tekst

cette loi est plus étendue et parce que le texte de l'article 15 doit subsister, ce texte est inséré, après adaptation, dans la loi où il a sa place, à savoir la loi sur la police maritime.

Art. 7

Cet article est repris à l'article 14 du présent projet, tel que libellé par le Conseil d'Etat.

Art. 8

Conformément à la critique émise dans l'avis de la section de législation à propos de cet article, il est consacré un article distinct à chaque modification de loi proprement dite. C'est notamment la raison pour laquelle le nombre d'articles a plus que doublé. L'impact de cette scission est exposé dans le commentaire relatif aux articles 15 à 27 du présent projet.

Art. 9

Le texte de cet article ne figure plus dans le présent projet.

Art. 10

Le texte de cet article est repris à l'article 29 du présent projet. Pour les § 1^{er} et 2, on a repris la formulation proposée dans l'avis.

Il ne peut être donné suite à la remarque du Conseil en ce qui concerne le troisième paragraphe car il serait exagéré d'engager une procédure législative distincte uniquement pour cette disposition interprétative.

Art. 11

A l'article 30 du présent projet, il est donné suite aux suggestions du Conseil d'Etat en ce qui concerne l'article 11 du projet initial.

Art. 12

A propos des opinions doctrinales et jurisprudentielles prévalantes, invoquées par le Conseil d'Etat à propos de la distinction effectuée entre impôts et rétributions, nous tenons à formuler les remarques suivantes :

1° La controverse quant à savoir ce qu'est une rétribution et ce qu'est un impôt est superflue, puis-

van artikel 113 van de Grondwet blijkt dat een retributie ook een belasting is.

2° Het wordt aan de wetgever overgelaten te bepalen dat de vergoeding voor elke formaliteit door deze wet opgelegd, door de Koning mag worden vastgesteld. Dit wordt inzonderheid gemotiveerd door de vaststelling dat het bedrag van deze vergoeding een element is van de concurrentiestrijd tussen de verschillende vlagregisters. Het lijdt geen twijfel dat in België ter zake ook behoefte bestaat aan de mogelijkheid tot soepel en gevat optreden.

Art. 13

De draagwijdte van dit artikel werd verkeerd begrepen. Het is een interpretatieve bepaling. De Raad van State zegt wel dat op de redactie kritiek kan worden geleverd maar maakt niet duidelijk welke. De tekst van het artikel 31 van dit ontwerp herneemt de bedoeling van het oorspronkelijk artikel. Deze werd echter opnieuw geformuleerd.

Art. 14

Deze tekst is als overgangsbepaling opgenomen in artikel 33 van huidig ontwerp. Rekening houdend met de opmerking van de Raad van State wordt de eerste paragraaf aangevuld, zodat uit de woorden « dat... het voorwerp is geweest van een hypothecaire of enige andere inschrijving » duidelijk volgt dat alle inschrijvingen worden overgeboekt en niet alleen de hypothecaire.

De tweede paragraaf moest volledig herschreven worden omdat het ontwerp beperkt wordt tot zeeschepen.

Art. 15

De tekst voorgesteld door de Raad van State wordt opgenomen in artikel 32 van het ontwerp.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

§ 1. Deze paragraaf definieert de terminologie van de nieuwe wet.

1° Schip - 4° Zeeschip :

Vooreerst dient opgemerkt dat alle zeegaande schepen in principe onder de registratiewet vallen en niet enkel de commercieel geëxploiteerde zeeschepen die in artikel 1 van de Zeewet worden gedefinieerd. Dit is vooral noodzakelijk omdat de volkenrechtelijke verplichting een vlag te voeren geldt voor alle schepen

qu'il ressort du texte de l'article 113 de la Constitution qu'une rétribution est aussi un impôt.

2° Le projet laisse au législateur le pouvoir de déterminer que la redevance pour chaque formalité imposée par la présente loi, est fixée par le Roi. Ceci est motivé en particulier par le constat que le montant de cette indemnité constitue un élément de la lutte concurrentielle entre les différents registres de pavillons. Il ne fait aucun doute qu'il existe aussi en Belgique un besoin de pouvoir intervenir de façon souple et adéquate en la matière.

Art. 13

La portée de cet article a été mal comprise. Il s'agit d'une disposition interprétative. Certes, le Conseil d'Etat prétend que la rédaction en est critiquable, mais il ne précise pas où. Le texte de l'article 31 du présent projet reprend l'intention de l'article initial. Celui-ci est cependant reformulé.

Art. 14

Ce texte figure comme disposition transitoire à l'article 33 du présent projet. En tenant compte de l'objection du Conseil d'Etat le premier paragraphe est complété de sorte que de l'énoncé « ... ayant fait l'objet d'une inscription hypothécaire ou autre » il résulte clairement que toutes les inscriptions sont transférées et pas seulement les hypothécaires.

Il a fallu rédiger à nouveau le deuxième paragraphe, parce que le projet est limité aux navires.

Art. 15

Le projet reprend dans son article 32 le texte proposé par le Conseil d'Etat.

III. — ANALYSE DES ARTICLES

Article 1^{er}

§ 1^{er}. Ce paragraphe définit la terminologie de la nouvelle loi.

1° Bateau - 4° Navire :

Il convient de noter au préalable que tous les navires, et pas seulement les navires de mer exploités commercialement tels que définis à l'article 1^{er} de la Loi maritime, relèvent en principe de la loi sur l'enregistrement. Ceci est nécessaire avant tout parce que l'obligation instaurée par le droit international de

in volle zee en niet enkel voor de schepen vermeld in artikel 1 van de Zeewet. Dit is de voornaamste reden waarom de registratie van zeeschepen niet in de Zee-wet kan worden geïntegreerd.

Vervolgens moet worden vastgesteld dat het internationaal recht, inzonderheid het verdrag inzake de volle zee dat elk zeegaand schip verplicht de vlag van één enkele Staat te voeren, niet bepaalt wat precies onder een zeeschip wordt verstaan.

Onderhavige wet kan nochtans aan zeeschepen geen verplichtingen opleggen zonder met de grootst mogelijke nauwkeurigheid de draagwijdte van dat begrip te omlijnen.

Aan de hand van de internationale zeevaartverdragen en van de meest recente doctrinale studies ⁽¹⁾ laten de kenmerken van een zeegaand schip zich als volgt beschrijven :

1° Een zeegaand schip is een drijvend tuig dat werd ontworpen en gebouwd om de gevaren van de zeevaart te doorstaan.

2° Het wordt ook effectief aan die gevaren blootgesteld.

3° Dit belet evenwel niet dat het daarnaast ook op de binnenwateren wordt gebruikt.

4° Varen, dit wil zeggen deelnemen aan het scheepvaartverkeer, is niet zozeer de eigenlijke bestemming van het zeeschip. Deze activiteit is ondergeschikt aan de bestemming waarvoor het wordt gebouwd en gebruikt, bijvoorbeeld vervoer van goederen, oceanografisch onderzoek.

Hierna wordt dieper ingegaan op de begrippen « schip » en « drijvend tuig ».

a) *Het begrip « schip »*

In het ontwerp wordt een algemene definitie van het begrip schip ingevoerd als basis van de definitie van het zeeschip. In de notie « schip » wordt ook de notie « drijvend tuig » begrepen om de redenen die in b) worden uiteengezet.

De definitie van « schip » is zeer nuttig, om de definitie van het zeeschip te vereenvoudigen.

Tenslotte zullen, op grond van de definitie van het begrip « schip » noch de zeilplanken, noch de strandtuigen en andere tuigen voor waterrecreatie, noch de bootjes zonder dek of degene die door 's mensen spierkracht worden voortbewogen, als schepen kunnen beschouwd worden. Het gebruik van deze tuigen wordt overigens beperkt door de politie- en scheepvaartreglementen, precies omdat ze niet geschikt zijn om aan het verkeer deel te nemen.

battre pavillon s'applique à tous les navires en haute mer et pas seulement aux navires visés à l'article 1^{er} de la loi maritime. Ceci est la raison la plus importante pourquoi l'enregistrement ne peut être intégré dans la loi maritime.

Subséquent, il faut constater que le droit international, notamment la convention sur la haute mer qui oblige tout navire allant en haute mer de battre pavillon d'un Etat unique, ne précise pas ce qu'il faut entendre par navire de mer.

Cependant, la présente loi ne peut imposer des obligations aux navires de mer sans que la portée de cette notion ne soit définie avec la plus grande précision possible.

A l'appui des conventions maritimes internationales et des études doctrinales ⁽¹⁾ les plus récentes, les caractéristiques d'un navire se laissent définir comme suit :

1° Un navire est un engin flottant conçu et construit pour affronter les périls de la navigation maritime.

2° Il est aussi effectivement exposé à ces périls.

3° Cela n'empêche cependant pas qu'il est également utilisé sur les eaux intérieures.

4° Naviguer, c'est-à-dire participer à la circulation sur l'eau, n'est pas à proprement parler l'affectation effective du navire. Cette activité est subordonnée à l'affectation pour laquelle le navire est construit et utilisé, par exemple le transport de choses, la recherche océanographique.

Ci-après sont approfondies les notions de bateau et d'engin flottant.

a) *La notion de « bateau »*

Une définition générale de la notion de bateau est introduite dans le projet comme notion de base de la définition du navire. Les engins flottants sont compris dans la notion du bateau pour les raisons visées sous b) ci-après.

La définition du bateau est très utile pour simplifier la définition du navire.

Finalement, d'après cette définition ne seront donc pas des bateaux : ni les planches à voile, ni les engins de plage et les autres engins de récréation sur l'eau, ni les embarcations non pontées, ni celles propulsées par la force physique humaine. L'utilisation de ces engins est d'ailleurs limité par les règlements de police et de navigation, précisément parce qu'ils sont inaptes à participer à la circulation.

⁽¹⁾ R. Roland - « Le statut des engins opérant en mer autres que les navires » - Brussel Bruylant 1978.

R. Rodière - « Le navire » - Parijs Dalloz 1980.

L. Delwaide - Scheepsbeslag - Antwerpen Kluwer rechtswetenschappen 1988.

Y. Van der Mensbrugghe - Zeilplank, strandtuig of vaartuig - Liber amicorum L. Tricot - Antwerpen 1988, blz. 531.

⁽¹⁾ R. Roland - Le statut des engins opérant en mer autres que les navires - Bruxelles Bruylant 1978.

R. Rodière - Le navire - Paris Dalloz 1980.

L. Delwaide - « Scheepsbeslag » - Anvers Kluwer rechtswetenschappen 1988.

Y. Van der Mensbrugghe - « Zeilplank, strandtuig of vaartuig » - Liber amicorum L. Tricot - Anvers 1988, p. 531.

b) *Drijvende tuigen*

Bij de definitie van de term « schip » moet worden rekening gehouden met de rechtspraak inzake de drijvende tuigen. Deze tuigen zijn wel geschikt om te drijven en te varen, zij zijn er niet in hoofdzaak toe bestemd. De geschiktheid om te varen en de bestemming van een drijvend tuig zijn strikt complementair. Deze tuigen zouden niet kunnen gebruikt worden voor de bestemming waarvoor ze werden gebouwd als ze niet geschikt zouden zijn om te drijven en te varen. Zeegaande drijvende tuigen beantwoorden aan alle voormelde kenmerken van zeegaande schepen. Er is dan ook geen reden om ze op verschillende wijze te behandelen.

Geschiktheid betekent in het gewone taalgebruik de hoedanigheid van voor iets te passen (Van Dale's Groot woordenboek der Nederlandse taal I, 900). Het is een hoedanigheid of gesteldheid die het tuig wegens zijn constructie bezit. Deze gesteldheid moet worden onderscheiden van de bestemming die er door de eigenaar of de gebruiker wordt aan gegeven.

Aldus is een drijvende kraan geschikt om te drijven en om aan het verkeer te water deel te nemen. Zij is echter in essentie tot iets anders bestemd met name het hijsen van lasten. Dat zij kan drijven of varen heeft enkel te maken met de plaats wáár zij lasten moet hijsen, met name te water.

Eenzelfde redenering kan worden gevolgd voor lichtschepen en vlottende booreilanden. Dezen moeten eerst naar een bepaalde plaats in zee worden gebracht vooraleer zij voor hun bestemming kunnen worden aangewend. Voor de toepassing van het Verdrag inzake de volle zee, meer bepaald zijn artikel 5, is evenwel niet zozeer het feit relevant dat deze tuigen op zee voor hun bestemming worden aangewend, als wel het feit dat zij zich in volle zee bevinden. Daartoe moeten zij uiteraard geschikt zijn om op zee te varen. Als dusdanig moeten zij een vlag voeren waaruit kan worden afgeleid dat zij aan de rechtsorde en de exclusieve rechtsmacht van één enkele staat onderworpen zijn.

Met het doel duidelijkheid te scheppen inzake de drijvende tuigen die onder de wet vallen, wordt in overeenstemming met Voorschrift 3 van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972, in de definitie van schip rekening gehouden met de drijvende tuigen zonder waterverplaatsing. Anderzijds worden ook de niet definitief met de wal of de zeebodem verbonden installaties onder het begrip « drijvend tuig » begrepen. Aldus worden de uiterste grenzen aangegeven van wat onder dergelijk tuig wordt verstaan. Deze grenzen slaan dus enerzijds op luchtkussenvaartuigen en anderzijds ook op drijvende booreilanden, die voor het uitoefenen van hun bestemming tot op de zeebodem moeten worden afgezonken maar er niet definitief worden mee verbonden.

Het gebruik van de uitdrukking « niet definitief met de wal of de zeebodem verbonden » is een uit-

b) *Les engins flottants*

En définissant la notion de « bateau », il faut tenir compte de la jurisprudence relative aux engins flottants. Ces engins sont aptes de flotter et de naviguer mais n'y sont pas essentiellement affectés. L'aptitude de naviguer et l'affectation d'un engin flottant sont strictement complémentaires. Ces engins ne pourraient être utilisés à l'affectation pour laquelle ils ont été construits, s'ils n'étaient pas aptes de flotter et de naviguer. Les engins flottants naviguant en mer présentent toutes les caractéristiques susvisées du navire. Il n'y a dès lors aucune raison de les traiter différemment.

Aptitude signifie dans le langage courant une capacité latente, une possibilité d'utilisation occasionnelle (Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française par Paul Robert). Il s'agit d'une disposition ou d'une condition dont l'engin dispose par construction. Cette condition doit être distinguée de l'affectation que le propriétaire ou l'utilisateur veut y donner.

Ainsi, une grue flottante est susceptible de flotter et de participer à la circulation sur l'eau. Elle est toutefois par essence destinée à autre chose, à savoir la manipulation de charges. Le fait qu'elle puisse flotter ou naviguer ne porte que sur l'endroit où elle est appelée à manipuler des charges, à savoir sur l'eau.

Un raisonnement similaire peut être tenu pour les bateaux phares et les plates-formes flottantes. Ceux-ci doivent d'abord être amenés sur place en mer avant de pouvoir être utilisés pour ce dont ils ont été conçus. Pour l'application de la Convention sur la haute mer, et plus spécialement de son article 5, le fait qu'ils soient utilisés en mer pour ce dont ils ont été conçus est secondaire au fait qu'ils se trouvent en haute mer. A cet effet il est évident qu'ils doivent être susceptibles de naviguer en mer. Comme tels ils doivent battre pavillon dont on déduit qu'ils sont soumis à l'ordre juridique et à la juridiction exclusive d'un seul état.

Afin d'être clair au sujet des engins flottants assujettis à la présente loi, il est expressément fait mention dans la définition du « bateau » des engins flottants sans tirant d'eau conformément à la Règle 3 du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer. D'autre part, les installations non attachées à perpétuelle demeure au quai ou au fond marin sont comprises sous la notion d'engin flottant. Ainsi sont déterminées les limites extrêmes de ce qu'on comprend par ces engins. Elles portent donc d'une part sur les bâtiments à coussin d'air et d'autre part aussi sur les plates-formes flottantes qui, avant de pouvoir être utilisées, doivent être submergées sur le fond marin, mais qui n'y sont pas attachées définitivement.

L'emploi de l'expression « non attachées à perpétuelle demeure au quai ou au fond marin » établit un ren-

drukkelijke verwijzing naar de roerende goederen die onroerend worden door bestemming omdat zij door de eigenaar blijvend aan het erf werden verbonden (artikel 524 BW, zie ook artikel 531 BW). Tuigen die blijvend met de zeebodem of met de wal worden verbonden, vallen daardoor net niet meer onder het begrip schip en dus ook niet onder de toepassing van deze wet.

6° Zeebrief :

Deze definitie gebruikt de bewoordingen van het tweede lid van artikel 5 van het Verdrag inzake de volle zee van 1958, waardoor de vlagstaten verplicht worden documenten af te leveren die het recht op de vlag bewijzen.

Aldus wordt de juridische aard van de zeebrief vastgesteld. Deze is slechts een bewijsmiddel. Het recht de vlag te voeren ontstaat enkel door de registratie.

7° - 9° Registratie van een zeeschip onder rompbevrachting in de vreemde.

Deze definities worden ingevoerd om de regeling van de registratie van een zeeschip onder rompbevrachting te verduidelijken. Deze regeling is vervat in de artikelen 8 tot 10 van het ontwerp.

§ 2. De Koning kan zaken die aan de definitie van zeeschip beantwoorden, van de toepassing van de door Hem aangewezen bepalingen uitsluiten.

Het is onmogelijk in de wet een algemene grens te trekken tussen drijvende tuigen die nog net zeeschepen zijn en degene die dat net niet meer zijn. Daarom verschaft de wet een criterium dat met het internationaal recht overeenkomt, met name de geschiktheid om aan het verkeer op zee deel te nemen. Dit criterium zal de Koning dienstig zijn bij de uitoefening van de bevoegdheden Hem toegekend in artikel 1, § 2, en ook in artikel 3, § 1. De vervulling van dit criterium zal overigens ook bij elke concrete registratieaanvraag kunnen nagegaan worden. In voorkomend geval zal de registratie ook kunnen geweigerd worden.

Artikel 1, § 2, is dus een vangnet voor concrete toestanden waarvoor de algemene toepassingsfeer van de wet haar doel zou voorbijschieten.

§ 3. Deze paragraaf maakt de regels van de Zeewet inzake de openbaarheid van zakelijke rechten en inzake de maritieme voorrechten en hypotheeken, toepasselijk op alle zeeschepen. De zeewet integreert weliswaar de bepalingen van het Verdrag van 1926 tot eenmaking van sommige regels inzake maritieme voorrechten en hypotheeken in onze rechtsorde doch, hoewel dat helemaal niet de bedoeling was van de verdragspartijen, werd de draagwijdte van deze bepalingen beperkt tot de commercieel geëxploiteerde zee-

voei explicite aux meubles devenant immeubles par destination, parce que leur propriétaire les a attachés au fonds à perpétuelle demeure. (Voyez l'article 524 CC, voyez également l'article 531 CC). Par ce lien, les installations attachées définitivement au sol marin ou à la berge, ne relèvent pas de la notion de « navire » et la présente loi ne leur est pas applicable.

6° Lettre de mer :

Cette définition utilise le libellé du deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention de 1958 sur la haute mer obligeant les Etats de pavillon de délivrer des documents prouvant le droit au pavillon.

Ainsi est établie la nature juridique de la lettre de mer. Celle-ci n'est qu'un moyen de preuve. Le droit de battre pavillon naît uniquement de l'enregistrement.

7° - 9° L'enregistrement d'un navire affrété coque nue à l'étranger.

Ces définitions sont introduites afin d'éclaircir le règlement de l'enregistrement de l'affrètement coque nue d'un navire, prévu aux articles 8 à 10 du projet.

§ 2. Le Roi pourra soustraire des biens répondant à la définition de navire, du champ d'application des dispositions précisées par Lui.

Il est toutefois impossible de tracer une limite générale entre les engins flottants qui sont encore des navires et ceux qui ne le sont plus. C'est pourquoi la présente loi fournit un critère qui se rallie au droit international, à savoir l'aptitude de participer à la circulation en mer. Ce critère servira au Roi lors de l'exercice des compétences attribuées par les articles 1^{er}, § 1^{er} et 3, § 1^{er}. La réalisation de ce critère sera d'ailleurs également à contrôler lors de chaque demande concrète d'enregistrement. Le cas échéant l'enregistrement pourra être refusé.

L'article 1^{er}, § 2, constitue donc une toile de sauvetage pour des situations concrètes dans lesquelles le champ d'application générale de la loi dépasserait son propre objectif.

§ 3. Ce paragraphe rend les règles de la Loi maritime, en matière de publicité des droits réels et en matière de privilèges et d'hypothèques maritimes, applicables à tous les navires. S'il est vrai que la loi maritime intègre dans notre ordre juridique les dispositions de la Convention de 1926 relative à l'uniformisation de certaines règles en matière de privilèges et d'hypothèques maritimes, la portée de ces dispositions a été limitée aux navires exploités commercialement par la définition de l'article 1^{er} de la Loi

schepen, door de definitie opgenomen in artikel 1 Zee-wet.

Door de gelijkstelling van bijvoorbeeld drijvend aannemersmateriaal met zeeschepen zal ook op deze zaken een hypotheek mogelijk zijn. Er wordt verwacht dat de financiering en de aanbouw van deze dure uitrustingsgoederen hierdoor zal worden bevorderd.

Art. 2

§ 1. Deze bepaling is de belangrijkste innovatie sinds artikel 1 van de wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen. Schepen zullen voortaan niet meer van rechtswege de Belgische nationaliteit bezitten. Vooraleer zij kunnen geregistreerd worden, zullen zij aan de door de Koning vastgestelde voorwaarden moeten voldoen. Enkel door de registratie zullen zij het recht krijgen de Belgische vlag te voeren. Het verdrag inzake de volle zee van 1958 stelt dat schepen de nationaliteit hebben van het land waarvan zij de vlag voeren. Daarom is het begrip nationaliteit als dusdanig niet in dit ontwerp terug te vinden. Het volstaat dat de wetgever aan de registratie het recht verbindt de Belgische vlag te voeren.

Dezelfde paragraaf bepaalt het gevolg van de doorhaling op het recht dat aan de registratie is verbonden : het recht de vlag te voeren gaat teniet. Het leek niet overbodig zulks uitdrukkelijk te bepalen omdat de volkenrechtelijke rechtsgevolgen van het verlies van het recht de vlag te voeren uitermate belangrijk zijn.

Art. 2, § 2

Artikel 3 van de Zeewet bepaalt dat de teboekstelling geschiedt ten kantore van de bewaring der scheepshypotheeken te Antwerpen.

Bij dit wetsontwerp wordt aan de Koning de bevoegdheid gegeven om het kantoor der hypotheekbewaringen aan te duiden waar het register der zeeschepen zal gehouden worden.

Er bestaat inderdaad geen reden toe om dit kantoor in de wet zelf te bepalen. Bedoelde aanduiding is immers een maatregel in het kader van de interne organisatie van een ministerieel departement, in casu van het Ministerie van Financiën. Een dergelijke maatregel kan grondwettelijk door de Koning worden genomen. Professor A. Mast (cf. Overzicht van het Belgisch Administratief recht, Story Scientia, 1981, p. 65) schrijft terzake : « Het verdient zelfs aanbeveling dat de wetgever hier enkel bij uitzondering optreedt en de vrijheid van de uitvoerende macht niet beknot ».

Om dezelfde reden wordt aan de Koning de bevoegdheid gegeven om het kantoor der hypotheekbewaringen te bepalen waar de teboekstelling van de binnenschepen kan gebeuren.

maritime, alors que ce n'était point l'intention des parties contractantes.

Le fait d'assimiler par exemple du matériel d'entrepreneur à des navires permettra aussi d'hypothéquer ces biens. On s'attend à ce que cette mesure stimule le financement et la construction de ces biens d'équipement onéreux.

Art. 2

§ 1^{er}. Cette disposition est la principale innovation depuis l'article 1^{er} de la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires. Dorénavant, les navires n'auront plus la nationalité belge de plein droit. Ils devront, préalablement à leur enregistrement, satisfaire aux conditions fixées par le Roi. Seul l'enregistrement leur confèrera le droit de battre pavillon belge. La convention de 1958 sur la haute mer stipule que les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. C'est pourquoi il n'est plus question dans la présente loi de la notion de nationalité en tant que telle. Il suffit que le législateur assortisse à l'enregistrement le droit de battre pavillon belge.

Le même paragraphe définit l'effet de la radiation sur le droit issu de l'enregistrement : le droit de battre pavillon s'anéantit. Il n'a pas semblé inutile de le définir expressément vu que les effets juridiques de droit international public résultant de la perte du droit de battre pavillon sont d'une extrême importance.

Art. 2, § 2

L'article 3 de la Loi maritime prévoit que l'immatriculation se fait au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

Le présent projet de loi donne au Roi la compétence de désigner le bureau des hypothèques où le registre des navires de mer sera tenu.

Il n'existe en effet aucune raison justifiant que ce bureau soit désigné dans la loi même. Pareille désignation constitue en effet une mesure à prendre dans le cadre de l'organisation interne d'un département ministériel, soit, dans le cas présent, le Ministère des Finances. Une telle mesure peut constitutionnellement être prise par le Roi. Le professeur A. Mast (cf. Overzicht van het Belgisch Administratief recht, Story Scientia, 1981, p. 65) écrit ceci : « Il faudrait même recommander que le législateur n'intervienne ici qu'exceptionnellement et n'entrave pas la liberté du pouvoir exécutif ».

Pour les mêmes raisons, il est donné compétence au Roi de désigner le bureau des hypothèques où peut avoir lieu l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

Art. 3

Dit artikel omschrijft de registratieverplichting, de aangifte en de aanmelding van de wijzigingen. In tegenstelling tot de wet van 2 april 1965 die deze aangelegenheden uitdrukkelijk zelf regelt, zal dit voortaan door de Koning worden gedaan. Dit is verantwoord omdat het tenslotte om een louder administratieve procedure gaat. Bovendien kan aldus veel sneller opgetreden worden als het mocht nodig blijken deze regeling bij te sturen.

Art. 4

Dit artikel bepaalt de gevallen waarin de registratie op verzoek of aangifte van de eigenaar, of ambts-halve door de hypotheekbewaarder, kan worden doorgehaald.

Art. 5

Artikel 5 herneemt met de nodige aanpassingen het huidige artikel 6 van de Zeewet.

Nieuw is dat de wijze waarop de ingeschreven schuldeisers en beslagleggers moeten verwittigd worden van de aanstaande doorhaling, door de Koning zal worden bepaald. Dit laat de mogelijkheid open om in de toekomst daartoe het gebruik te voorzien van moderne communicatiemiddelen.

De noodzaak om aan de ingeschreven schuldeisers en eventuele ingeschreven beslagleggers een termijn van 30 dagen te voorzien waarbinnen zij hun belangen kunnen veilig stellen, doet zich niet voor wanneer zij hun instemming met de doorhaling reeds hebben betuigd op het ogenblik dat de eigenaar het verzoek of de aangifte daartoe indient. Dit is de reden waarom een tweede lid aan § 2 van dit artikel werd toegevoegd.

Art. 6

Dit artikel houdt onmiddellijk verband met de opheffing van het koninklijk besluit van 14 oktober 1937, gewijzigd door het besluit van 10 mei 1940, door artikel 32, 4° van dit ontwerp. Deze besluiten hadden tot doel te beschikken over de nodige vervoermiddelen in oorlogstijd, ten behoeve van de bevoorrading van de bevolking en van het leger. De middelen die daartoe werden aangewend, zijn voorbijgestreefd enerzijds door de wet van 2 april 1965 en anderzijds ook door sommige bepalingen van het EEG-verdrag die kwantitatieve beperkingen van de tussenstaatse handel verbieden.

Schepen zijn roerende goederen die zich meestal buiten de landsgrenzen bewegen. Daarom bieden contracten een beter houvast dan wetten om te voorzien in de behoefte aan transportmiddelen waardoor, in

Art. 3

Cet article définit l'obligation d'enregistrement, la déclaration et la notification des modifications. Contrairement à la loi du 2 avril 1965 qui régissait expressément ces matières, il appartient dorénavant au Roi de les régler. Ceci se justifie par le fait qu'il s'agit en définitive d'une procédure purement administrative. Ceci permet en outre d'intervenir beaucoup plus rapidement s'il faut ajuster la réglementation.

Art. 4

Cet article détermine les cas dans lesquels l'enregistrement peut être radié soit sur demande ou déclaration du propriétaire, soit d'office par le conservateur des hypothèques.

Art. 5

L'article 5 reprend, avec les adaptations nécessaires, l'actuel article 6 de la Loi maritime.

La disposition qui permet au Roi de déterminer la manière dont il faut informer les créanciers hypothécaires et les tiers qui ont fait inscrire un exploit de saisie est nouvelle. Cette disposition doit permettre d'utiliser à l'avenir, pour les besoins de l'information, les moyens modernes de communication.

La nécessité d'accorder un délai de 30 jours aux créanciers hypothécaires et, le cas échéant, aux tiers qui ont fait inscrire un exploit de saisie pour faire valoir leurs droits ne se présente pas lorsqu'ils ont marqué leur accord sur la radiation au moment où le propriétaire introduit sa requête ou sa demande en vue de cette radiation. L'ajout du deuxième alinéa au § 2 consacre ce point de vue dans un texte légal.

Art. 6

Cet article a un rapport direct avec l'abrogation par l'article 32, 4° du présent projet, de l'arrêté royal du 14 octobre 1937, modifié par l'arrêté du 10 mai 1940. Ces arrêtés avaient pour objet la mise à disposition en temps de guerre des moyens de transport nécessaires pour l'approvisionnement de la population et de l'armée. Les moyens affectés à cet effet sont dépassés, d'une part par la loi du 2 avril 1965, et d'autre part par certaines dispositions du Traité CEE interdisant les restrictions quantitatives du commerce entre Etats.

Les navires sont des biens meubles se déplaçant généralement au-delà des frontières des Etats. C'est pourquoi les contrats constituent un meilleur point d'appui que les lois pour répondre aux besoins exis-

tijden van internationale spanningen of conflicten voor de bevoorrading van de bevolking, de bedrijven en het leger kan worden gezorgd, tegen een passende vergoeding.

Art. 7

Dit artikel herneemt artikel 2 van de wet van 2 april 1965. Voor de Belgische overheid is deze bepaling een onmisbaar bestanddeel van de wezenlijke band, die krachtens artikel 5 van het Verdrag inzake de volle zee tussen een zeeschip en zijn vlagstaat moet bestaan, opdat de vlagstaat over dat schip in volle zee zijn rechtsmacht op doeltreffende wijze zou kunnen uitoefenen. Overigens is de kapitein van een Belgisch zeeschip belast met bepaalde attributies die binnen het Belgisch grondgebied aan bepaalde openbare gedragsdragers worden opgedragen, zoals het opmaken van de wettelijke akten en het handhaven van de orde en de tucht aan boord.

De Europese Gemeenschappen erkennen dat nationaliteitsvereisten worden opgelegd voor de uitoefening van functies die deel hebben aan de uitoefening van overheidsgezag.

Art. 8 tot 10

Deze artikelen regelen de registratie van zeeschepen die het voorwerp uitmaken van een internationale rompbevrachting.

Art. 11

Het Verdrag inzake de volle zee (Genève 1958) stelt dat elke vlagstaat aan de schepen onder zijn vlag documenten moet afleveren die het recht op de vlag moeten bewijzen. Artikel 11 herneemt de voornaamste bepalingen van de wet op de zeebrieven die wordt opgeheven. De louter administratieve aangelegenheden met betrekking tot de zeebrieven worden door de Koning geregeld en niet langer door de wetgever.

Art. 12

De registratie van zeeschepen geschiedt op grond van hun naam en hun thuishaven. Die zijn op zee minstens even belangrijk voor de identificatie van het schip als de vlag die het voert. Vandaar die uitdrukkelijke regeling met de bedoeling te vermijden dat er verwarring kan ontstaan. Ten slotte moet ook worden vermeden dat de keuze van de thuishaven eerder fictief is.

tant au niveau des moyens de transport, vu qu'ils permettent, en cas de tensions internationales ou de conflits, d'approvisionner la population, les entreprises et l'armée moyennant une indemnisation adéquate.

Art. 7

Cet article reprend l'article 2 de la loi du 2 avril 1965. Pour l'Etat belge, cette disposition est un élément indispensable du lien réel qui doit exister, en vertu de l'article 5 de la Convention sur la haute mer, entre un navire et son Etat pavillon afin de permettre à ce dernier d'exercer effectivement sa juridiction sur ce navire en haute mer. D'ailleurs, le capitaine d'un navire belge est chargé de certaines attributions relevant de la compétence de certains représentants de l'Autorité publique à l'intérieur du territoire national, comme l'établissement d'actes légaux et le maintien de l'ordre et de la discipline à bord.

Les Communautés européennes reconnaissent l'imposition de conditions de nationalité pour les fonctions ressortissant à l'exercice de l'autorité publique.

Art. 8 à 10

Ces articles régissent l'enregistrement des navires faisant l'objet d'un affrètement international coque nue.

Art. 11

La Convention sur la haute mer (Genève 1958) stipule que chaque Etat du pavillon est tenu de délivrer aux navires battant son pavillon, les documents prouvant qu'ils ont le droit de battre ce pavillon. L'article 11 reprend les dispositions essentielles de la loi abrogée sur les lettres de mer. Les matières purement administratives concernant les lettres de mer sont désormais réglées par le Roi et non plus par le législateur.

Art. 12

L'enregistrement des navires s'effectue sur la base du nom et du port d'attache du navire. En mer, ces marques d'identification du navire sont au moins aussi importantes que le pavillon qu'il bat, de là cette réglementation formelle tendant à éviter toute confusion. Enfin, il faut aussi éviter que le choix du port d'attache ne se révèle plutôt fictif.

Art. 14

Dit artikel stelt de strafbepalingen vast.

§ 1. Straft met verbeurdverklaring van het schip de registratie aan de hand van stukken waarin vervalste gegevens voorkomen. Dit is in de eerste plaats bedoeld om te voorkomen dat ondeugdelijke eigendomsbewijzen worden aangeboden bij de registratieaangifte. Op deze wijze wordt medegewerkt aan de bestrijding van de internationale handel in gestolen schepen.

Het tweede lid bestraft het voeren van verschillende vlaggen omdat dit meestal van bedrieglijk, zelfs misdadig opzet getuigt. Krachtens het Verdrag van Genève inzake de volle zee mag een schip dat verschillende vlaggen voert door derde landen behandeld worden als een schip zonder nationaliteit.

§ 2. Deze paragraaf stelt de meest adekwate maatregel vast om de naleving van de registratieverplichting af te dwingen, zonder beroep te moeten doen op de rechter.

§§ 3-4. De overige paragrafen regelen de eigenlijke bestraffing van de personen die de verplichtingen van deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten niet naleven.

Art. 15 tot 27

Deze artikelen regelen de aanpassing van de Zeewet aan de rechtstoestand die voor de zeeschepen voortvloeit uit de totstandkoming van de wet betreffende de registratie van zeeschepen.

In de artikelen 16 en 17 wordt de verwijzing in de artikelen 8 en 9 van de Zeewet naar artikel 3 van die wet vervangen door een verwijzing naar het register der zeeschepen. Dit is nodig omdat artikel 3 van de Zeewet bij dit ontwerp wordt opgeheven.

In de artikelen 18 tot 22, 24 en 25 van het ontwerp worden aan verscheidene artikelen van de Zeewet de uit het ontwerp voortvloeiende wijzigingen inzake terminologie aangebracht.

Art. 23

Dit artikel vervangt het bestaande artikel 43 van de Zeewet om volgende redenen :

1) Het eerste lid werd, zonder de draagwijdte ervan te wijzigen, op een nauwkeurige wijze geherformuleerd, daarbij ook rekening houdend met de noodzakelijke terminologische aanpassing.

2) De tekst van het tweede lid diende te worden aangepast om rekening te houden met twee eerdere wijzigingen. Bedoelde wijzigingen vloeiden voort enerzijds uit artikel 81 van het Wetboek der Zegelrechten waardoor onder meer de niet in dat Wetboek

Art. 14

Cet article fixe les dispositions pénales.

§ 1^{er}. Est confisqué le navire dont l'enregistrement a été effectué à l'aide de document entaché de faux. Cette mesure vise avant tout à éviter que des titres de propriété inadéquats ne soient présentés à la déclaration d'enregistrement. Ceci permet de contribuer à la lutte contre le commerce international de navires volés.

Le deuxième alinéa punit le fait de battre plusieurs pavillons puisqu'il en résulte généralement une intention frauduleuse, voire criminelle. En vertu de la Convention de Genève sur la haute mer, un navire naviguant sous plusieurs pavillons peut être assimilé par les Etats tiers à un navire sans nationalité.

§ 2. Ce paragraphe fixe la mesure la plus adéquate pour forcer le respect de l'obligation d'enregistrement, sans devoir faire appel au juge.

§§ 3-4. Les autres paragraphes régissent la sanction proprement dite des personnes qui ne respectent pas les obligations résultant de cette loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 15 à 27

Ces articles régissent l'adaptation de la Loi maritime à la situation juridique résultant pour les navires de l'instauration de la loi relative à l'enregistrement des navires.

Les articles 8 et 9 de la Loi maritime renvoient à l'article 3 de cette loi. Les articles 16 et 17 du projet remplacent la référence à l'article 3 de la Loi maritime par une référence au registre des navires de mer. Cette modification s'avère nécessaire suite à l'abrogation de l'article 3 de la Loi maritime.

Les articles 18 à 22, 24 et 25 du projet modifient plusieurs articles de la Loi maritime pour les mettre en concordance avec la nouvelle terminologie résultant du présent projet.

Art. 23

Cet article remplace l'actuel article 43 de la Loi maritime pour les raisons suivantes :

1) Le premier alinéa est formulé de façon plus précise et en tenant compte de la nouvelle terminologie sans pour autant modifier sa portée.

2) Le texte du 2^{ième} alinéa est rédigé en tenant compte de deux modifications qui ont eu lieu antérieurement. Ces modifications résultaient d'une part de l'article 81 du Code des droits de timbre qui abrogeait notamment toutes les exonérations non

hernomen vrijstellingen afgeschaft werden en waardoor de registers van de scheepshypotheekbewaring aan het Zegelrecht werden onderworpen en anderzijds uit een koninklijk besluit van 14 juli 1933 genomen ter uitvoering van de wet van 17 mei 1933 waardoor het nummeren en het korttekenen van de bladen van deze registers niet meer door de in artikel 43 van de Zeewet aangeduide magistraat maar door een door de Minister van Financiën aangeduide ambtenaar moeten gedaan worden.

3) De aanpassing van het derde lid is een loutere vormaanpassing. In de Nederlandse tekst werd gestreefd naar een eenheid in de terminologie door de benaming « register der nederleggingen » te vervangen door « register der overleggingen ».

4) Volledig nieuw is de toevoeging van een vierde lid aan artikel 43 van de Zeewet. Thans wordt het opmaken van het dubbel van het register der overleggingen op alle hypotheekkantoren nog steeds geregeld bij de wet van 4 juli 1887 betreffende de bewaring van de archieven van de hypotheekkantoren. Deze werkwijze komt hierop neer dat het dubbel dagelijks door het met de hand afschrijven van het origineel, moet worden bijgehouden. Deze werkwijze is vandaag volkomen voorbijgestreefd. Daarom wordt in het kader van dit wetsontwerp de mogelijkheid voorzien om deze werkwijze te moderniseren, althans voor het hypotheekkantoor aangeduid overeenkomstig artikel 2, § 2, van dit ontwerp. Aan de hand van de opgedane ervaring zal de nieuwe werkwijze bij een later door te voeren wijziging van de wet van 4 juli 1887 kunnen veralgemeend worden voor alle hypotheekkantoren.

Art. 27

De huidige artikelen 4 en 6 van de Zeewet zullen bij de inwerkingtreding van de wet betreffende de registratie van zeeschepen geen plaats meer vinden in titel I van boek II van het Wetboek van Koophandel. Deze artikelen worden in zoverre zij van toepassing zijn op de facultatieve teboekstelling van binnenschepen overgeplaatst naar titel X van dit boek. Artikel 272bis van titel X, verwees trouwens reeds naar genoemde artikelen voor de teboekstelling van de binnenschepen.

De aanpassingen aan de bestaande teksten van de §§ 1 en 2 van artikel 272bis zijn van technische aard en volgen uit het feit dat bevoegdheid aan de Koning wordt gegeven om het hypotheekkantoor aan te duiden waar de registratie moet gebeuren (cf. eveneens de commentaar gegeven bij artikel 2, § 2 van dit ontwerp).

Art. 28

Dit artikel verplaatst artikel 15 van de wet op de zeebrieven die door onderhavige wet wordt opgeheven, naar de wet op de zeevaartpolitie. De tekst werd

reprises par ce Code et qui soumettait, par conséquent, les registres du conservateur des hypothèques au droit de timbre, et d'autre part de l'arrêté royal du 14 juillet 1933 pris en exécution de la loi du 17 mai 1933 prévoyant que les feuillets de ces registres ne sont plus cotés et paraphés par le juge désigné à l'article 43 de la Loi maritime mais par un fonctionnaire désigné par le Ministre des Finances.

3) La modification apportée au troisième alinéa n'est que de pure forme. Dans le texte néerlandais, le terme « register der nederleggingen » a été remplacé par le terme « register der overleggingen » dans le but d'une uniformisation de la terminologie.

4) L'article 43 de la Loi maritime est complété par un nouvel alinéa 4. Actuellement, la confection du double du registre de dépôts est réglée pour toutes les conservations des hypothèques par la loi du 4 juillet 1887 concernant la conservation des archives des bureaux d'hypothèques. Ce procédé consiste à recopier à la main, jour après jour, le registre d'origine. Cette façon de travailler est totalement dépassée à l'heure actuelle. C'est pourquoi il est prévu, dans le cadre de ce projet, de moderniser les méthodes de travail dans la conservation des hypothèques qui sera désignée conformément à l'article 2, § 2, du projet. Si ces nouvelles pratiques s'avèrent concluantes, elles seront étendues ultérieurement à toutes les conservations des hypothèques par une modification de la loi du 4 juillet 1887.

Art. 27

Les articles 4 à 6 actuels de la Loi maritime ne trouvent plus leur place dans le titre 1^{er} du livre II du Code de commerce après l'entrée en vigueur de la loi relative à l'enregistrement des navires de mer. Ces articles sont reportés au titre X du même livre dans la mesure où ils sont applicables à l'immatriculation facultative des bateaux de navigation intérieure. L'article 272bis du titre X faisait d'ailleurs déjà référence aux articles 4 à 6 précités pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

Les modifications apportées aux §§ 1 et 2 de l'article 272bis sont d'ordre technique et résultent notamment du fait qu'il est donné compétence au Roi de désigner le bureau des hypothèques où peut avoir lieu l'immatriculation (cf. également commentaire à l'article 2, § 2 de ce projet).

Art. 28

Cet article déplace l'article 15 de la loi sur les lettres de mer, abrogée par la présente loi, vers la loi sur la police maritime. Le texte a été actualisé, compte tenu

wel geactualiseerd rekening houdend met de momenteel geldende methoden en doelen van de uitoefening van het politietoezicht. Er wordt ook een sanctie aan toegevoegd omdat de wet van 1842 daarin niet voorziet.

Art. 29

De eerste twee paragrafen regelen de aanpassing van de wet op de scheepsmeting aan de invoering van de voorlopige registratie van schepen onder rompbevrachting, door de artikelen 8 en 10 hiervoor.

De derde paragraaf is een zeer belangrijke interpretatieve bepaling voor het correct begrijpen en toepassen van wetten of verordeningen waarin sprake is van tonnenmaat zonder dat daarbij een verdere bepaling van eenheidsmaat wordt opgegeven.

Art. 30

De definitie van Belgisch zeeschip in de wet op de bescherming van de Belgische koopvaardij moet worden aangepast omdat zij verwijst naar de wet van 2 april 1965 die door het huidig ontwerp wordt opgeheven.

Art. 31

Dit artikel geeft een interpretatieve bepaling die onder meer haar belang heeft voor de toepassing van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek inzake het bewarend en het uitvoerend beslag op zeeschepen. Deze bepalingen verwijzen zowel voor zee- als voor binnenschepen naar de teboekstelling in het scheepsregister.

Art. 33

De eerste paragraaf van artikel 33 regelt de overboeking van de niet vervallen en niet doorgehaalde inschrijvingen betreffende teboekgestelde zeeschepen naar het nieuwe register der zeeschepen.

De tweede paragraaf bepaalt wat er gebeurt met de in het scheepsregister teboekgestelde zeeschepen die in principe moeten geregistreerd worden maar waarvoor geen immatriculatie in het register der zeeschepen wordt gevraagd. De bewaarder zal na de voor de overboeking bepaalde termijn de teboekstelling ambtshalve doorhalen met inachtneming van de voorschriften terzake neergelegd in artikel 5, § 2, van dit ontwerp. De wijze waarop de ingeschreven schuldeisers en beslagleggers dienen verwittigd te worden, wordt in dit geval dus bepaald door de Koning, ook al gaat het om een doorhaling in het register van teboekstelling. De bestaande inschrijvingen van zakelijke rechten en zekerheden blijven ook in dit geval bestaan en zullen naderhand kunnen worden doorgehaald,

des méthodes et objectifs actuellement en vigueur quant à l'exercice de la surveillance policière. Une sanction est également introduite, la loi de 1842 ne prévoyant aucune peine.

Art. 29

Les deux premiers paragraphes adaptent la loi sur le jaugeage des navires à l'instauration de l'enregistrement provisoire de navires affrétés coque nue par les articles 8 et 10 susvisés.

Le troisième paragraphe est une disposition interprétative très importante pour la compréhension et l'application correctes de lois ou règlements traitant du tonnage sans qu'une référence complémentaire d'unité de mesure ne soit mentionnée en l'occurrence.

Art. 30

La définition du navire belge dans la loi protégeant la marine marchande belge doit être adaptée parce qu'elle se réfère à la loi du 2 avril 1965 abrogée par le présent projet.

Art. 31

Cet article comprend une disposition interprétative qui est notamment importante pour l'application des dispositions du Code judiciaire en matière de saisie conservatoire et exécutoire des navires. Ces dispositions se réfèrent à l'immatriculation au registre matricule, tant pour les navires que pour les bateaux de navigation intérieure.

Art. 33

Le premier paragraphe de l'article 33 règle le transfert au nouveau registre des navires de mer des inscriptions non périmées ni radiées des navires de mer immatriculés.

Le deuxième paragraphe règle le sort des navires de mer immatriculés dans le registre matricule qui doivent être enregistrés en principe mais pour lesquels cet enregistrement n'est pas demandé. Après l'expiration du délai prévu pour demander le transfert de l'immatriculation, le conservateur radie d'office l'immatriculation tout en respectant les prescriptions de l'article 5, § 2, du présent projet. La façon dont les créanciers hypothécaires et les tiers qui ont fait inscrire un exploit de saisie doivent être informés, sera également déterminée par le Roi bien qu'il ne s'agisse que d'une radiation dans le registre matricule. Les inscriptions existantes de droits réels et des sûretés réelles subsistent et peuvent être radiées, réduites ou prorogées ultérieurement. Il ne sera toutefois pas

verminderd of verlengd. Nieuwe hypotheeken zullen echter na de ambtshalve doorhaling niet meer in het register van teboekstelling kunnen worden ingeschreven.

De doorhaling van ambtswege brengt hier natuurlijk voor het niet overgeboekte zeeschip verval mee van het recht om de Belgische vlag te voeren en bijgevolg het verval van de bestaande zeebrief.

Art. 34

Dit artikel bevestigt de opdracht die aan de Koning wordt gegeven door artikel 21 van de Zeebrievenwet.

De Minister van Verkeerswezen,

J.L. DEHAENE

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

De Minister van Justitie,

M. WATHELET

possible de prendre inscription d'une nouvelle hypothèque dans le registre matricule après la radiation d'office de l'immatriculation.

La radiation d'office entraîne, pour le navire dont le transfert de l'enregistrement n'est pas demandé, la déchéance du droit de battre pavillon belge et la déchéance de la lettre de mer.

Art. 34

Cet article confirme la mission confiée au Roi par l'article 21 de la loi sur les lettres de mer.

Le Ministre des Communications,

J.L. DEHAENE

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

Le Ministre de la Justice,

M. WATHELET

VOORONTWERP ONDERWORPEN AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

VOORONTWERP HOUDENDE INSTELLING VAN EEN BELGISCH VLAGREGISTER

Artikel 1

Enkel door de registratie in het Belgisch vlagregister vermeld in artikel 3 van boek II van het Wetboek van Koophandel verkrijgt of behoudt een vaartuig de status van Belgisch vaartuig.

Art. 2

§ 1. Belgische vaartuigen zijn verplicht de Belgische vlag te voeren. Zij moeten het recht op deze vlag ten allen tijde kunnen bewijzen door het voorleggen van een document dat daartoe door de Koning werd ingesteld.

§ 2. Het is verboden de Belgische vlag te voeren zonder in het bezit te zijn van het document bedoeld in de vorige paragraaf.

§ 3. De Koning kan, onder door Hem te stellen voorwaarden, bepaalde categorieën van vaartuigen vrijstellen van de verplichting de Belgische vlag te voeren.

Art. 3

De Koning

1° bepaalt welke vaartuigen onder Belgische vlag moeten of mogen geregistreerd worden, alsmede de voorwaarden waaraan zij, hun eigenaars en/of hun beheerder of exploitant daartoe vooraf moeten voldoen; Hij kan inzonderheid vereisten opleggen inzake nationaliteit, woon- of verblijfplaats, vestiging van de hoofdinrichting, alsmede inzake de samenstelling van het maatschappelijk kapitaal;

2° bepaalt de voorwaarden die moeten voldaan worden om de registratie te verkrijgen, stelt vast welke vergunningen daartoe moeten verkregen worden en wijst de overheid aan die deze aflevert;

3° stelt de vormvereisten vast en de inhoud van de aangifte die bij de hypotheekbewaarder moet worden gedaan met het oog op de registratie;

4° duidt aan welke bescheiden bij de aangifte moeten worden gevoegd of waarvan de voorlegging kan worden geëist bij het onderzoek van de registratieaanvraag;

5° wijst de personen aan die gehouden zijn of gemachtigd worden om de aangifte vermeld in 3° in te dienen en stelt daartoe een termijn vast;

6° bepaalt de wijzigingen aan de inhoud van de registratieaan-gifte die bij de bewaarder moeten worden aangemeld, de modaliteiten van deze bijkomende aangifte en de termijn waarin zij moeten worden ingediend;

7° wijst de overheid aan die bevoegd is om het in artikel 2, § 1, vermelde document af te leveren of in te trekken, bepaalt de gevallen waarin dat document vervalt of kan worden ingetrokken, alsmede de verplichtingen verbonden aan het bezit ervan, de retributies verschuldigd voor het afleveren ervan en, gebeurlijk, voor het verlengen van zijn geldigheidsduur;

AVANT-PROJET SOUMIS A L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

AVANT-PROJET DE LOI PORTANT INSTAURATION D'UN REGISTRE DES PAVILLONS BELGES

Article premier

Un bâtiment acquiert ou conserve le statut de bâtiment belge uniquement par l'immatriculation au registre des pavillons belges, visé à l'article 3 du livre II du Code de commerce.

Art. 2

§ 1^{er}. Les bâtiments belges sont tenus de battre pavillon belge. Ils doivent à tout moment être en mesure de prouver le droit à ce pavillon par la présentation d'un document arrêté à cet effet par le Roi.

§ 2. Il est interdit de battre pavillon belge sans être en possession du document visé au paragraphe précédent.

§ 3. Aux conditions qu'il détermine, le Roi peut dispenser certaines catégories de bâtiments de l'obligation de battre pavillon belge.

Art. 3

Le Roi

1° détermine les bâtiments qui doivent ou peuvent être enregistrés sous pavillon belge ainsi que les conditions auxquelles les bâtiments, leurs propriétaires et/ou leur gérant ou exploitant doivent préalablement satisfaire à cet effet; Il peut notamment prescrire des conditions de nationalité, de domicile, de résidence ou d'établissement du siège principal, ainsi que de composition du capital social;

2° définit les conditions auxquelles il doit être satisfait pour obtenir l'immatriculation, détermine les autorisations à obtenir à cet effet, et désigne les autorités habilitées à délivrer ces autorisations;

3° fixe les conditions de forme ainsi que le contenu de la déclaration à déposer chez le conservateur des hypothèques, en vue de l'immatriculation;

4° détermine les documents qui doivent être annexés à la déclaration ou dont la production peut être exigée à l'occasion de l'examen de la demande d'immatriculation;

5° désigne les personnes qui sont tenues ou qui sont habilitées à déposer la déclaration visée sous 3° et fixe un délai à cet effet;

6° détermine les modifications au contenu de la déclaration d'immatriculation qui doivent être portées à la connaissance du conservateur, les modalités de cette déclaration complémentaire ainsi que le délai dans lequel celle-ci doit être déposée;

7° désigne l'autorité compétente pour délivrer ou pour retirer le document visé à l'article 2, § 1^{er}, détermine les cas de déchéance ou de retrait possible du document ainsi que les obligations liées à sa possession, les rétributions dues pour sa délivrance et, éventuellement pour la prolongation de sa validité;

8° stelt de redenen vast die tot doorhaling of opschorting van de registratie leiden; wijst de overheid aan die tot deze doorhaling of opschorting kan besluiten en bepaalt de modaliteiten voor de mededeling van de beslissing aan de hypotheekbewaarder;

9° wijst de overheid aan die ermede belast is de lijst samen te stellen van de vaartuigen die om strategische redenen, onder Belgische vlag moeten gehouden worden;

10° kan eisen dat de kapitein van de vaartuigen die Hij aanwijst de Belgische nationaliteit heeft. Hij duidt ook de overheid aan die van deze vereisten kan ontslaan en gebeurlijk onder welke voorwaarden dit kan geschieden.

Art. 4

§ 1. De Koning wijst de overheid aan die bevoegd is om toe te staan dat een onder Belgische vlag geregistreerd vaartuig, voor de duur bepaald in een chertepartij, onder vreemde vlag wordt geregistreerd.

§ 2. De toestemming is steeds afhankelijk van de verbintenis dat het beschouwde vaartuig, op het eerste verzoek van de overheid aan degene op wiens naam het staat geregistreerd, terug onder Belgische vlag wordt gebracht als, naar het oordeel van de overheid, een internationaal conflict dreigt.

§ 3. De registratie onder Belgische vlag wordt opgeschort voor de duur vermeld in de chertepartij.

§ 4. De opschorting krijgt uitwerking door de inschrijving in het vlagregister van het document waaruit de toestemming blijkt. De hypotheekbewaarder tekent de inschrijving aan op het document.

§ 5. De Koning wijst de overheid aan die bevoegd is om toe te staan dat een vaartuig, dat onder vreemde vlag geregistreerd werd, in het Belgisch vlagregister wordt ingeschreven.

§ 6. De Koning stelt de voorwaarden vast waaraan het verlenen van de toelating vermeld in de §§ 1 en 5 is onderworpen.

Art. 5

Als het vaartuig toebehoort aan meerdere natuurlijke personen of aan een rechtspersoon, vallen de door of krachtens deze wet aan de scheepseigenaar opgelegde verplichtingen evenals de straffen opgelopen in de gevallen vermeld in artikel 7, § 3, 1° en 2°, ondeelbaar ten laste van iedere medeëigenaar of bestuurder.

Art. 6

In de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie wordt een artikel 1bis ingelast, dat als volgt luidt:

« De kapiteins of de schippers van alle vaartuigen, zonder onderscheid van nationaliteit, zijn ertoe verplicht bij het in- en uitvaren van een Belgische haven, aan de waterschout de documenten voor te leggen waarvan de Koning de voorlegging voorschrijft. ».

Art. 7

§ 1. Kunnen worden verbeurd verklaard:

1° vaartuigen die in het vlagregister werden ingeschreven met gebruik van enig geschrift waarin valsheid werd gepleegd of waarvoor een registratieaangifte werd ingediend die op een dergelijk document was gesteund;

8° arrête les causes de radiation ou de suspension de l'immatriculation; désigne l'autorité habilitée à prononcer cette radiation ou cette suspension et détermine les modalités de communication de la décision au conservateur des hypothèques;

9° désigne l'autorité chargée d'établir la liste des bâtiments qui, pour des raisons stratégiques, doivent être gardés sous pavillon belge;

10° peut imposer des conditions de nationalité pour le capitaine des bâtiments qu'il désigne. Il indique également qui peut dispenser de ces conditions et éventuellement à quelles conditions ceci peut se faire.

Art. 4

§ 1^{er}. Le Roi désigne l'autorité habilitée à autoriser, pour la durée fixée dans une charte-partie, l'enregistrement à l'étranger d'un bâtiment immatriculé au registre des pavillons belges.

§ 2. L'autorisation est toujours subordonnée à l'obligation que le bâtiment sera remplacé sous pavillon belge à la première demande de l'autorité adressée à celui au nom duquel le bâtiment a été immatriculé, au cas où l'autorité estime qu'il y a menace d'un conflit international.

§ 3. L'immatriculation sous pavillon belge sera suspendu pour la durée fixée dans la charte-partie.

§ 4. La suspension devient effective par l'inscription dans le registre des pavillons du document accordant l'autorisation. Le conservateur des hypothèques fera mention de cette inscription sur ce document.

§ 5. Le Roi désigne l'autorité habilitée à autoriser qu'un bâtiment immatriculé sous pavillon étranger soit enregistré au registre des pavillons belges.

§ 6. Le Roi détermine les conditions auxquelles la délivrance des autorisations visées au §§ 1^{er} et 5, est soumise.

Art. 5

Lorsque le bâtiment appartient à plusieurs personnes physiques ou à une personne morale, les obligations imposées par ou en vertu de la présente loi au propriétaire du bâtiment ainsi que les pénalités encourues dans les cas visés à l'article 7, § 3, 1° et 2°, incombent indivisiblement à chaque copropriétaire ou administrateur.

Art. 6

A la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime, un article 1bis est ajouté, rédigé comme suit:

« Les capitaines ou patrons de tous bâtiments, sans distinction de nationalité sont tenus, à l'entrée et à la sortie d'un port belge, de présenter au commissaire maritime les documents dont le Roi prescrit la présentation. »

Art. 7

§ 1^{er}. Peuvent être confisqués:

1° les bâtiments immatriculés sur la base d'un document entaché de faux ou pour lesquels une déclaration sur un tel document, a été faite;

2^o vaartuigen aan boord waarvan documenten werden aange- troffen die in hoofde van dat vaartuig het recht staven op het gelijktijdig voeren van meer dan één vlag.

§ 2. Worden, op kosten en risico van de eigenaar, aan de ket- ring gelegd tot aan de verplichtingen inzake inschrijving, door of krachtens deze wet gesteld, is voldaan, alle vaartuigen die niet aan deze verplichtingen voldoen.

§ 3. Met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en/of een geldboete van vijfduizend tot vijftigduizend frank wor- den bestraft:

1^o Al wie de voorschriften niet naleeft die door of krachtens deze wet werden uitgevaardigd;

2^o Al wie een vaartuig, waarvoor dezelfde voorschriften niet werden nageleefd, in de vaart brengt of doet varen hetzij als eige- naar, als beheerder of als exploitant, hetzij als charterer, hetzij als kapitein of schipper.

3^o De kapitein of de schipper die, zelfs buiten België:

a) de voorschriften of het verbod van artikel 2, §§ 1 en 2, over- treedt;

b) behalve in het geval voorzien door artikel 4, § 4, aan boord van een aan deze wet onderworpen vaartuig de vlag heeft gevoerd van een andere Staat.

§ 4. Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek zonder uitzondering van hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn van toepas- sing bij de bestrafing van de misdrijven die door deze wet worden strafbaar gesteld.

Art. 8

In boek II van het Wetboek van Koophandel worden volgende wijzigingen aangebracht:

1^o Artikel 3 wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Artikel 3. — De registratie vermeld in artikel 1 van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister, geschiedt onder een speciaal nummer van een register dat gehouden wordt op het kantoor van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen.

De Koning stelt de vormvoorwaarden vast waaraan dit register moet beantwoorden evenals de modaliteiten van de registratie. Hij kan inzonderheid voorschrijven dat het register verdeeld is in rubrieken waaronder de vaartuigen worden geregistreerd op grond van hun bestemming en/of hun vaargebied. »

2^o Artikel 6 wordt aangevuld met een § 4 die als volgt luidt:

« § 4. De opschorting van de registratie voor de duur van de chertepartij, vermeld in artikel 4, § 3, van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister, heeft geen enkele invloed op de inschrijvingen verricht of nog te verrichten krachtens dit Wetboek. »

3^o Artikel 43 wordt als volgt gewijzigd:

a) de woorden « alsmede het register van teboekstelling wor- den » worden geschrapt;

b) de woorden « zij worden genummerd en gekorttekend » worden vervangen door de woorden « Het wordt genummerd en gekorttekend »;

c) er worden een derde en een vierde lid toegevoegd, die als volgt luiden:

« Na de afsluiting van het register der neerleggingen, wordt daarna zonder verplaatsing een copie gemaakt door de hypotheekbewaarder of door de ambtenaar die daartoe speciaal werd gemachtigd door de directeur-generaal van het Bestuur van de belasting over de toegevoegde waarde, de registratie en de domeinen.

2^o les bâtiments à bord desquels des documents ont été décou- verts qui étayent dans le chef de ce bâtiment le droit de battre plus d'un pavillon en même temps.

§ 2. Seront mis à la chaîne aux frais et aux risques et périls du propriétaire jusqu'à l'accomplissement des obligations relatives à l'immatriculation instituées par ou en vertu de cette loi, tous les bâtiments qui ne satisfont pas à ces obligations.

§ 3. Sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et/ou d'une amende de cinq mille à cinquante mille francs:

1^o Quiconque ne respecte pas les prescriptions qui ont été ins- taurées par ou en vertu de cette loi;

2^o Quiconque étant propriétaire, gérant ou exploitant, soit affrèteur soit capitaine ou batelier, met en navigation ou fait navi- guer un bâtiment pour lequel ces mêmes prescriptions n'ont pas été observées.

3^o Le capitaine ou le batelier qui, même en dehors de la Belgi- que:

a) enfreint les prescriptions ou l'interdiction de l'article 2, §§ 1^{er} et 2;

b) a battu, sauf le cas prévu à l'article 4, § 4, à bord d'un navire soumis à la présente loi, le pavillon d'un autre Etat.

§ 4. Toutes les dispositions du livre I du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85 sont applicables en cas de répression des délits prévus par la présente loi.

Art. 8

§ 1^{er}. Au livre II du Code de commerce sont apportées les modifications suivantes:

1^o L'article 3 est remplacé par la disposition suivante.

« Article 3. — L'immatriculation visée par l'article 1^{er} de la loi du ... portant instauration d'un registre des pavillons belges est réalisée sous un numéro spécial d'un registre tenu au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

Le Roi détermine les conditions de forme auxquelles doit répondre ce registre ainsi que les modalités de l'immatriculation. Il peut notamment prescrire que le registre sera divisé en rubriques sous lesquelles les bâtiments seront immatriculés en raison de leur affectation et/ou de leur zone de navigation. »

2^o L'article 6 est complété par un § 4 rédigé comme suit:

« § 4. La suspension de l'immatriculation pour la durée fixée dans la charte-partie visée à l'article 4, § 3, de la loi du ... instau- rant le registre des pavillons belges, n'exerce aucune influence sur les inscriptions prises ou à prendre en vertu du présent Code. »

3^o L'article 43, est modifié comme suit:

a) les mots « ainsi que le registre matricule sont » sont suppli- més;

b) les mots « ils sont cotés et paraphés » sont remplacés par les mots « il est coté et paraphé »;

c) il est ajouté un troisième et quatrième alinéas libellés comme suit:

« Après la clôture du registre de dépôts, une copie en est établie, sans déplacement, par le conservateur des hypothèques ou par le fonctionnaire spécialement délégué à cet effet par le directeur- général de l'Administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

De Minister van Financiën of zijn gemachtigde stelt van deze copie de vorm vast alsmede de plaats, de termijn en de modaliteiten van neerlegging. »

4^o Artikel 272 wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Artikel 272. — Met uitzondering van de artikelen 1 en 23, § 1, 5^o, is titel I van boek II van dit Wetboek van toepassing op de binnenvaart.

Art. 9

§ 1. In artikel 1, 3^o, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen wordt het woord « gewoonlijk » geschrapt.

§ 2. In artikel 4, 1^o, van dezelfde wet wordt een littera l) ingevoegd luidend als volgt:

« l) de veiligheid van de lading, met het oog op de bescherming van belangen aan boord van het schip en van belangen daarbuiten gelegen. »

Art. 10

§ 1. In artikel 5 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting wordt een paragraaf 3 toegevoegd, luidend als volgt:

« § 3. § 1, 2 tot en met 4, en § 2, zijn niet van toepassing op de vaartuigen die krachtens artikel 4 van de vlagregisterwet van ... onder vreemde vlag werden gebracht. »

§ 2. Aan artikel 6 van dezelfde wet wordt een paragraaf 3 toegevoegd, luidend als volgt:

« § 3. De vorige paragrafen zijn niet van toepassing op de vaartuigen die krachtens artikel 4 van de vlagregisterwet van ... onder Belgische vlag werden gebracht. »

§ 3. Artikel 22 van dezelfde wet wordt door de volgende bepalingen vervangen:

« Wanneer in de wetten of verordeningen zonder nadere bepaling sprake is van « ton » of van « tonnenmaat », dient aangenomen dat daardoor de bruto-tonnenmaat bedoeld wordt. »

Art. 11

In artikel 1 van de wet van 25 januari 1984 betreffende de bescherming van de Belgische koopvaardij, wordt de bepaling van « Belgisch zeeschip » vervangen door de volgende:

« Belgisch zeeschip » : een vaartuig dat in de internationale handel over zee aangewend wordt voor het vervoer van goederen, passagiers of beide, of dat blijkens zijn constructie daartoe bestemd is, en dat onder Belgische vlag is geregistreerd. »

Art. 12

De Koning stelt de retributie vast voor de uitvoering van elke formaliteit door deze wet vermeld.

Art. 13

Voor de vaartuigen ingeschreven in het Belgisch vlagregister moeten, in alle wetten en verordeningen, de uitdrukkingen die verwijzen naar de begrippen « register van teboekstelling » respectievelijk « teboekstelling » begrepen worden als « Belgisch vlagregister » respectievelijk « registratie onder Belgische vlag. »

Le Ministre des Finances ou son délégué détermine la forme de cette copie ainsi que le lieu, le délai et les modalités de dépôt. »

4^o L'article 272 est remplacé par la disposition suivante:

« Article 272. — A l'exception des articles 1^{er} et 23, § 1^{er}, 5^o, le titre I^{er} du livre II du présent Code est applicable à la navigation intérieure.

Art. 9

§ 1^{er}. A l'article 1^{er}, 3^o, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, le mot « habituellement » est supprimé.

§ 2. A l'article 4, 1^o, de la même loi, une lettre l) est insérée, rédigée comme suit:

« l) la sécurité de la cargaison, en vue de la protection des intérêts à bord et en dehors du bâtiment. »

Art. 10

§ 1^{er}. A l'article 5 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires un paragraphe 3 est ajouté, rédigé comme suit:

« § 3. Le § 1^{er}, 2, jusqu'à 4 y compris, et le § 2, ne sont pas applicables aux bâtiments qui, selon l'article 4 de la loi du registre des pavillons du ... sont enregistrés sous pavillon étranger. »

§ 2. A l'article 6 de la même loi un paragraphe 3 est ajouté, rédigé comme suit:

« § 3. Les paragraphes précédents ne sont pas applicables aux bâtiments qui, selon l'article 4 de la loi du registre des pavillons du ... sont enregistrés sous pavillon belge. »

§ 3. L'article 22 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

« Quand les lois et règlements font mention de « tonnes » ou de « tonnage » sans plus de précision, il faut entendre par ces notions le tonnage brut. »

Art. 11

A l'article 1^{er} de la loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge, la définition de « navire de mer belge » est remplacée par la suivante:

« Navire de mer belge » : un bâtiment utilisé dans le commerce international pour le transport de biens et de passagers ou des deux ou y destiné de par sa construction et qui est enregistré sous pavillon belge. »

Art. 12

Le Roi fixe la rétribution afférente à l'exécution de chacune des formalités prévues par la présente loi.

Art. 13

En ce qui concerne les bâtiments immatriculés au registre des pavillons belges il y a lieu d'entendre, dans toutes les lois et règlements par la notion registre matricule ou analogue, l'expression « registre des pavillons belges ».

Art. 14

§ 1. Als een vaartuig, dat onder de vroegere wet in het scheepsregister werd teboekgesteld en dat het voorwerp is geweest van een hypotheaire inschrijving, in het Belgisch vlagregister wordt geregistreerd, worden de niet-vervallen en niet-doorgehaalde inschrijvingen door de hypotheekbewaarder ambtshalve overgeboekt in het vlagregister.

Deze overboeking heeft geen invloed op de rangorde van de inschrijvingen. Zij brengt wel van rechtswege de doorhaling mee van de teboekstelling van de betrokken vaartuigen in het scheepsregister.

De Koning stelt de modaliteiten vast voor het doorvoeren van deze overboeking en deze doorhaling.

§ 2. De hypotheekbewaarder haalt in het scheepsregister ambtshalve de teboekstelling door van alle vaartuigen zonder onderscheid waarvoor geen inschrijving werd gedaan of waartomtrent de inschrijving is vervallen of doorgehaald.

De Koning bepaalt de termijn waarbinnen deze doorhaling moet doorgang vinden en stelt daarvan de modaliteiten vast.

Art. 15

Worden opgeheven:

1° de koninklijke besluiten van 14 oktober 1937 en van 10 mei 1940 betreffende het behoud en de uitbreiding van 's lands vloot;

2° de wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen;

3° de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven;

4° de artikelen 4, 5, 7, 7bis, en 272bis, van boek II van het Wetboek van Koophandel.

Art. 16

De Koning stelt de datum vast waarop elke bepaling van deze wet geheel of gedeeltelijk in werking treedt.

Art. 14

§ 1^{er}. Lors de l'immatriculation au registre des pavillons belges, d'un bâtiment immatriculé au registre matricule conformément à la loi antérieure, et ayant fait l'objet d'une formalité hypothécaire, les inscriptions non périmées ni radiées sont transférées d'office par le conservateur au registre des pavillons belges.

Ce transfert n'exerce aucune influence quant à l'ordre de ces inscriptions. Il entraîne la radiation d'office de l'immatriculation des bâtiments concernés dans le registre matricule.

Le Roi règle les modalités suivant lesquelles s'opèrent ce transfert et cette radiation.

§ 2. Le conservateur des hypothèques radie d'office les immatriculations au registre matricule de tous les bâtiments sans distinction qui n'ont pas fait l'objet d'une inscription, ou à propos desquels l'inscription est périmée ou a été radiée.

Le Roi fixe le délai dans lequel cette radiation doit intervenir et en détermine les modalités.

Art. 15

Sont abrogés:

1° les arrêtés royaux du 14 octobre 1937 et du 10 mai 1940 concernant la conservation et le développement de l'outillage naval de la nation;

2° la loi du 2 avril 1965 concernant la nationalité des navires et de l'immatriculation de navires et de bateaux d'intérieur;

3° la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer;

4° les articles 4, 5, 7, 7bis, et 272bis, du livre II du Code de commerce.

Art. 16

Le Roi fixe la date à laquelle chacune des dispositions de la présente loi entre en vigueur entièrement ou partiellement.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 23 januari 1989 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende instelling van een Belgisch vlagregister », heeft op 24 mei 1989 het volgend advies gegeven:

ALGEMENE OPMERKING

De ontworpen wet voorziet in de opheffing van onder meer de wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven en de artikelen 4, 5, 7, 7bis en 272bis van boek II van het Wetboek van Koophandel, en gelast de Koning een nieuwe reglementering ter zake vast te stellen.

In zoverre het wetsontwerp handelt over de teboekstelling van de zeeschepen, dat wil zeggen de schepen die varen in de territoriale zee en daarbuiten, kan worden aangenomen dat de nationale wetgever, met uitsluiting van de Gewesten, bevoegd is om de aan gelegenheid te regelen en dat de Gewesten niet moeten worden betrokken bij het ontwerpen van die regeling overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd op 8 augustus 1988. Het grondgebied van de Gewesten strekt zich immers niet uit tot de territoriale zee. Alleen in zeer beperkte gevallen verleent de voormelde bijzondere wet ter zake enige bevoegdheid aan de Gewesten (artikel 6, § 1, X, tweede lid).

In zoverre het ontwerp daarentegen tot doel heeft de teboekstelling uit te breiden tot de binnenschepen, behoort de aangelegenheid eveneens tot de bevoegdheid van de Staat, maar moeten de Gewesten overeenkomstig evengoemd artikel 6, § 4, 3°, betrokken worden bij het ontwerpen van die regeling.

Blijkens de inlichtingen die de gemachtigde ambtenaar aan de Raad van State heeft verstrekt, zijn de Gewestexecutieven niet betrokken bij het opstellen van het ontwerp.

Wat betreft de bepalingen die betrekking hebben op de teboekstelling van de binnenschepen is het ontwerp bijgevolg niet in zoverre gereed dat het aan de Raad van State kan worden voorgelegd. Die bepalingen zouden hem eerst opnieuw mogen worden voorgelegd nadat die vormvereiste is vervuld.

Onder voorbehoud van de vorenstaande algemene opmerking, de bijzondere opmerkingen en de tekstvoorstellen die in het kader van het onderzoek van de verschillende artikelen in overweging worden gegeven, wordt voorgesteld de tekst als volgt in te delen:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1: § 1: artikel 1 van het ontwerp.

§ 2: artikel 3, 1°, van het ontwerp.

§ 3: artikel 3, 3°, 4° en 5°, van het ontwerp.

§ 4: artikel 3, 6°, van het ontwerp.

Artikel 2: artikel 3, 8°, van het ontwerp.

Artikel 3: artikel 3, 9°, van het ontwerp.

Artikel 4: artikel 3, 10°, van het ontwerp.

Artikel 5: § 1: artikel 4, §§ 1, 3, 4 en 6 (*partim*) van het ontwerp.

§ 2: artikel 4, § 2, van het ontwerp.

Artikel 6: artikel 4, §§ 5 en 6 (*partim*), van het ontwerp.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, le 23 janvier 1989, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant instauration d'un registre des pavillons belges », a donné le 24 mai 1989 l'avis suivant:

OBSERVATION GENERALE

La loi en projet abroge notamment la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires de mer et à l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur, la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer et les articles 4, 5, 7, 7bis et 272bis du livre II du Code de Commerce, et charge le Roi d'établir une nouvelle réglementation en la matière.

Dans la mesure où le projet de loi vise l'immatriculation des bateaux de haute mer, c'est-à-dire naviguant dans la mer territoriale et au-delà, il peut être considéré que le législateur national est compétent, à l'exclusion des Régions, pour régler la matière et que celles-ci ne doivent pas être associées à l'élaboration de cette réglementation en exécution de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée le 8 août 1988. En effet, le territoire des Régions ne s'étend pas à la mer territoriale. Ce n'est que dans des hypothèses tout à fait limitées que la loi spéciale précitée leur donne une certaine compétence (article 6, § 1^{er}, X, alinéa 2).

Par contre, dans la mesure où le projet vise à étendre l'immatriculation aux bateaux de la navigation intérieure, la matière est également de la compétence de l'Etat mais les Régions doivent être, conformément à l'article 6, § 4, 3°, précité, associées à l'élaboration de cette réglementation.

D'après les renseignements fournis au Conseil d'Etat par le fonctionnaire délégué, les Exécutifs régionaux n'ont pas été associés à l'élaboration du projet.

En ce qui concerne les dispositions relatives à l'immatriculation des bateaux d'intérieur, le projet n'est donc pas en état d'être soumis au Conseil d'Etat. Ces dispositions ne pourraient lui être soumises à nouveau qu'après l'accomplissement de cette formalité.

Sous la réserve de l'observation générale qui précède, des observations particulières et des propositions de texte suggérées dans le cadre de l'examen des différents articles, il est proposé de diviser le texte comme suit:

CHAPITRE 1^{er}

Dispositions générales

Article 1^{er}: § 1^{er}: article 1^{er} du projet.

§ 2: article 3, 1°, du projet.

§ 3: article 3, 3°, 4° et 5°, du projet.

§ 4: article 3, 6°, du projet.

Article 2: article 3, 8°, du projet.

Article 3: article 3, 9°, du projet.

Article 4: article 3, 10°, du projet.

Article 5: § 1^{er}: article 4, §§ 1^{er}, 3, 4 et 6 (*partim*), du projet.

§ 2: article 4, § 2, du projet.

Article 6: article 4, §§ 5 et 6 (*partim*), du projet.

Artikel 7: § 1: artikel 2, §§ 1 en 2, van het ontwerp.
§ 2: artikel 3, 7^o, van het ontwerp.
§ 3: artikel 2, § 3, van het ontwerp.
Artikel 8: artikel 5 van het ontwerp.
Artikel 9: artikel 7 van het ontwerp.
Artikel 10: artikel 12 van het ontwerp.

HOOFDSTUK II

Wijzigingsbepalingen

Artikel 11: artikel 6 van het ontwerp.
Artikel 12: artikel 8, 1^o, van het ontwerp.
Artikel 13: artikel 8, 2^o, van het ontwerp.
Artikel 14: artikel 8, 3^o, van het ontwerp.
Artikel 15: artikel 8, 4^o, van het ontwerp.
Artikel 16: artikel 10 van het ontwerp (met uitzondering van § 3 van artikel 10).
Artikel 17: artikel 11 van het ontwerp.
Artikel 18: artikel 13 van het ontwerp.

HOOFDSTUK III

Opheffingsbepalingen

Artikel 19: artikel 15 van het ontwerp.

HOOFDSTUK IV

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 20: artikel 14 van het ontwerp.
Artikel 21: artikel 16 van het ontwerp.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

De ontworpen wet bevat bepalingen die niets te maken hebben met het Belgisch vlagregister (artikelen 6, 9 en 10, § 3). Indien die artikelen gehandhaafd worden, moet het opschrift worden aangepast.

Indieningsformulier

Her is nodig te schrijven: « ..., Onze Minister van Justitie zijn gelast ... » in plaats van « ..., Onze Minister van Justitie zijn ermee gelast ... ».

Bepalend gedeelte

Artikel 1

De term « vaartuig » is ruimer dan de term « zeeschip », die in de wet van 2 april 1965 wordt gebruikt.

Article 7: § 1^{er}, article 2, §§ 1^{er} et 2, du projet.
§ 2: article 3, 7^o, du projet.
§ 3: article 2, § 3, du projet.
Article 8: article 5 du projet.
Article 9: article 7 du projet.
Article 10: article 12 du projet.

CHAPITRE II

Dispositions modificatives

Article 11: article 6 du projet.
Article 12: article 8, 1^o, du projet.
Article 13: article 8, 2^o, du projet.
Article 14: article 8, 3^o, du projet.
Article 15: article 8, 4^o, du projet.
Article 16: article 10 du projet (à l'exception du § 3 de l'article 10).
Article 17: article 11 du projet.
Article 18: article 13 du projet.

CHAPITRE III

Dispositions abrogatoires

Article 19: article 15 du projet.

CHAPITRE IV

Dispositions transitoires et finales

Article 20: article 14 du projet.
Article 21: article 16 du projet.

EXAMEN DU TEXTE

Intitulé

La loi en projet contient des dispositions qui n'ont rien à voir avec le registre des pavillons belges (articles 6, 9 et 10, § 3). Si ces articles sont maintenus, il convient d'adapter l'intitulé.

Formule de présentation

Le texte néerlandais devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui a été faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Dispositif

Article 1^{er}

Le terme « bâtiment » est plus large que le terme « navire » qu'utilise la loi du 2 avril 1965 pour viser les navires de mer.

In overeenstemming met de algemene opmerking en zoals het ontwerp nu is, moet de toepassingsfeer van artikel 1 tot de zeeschepen worden beperkt en moet de terminologie van de andere bepalingen van het ontwerp dienovereenkomstig worden aangepast.

Bovendien moet in de Nederlandse tekst van artikel 1, ter wille van de overeenstemming met de terminologie gebruikt in boek II van het Wetboek van Koophandel, het woord « registratie » door het woord « teboekstelling » worden vervangen. Dezelfde opmerking geldt voor alle artikelen waar in de Franse tekst de woorden « immatriculation » of « immatriculer » voorkomen, die dan telkens respectievelijk door « teboekstelling » of « teboekstellen » moeten worden vertaald.

Art. 2

In paragraaf 1 schrijve men: « te allen tijde », i.p.v. « ten allen tijde ».

Art. 3

1) Luidens de bepaling onder 1^o is de Koning ermee belast te bepalen welke « vaartuigen » « onder Belgische vlag moeten of mogen geregistreerd worden ». Ter wille van de overeenstemming moeten die woorden worden vervangen door de woorden « in het Belgisch vlagregister moeten of mogen teboekgesteld worden ». Dezelfde opmerking geldt voor de latere artikelen waar de terminologie verschilt van die van artikel 1 (bv. de artikelen 10, § 2, en 11).

Bovendien is het gebruik van de voegwoordcombinatie « en/of » verkeerd. Men schrijve « hun eigenaars of hun beheerder ».

2) Luidens de bepaling onder 2^o « bepaalt (de Koning) de voorwaarden die moeten voldaan worden om de registratie te verkrijgen ». Die woorden zijn enkel een herhaling van de bepaling onder 1^o en moeten vervallen.

De ontworpen bepaling luidt verder dat de Koning vaststelt « welke vergunningen daartoe moeten verkregen worden en de overheid aan (wijst) die deze aflevert ».

Volgens de gemachtigde ambtenaar is die bepaling ingevoegd op verzoek van het Ministerie van Financiën, dat het optreden van de bewaarder der scheepshypotheeken te Antwerpen wil beperken tot de materiële verrichting bestaande in de teboekstelling en de waterschout ermee wil belasten erop toe te zien dat aan de voorwaarden wordt voldaan en, in voorkomend geval, een vergunning voor teboekstelling te verlenen.

Men kan ervan uitgaan dat de vergunning van de waterschout deel uitmaakt van de voorwaarden die de Koning krachtens de bepaling onder 1^o zal stellen, zodat de woorden « stelt vast welke vergunningen daartoe moeten verkregen worden en wijst de overheid aan die deze aflevert » kunnen vervallen. Als de stellers van het ontwerp in de wet echter uitdrukkelijk willen voorzien in het optreden van de waterschout, moet hun bedoeling duidelijk in de tekst blijken.

3) De bepaling onder 9^o machtigt de Koning om het koninklijk besluit van 14 oktober 1937 betreffende het behoud en de uitbreiding van 's lands vloot, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 mei 1940 betreffende de aankoop en de verkoop van schepen en betreffende de bevrachting ervan, te vervangen.

Volgens de gemachtigde ambtenaar zal een van de door de Koning gestelde voorwaarden voor teboekstelling in het Belgisch vlagregister zijn dat het « vaartuig » aan Belgen moet toebehoren. De ontworpen bepaling strekt er dus toe de Belgische eigenaar van een « vaartuig » dat door de Koning wegens het « strategisch » belang ervan wordt aangewezen, te verbieden het te verkopen aan een buitenlander of een buitenlands bedrijf.

Conformément à l'observation générale, dans l'état actuel du projet, le champ d'application de l'article 1^{er} doit être limité aux navires de mer et la terminologie des autres dispositions du projet doit être adaptée en conséquence.

Le texte néerlandais du projet appelle en outre une observation de forme, qui est formulée dans la partie néerlandaise du présent avis.

Art. 2

Le paragraphe 1^{er} du texte néerlandais devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui a été faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 3

1) Selon le 1^o, le Roi est chargé de déterminer les « bâtiments » qui doivent ou peuvent « être enregistrés sous pavillon belge ». Dans un souci de concordance, ces mots doivent être remplacés par les mots « être immatriculés au registre des pavillons belges ». La même remarque vaut pour les articles ultérieurs dont la terminologie diffère de celle de l'article 1^{er} (p. ex. les articles 10, § 2, et 11).

D'autre part, l'emploi de la double conjonction « et/ou » est incorrect. Il faut écrire « leurs propriétaires ou leur gérant ».

2) Selon le 2^o, le Roi « définit les conditions auxquelles il doit être satisfait pour obtenir l'immatriculation ». Ces mots ne font que répéter le 1^o et doivent être omis.

La disposition en projet prévoit en outre que le Roi « détermine les autorisations à obtenir à cet effet, et désigne les autorités habilitées à délivrer ces autorisations ».

Selon le fonctionnaire délégué, cette disposition a été insérée à la demande du Ministère des Finances qui souhaite limiter l'intervention du conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers à l'opération matérielle de l'immatriculation et charger le commissaire maritime de veiller au respect des conditions et, le cas échéant, d'accorder une autorisation d'immatriculer.

On peut considérer que l'autorisation du commissaire maritime fait partie des conditions qui seront fixées par le Roi en vertu du 1^o et omettre les termes « (le Roi) détermine les autorisations à obtenir à cet effet, et désigne les autorités habilitées à délivrer ces autorisations ». Si, toutefois, les auteurs du projet entendent prévoir expressément l'intervention du commissaire maritime dans la loi, leur intention doit apparaître clairement dans le texte.

3) Le 9^o permet au Roi de remplacer l'arrêté royal du 14 octobre 1937 relatif à la conservation et au développement de l'outillage naval de la nation, modifié par l'arrêté royal du 10 mai 1940 relatif à l'achat et à la vente des navires ainsi qu'à leur affrètement.

Selon le fonctionnaire délégué, une des conditions exigées par le Roi pour l'immatriculation au registre des pavillons belges sera que le « bâtiment » appartienne à des Belges. La disposition en projet vise donc à interdire au propriétaire belge d'un « bâtiment » désigné par le Roi en raison de son importance « stratégique » de le vendre à une personne ou à une société étrangère.

Daarbij rijzen twee vragen:

a) Is zo'n verbod bestaanbaar met artikel 11 van de Grondwet en met de vrijheid van handel en nijverheid die tot regel is gemaakt door artikel 7 van het decreet van 2 tot 17 maart 1791?

Volgens de rechtspraak en de rechtsleer staat noch artikel 11 van de Grondwet, noch enige andere grondwets- of wetsbepaling er aan in de weg dat de overheid binnen de perken van haar bevoegdheden, zonder vergoeding voor de particulieren, de door het algemeen belang vereiste normatieve bepalingen uitvaardigt, ook al vergt de uitvoering ervan dat het uitoefenen van een van de gewone attributen van de eigendom wordt beperkt (1).

b) Is de bepaling bestaanbaar met het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap?

Artikel 34 van dat Verdrag bepaalt dat « kwantitatieve uitvoerbeperkingen en alle maatregelen van gelijke werking tussen de Lid-Staten verboden » zijn. Artikel 36 geeft evenwel een opsomming van uitzonderingen op dat beginsel en bepaalt:

« De bepalingen van de artikelen 30 tot en met 34 vormen geen beletsel voor verboden of beperkingen van invoer, uitvoer of doorvoer, welke gerechtvaardigd zijn uit hoofde van bescherming van de openbare zedelijkheid, de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten, het nationaal, artistiek, historisch en archeologisch bezit of uit hoofde van bescherming van de industriële en commerciële eigendom. Deze verboden of beperkingen mogen echter geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel tussen de Lid-Staten vormen. »

Bijgevolg is het ontwerp, gesteld dat artikel 34 ter zake van toepassing is, eerst bestaanbaar met het Verdrag als de aangevoerde « strategische redenen » vallen onder een van de in artikel 36 opgesomde uitzonderingen, bijvoorbeeld de openbare veiligheid of de bescherming van de gezondheid en het leven van personen en dieren.

Tot besluit kan worden gesteld dat het aan de steller van het ontwerp is om de woorden « strategische redenen » zo nader te bepalen dat het ontwerp in overeenstemming is met de Grondwet en met het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap.

4) De bepaling onder 10° biedt aan de Koning de mogelijkheid om te « eisen dat de kapitein van de vaartuigen die Hij aanwijst de Belgische nationaliteit heeft ». Het spreekt vanzelf dat de Koning op basis van het nationaliteitscriterium geen discriminatie zou kunnen toepassen met schending van de bepalingen van het E.E.G.-Verdrag.

Art. 4

1. In de memorie van toelichting wordt breedvoerig uitgelegd dat het artikel van toepassing moet zijn op de internationale rompbetvrachting.

Er zij echter beklemtoond dat de redactie van het artikel veel ruimer is. Voor de « vaartuigen » die in het Belgisch vlagregister zijn teboekgesteld (§ 1), wordt verwezen naar « de duur bepaald in een chertepartij ». De chertepartij is het document van de charterovereenkomst, ook bevrachting genoemd. Artikel 4 zal dus op alle bevrachtingen en niet alleen op rompbetvrachting van toepas-

(1) J. Velu, « Notes de droit public », tweede deel, « Le statut des gouvernés », P.U.B., 2e uitgave, nr. 1559, blz. 995; P. Quertainmont, « Droit administratif de l'économie », eerste deel, P.U.B., 1e uitgave, 1986-1987, blz. 48.

Deux questions se posent :

a) Une telle interdiction est-elle compatible avec l'article 11 de la Constitution et la liberté du commerce et de l'industrie consacrée par l'article 7 du décret du 2 à 17 mars 1791 ?

Selon la jurisprudence et la doctrine, ni l'article 11 de la Constitution ni aucune autre disposition constitutionnelle ou légale ne font obstacle à ce que les autorités publiques, sans indemnités pour les particuliers, édictent dans le cercle de leurs pouvoirs, les dispositions normatives réclamées par l'intérêt général, alors même que leur exécution nécessite une restriction à l'exercice d'un des attributs ordinaires de la propriété (1).

b) La disposition est-elle compatible avec le traité instituant la Communauté économique européenne ?

L'article 34 de ce traité dispose que « les restrictions quantitatives à l'exportation, ainsi que toutes mesures d'effet équivalent sont interdites entre les Etats membres ». Toutefois, l'article 36 énumère des exceptions à ce principe, en prévoyant que :

« Les dispositions des articles 30 à 34 inclus ne font pas obstacle aux interdictions ou restrictions d'importation, d'exportation ou de transit, justifiées par des raisons de moralité publique, d'ordre public, de sécurité publique, de protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux, de protection des trésors nationaux ayant une valeur artistique, historique ou archéologique, ou de protection de la propriété industrielle et commerciale. Toutefois, ces interdictions ou restrictions ne doivent constituer ni un moyen de discrimination arbitraire, ni une restriction déguisée dans le commerce entre les Etats membres. »

Dès lors, à supposer que l'article 34 soit applicable en la matière, le projet n'est compatible avec le traité que si les « raisons stratégiques » invoquées sont couvertes par une des exceptions énumérées à l'article 36, par exemple la sécurité publique ou la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux.

En conclusion, il incombe à l'auteur du projet de préciser les termes « raisons stratégiques » de telle façon que le projet soit conforme à la Constitution et au traité instituant la Communauté économique européenne.

4) En ce qui concerne le 10°, cette disposition permet au Roi d'« imposer des conditions de nationalité pour le capitaine des bâtiments qu'il désigne ». Il va de soi que le Roi ne pourrait pas faire de discrimination fondée sur le critère de la nationalité en violation des dispositions du traité C.E.E.

Art. 4

1. L'exposé des motifs explique longuement que l'article est destiné à s'appliquer à l'affrètement international coque nue.

Il convient cependant de souligner que la rédaction de l'article est beaucoup plus large. En ce qui concerne les « bâtiments » immatriculés au registre des pavillons belges (§ 1^{er}), il est fait référence à « la durée fixée dans une charte-partie ». La charte-partie est l'instrumentum du contrat d'affrètement également dénommé nolisement. L'article 4 s'appliquera donc à tous les affrètements

(1) J. Velu, « Notes de droit public », seconde partie, « Le statut des gouvernés », P.U.B., 2^e édition, n° 1559, p. 995; P. Quertainmont, « Droit administratif de l'économie », première partie, P.U.B., 1^{re} édition, 1986-1987, p. 48.

sing zijn (1). Voor de «vaartuigen» die onder buitenlandse vlag zijn teboekgesteld (§ 5), is de tekst nog algemener aangezien hij in geen enkele beperking voorziet voor de «registratie» in het Belgisch vlagregister.

2. Artikel 4 handelt over twee verschillende gevallen: enerzijds de registratie in het buitenland van een «vaartuig» dat in het Belgisch vlagregister is teboekgesteld (§§ 1, 2, 3, 4 en 6) en anderzijds de registratie in het Belgisch vlagregister van een «vaartuig» dat onder buitenlandse vlag is teboekgesteld (§§ 5 en 6). Die twee gevallen zouden in twee afzonderlijke artikelen moeten worden geregeld.

De volgende redactie wordt voorgesteld:

«Artikel ... — § 1. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder de door Hem aangewezen overheid voor de duur van een rompbewrachting toestemming kan verlenen voor het voorlopig registreren in het buitenland van een zeeschip dat in het Belgisch vlagregister is teboekgesteld.

Op verzoek van degene die de toestemming krijgt, schrijft de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen zulks in het Belgisch vlagregister in en maakt hij van die inschrijving melding op het document waarbij de toestemming wordt verleend.

Zodra die formaliteiten zijn vervuld, wordt de teboekstelling onder Belgische vlag geschorst voor de duur van de rompbewrachting die tot de toestemming aanleiding heeft gegeven.

§ 2. Wanneer een internationaal conflict dreigt, kan aan die schorsing een einde worden gemaakt met een bericht aan degene die de in paragraaf 1 bedoelde toestemming heeft gekregen.

Artikel ... — De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder de door Hem aangewezen overheid voor de duur van een rompbewrachting toestemming kan verlenen voor het voorlopig registreren in het Belgisch vlagregister van een zeeschip dat onder buitenlandse vlag is geregistreerd.»

Aangaande het tweede voorgestelde artikel dient te worden opgemerkt dat een zeeschip dat voorlopig in het Belgisch vlagregister is geregistreerd, wanneer het op basis van buitenlandse wetgeving ook onder een andere vlag zou kunnen varen, onder de regeling zou vallen van artikel 6, 2, van het Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee, ondertekend te Genève en goedgekeurd bij de wet van 29 juli 1971, welk artikel als volgt luidt:

«Een schip dat vaart onder de vlag van twee of meer Staten en dat naar omstandigheden de ene of de andere vlag gebruikt, kan zich tegenover een derde Staat op de nationaliteit van geen van deze Staten beroepen en kan worden gelijkgesteld met een schip zonder nationaliteit.»

Aan de andere kant bepaalt artikel 7, § 1, 2°, van het ontwerp dat de «vaartuigen» aan boord waarvan documenten zijn aange troffen waardoor zij verscheidene vlaggen mogen voeren, kunnen worden verbeurdverklaard.

(1) In Frankrijk is men trouwens van oordeel dat een onderscheid dient te worden gemaakt tussen «affrètement par charte-partie» (bevrachting bij chertepartij, een vervoerovereenkomst die is geregeld door de «Code de commerce») en «location coque nue» (romphuur), die een variant is van de huur van goederen («Dictionnaire de droit», deel I, 2e uitgave, Dalloz, 1966, V° «Affrètement par charte-partie»). In België heeft het Hof van Cassatie geoordeeld dat de huur van een schip dat noch gewapend, noch uitgerust is, een bevrachting is en geen gewone huurovereenkomst die betrekking heeft op de romp van een vaartuig (Cass. 11 april 1837, Pas. 1837, blz. 82, geciteerd in Pandectes, V° «Affrètement», nrs. 7 en 28). Dat onderscheid is belangrijk omdat bij een gewone huur de huurprijs zelfs in geval van verlies van de gehuurde zaak moet worden betaald, terwijl geen enkele vracht verschuldigd is voor de koopwaren die verloren gingen ten gevolge van schipbreuk, stranding, roof door zeerovers of kaping door de vijand (artikel 142, boek II, titel III, van het Wetboek van Koophandel).

et non pas aux seuls affrètements coque nue (1). En ce qui concerne les «bâtiments» immatriculés sous pavillon étranger (§ 5), le texte est encore plus général, puisqu'il ne prévoit aucune restriction relative à «l'enregistrement» au registre des pavillons belges.

2. L'article 4 concerne deux hypothèses différentes: d'une part, l'enregistrement à l'étranger d'un «bâtiment» immatriculé au registre des pavillons belges (§§ 1^{er}, 2, 3, 4 et 6) et, d'autre part, l'enregistrement au registre des pavillons belges d'un «bâtiment» immatriculé sous pavillon étranger (§§ 5 et 6). Ces deux hypothèses devraient faire l'objet de deux articles distincts.

La rédaction suivante est proposée:

«Article ... — § 1^{er}. Le Roi fixe les conditions auxquelles l'autorité qu'il désigne peut autoriser, pour la durée d'un affrètement coque nue, l'enregistrement provisoire à l'étranger d'un navire immatriculé au registre des pavillons belges.

A la requête du bénéficiaire de l'autorisation, le conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers l'inscrit dans le registre des pavillons belges et fait mention de cette inscription sur le document accordant l'autorisation.

Dès l'accomplissement de ces formalités, l'immatriculation sous pavillon belge est suspendue pour la durée de l'affrètement coque nue qui a donné lieu à l'autorisation.

§ 2. En cas de menace de conflit international, il pourra être mis fin à cette suspension, moyennant avis au bénéficiaire de l'autorisation visée au paragraphe 1^{er}.

Article ... — Le Roi fixe les conditions auxquelles l'autorité qu'il désigne peut autoriser, pour la durée d'un affrètement coque nue, un enregistrement provisoire au registre des pavillons belges d'un navire enregistré sous pavillon étranger.»

Au sujet du second article proposé, il convient de faire remarquer que si un navire enregistré provisoirement au registre des pavillons belges, pouvait, sur la base d'une législation étrangère, naviguer également sous un autre pavillon, il tomberait sous le coup de l'article 6, 2, de la Convention du 29 avril 1958 sur la haute mer, signée à Genève, approuvée par la loi du 29 juillet 1971, aux termes de laquelle:

«Un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité.»

D'autre part, l'article 7, § 1^{er}, 2°, du projet prévoit que les «bâtiments» à bord desquels ont été découverts des documents leur permettant de battre plusieurs pavillons peuvent être confisqués.

(1) En France, on considère d'ailleurs qu'il convient de distinguer l'affrètement par charte-partie (qui est un contrat de transport régi par le Code de commerce) de la location coque nue qui est une variété de louage de choses (Dictionnaire de droit, tome I, 2^e édition, Dalloz, 1966, V° Affrètement par charte-partie). En Belgique, la Cour de cassation a jugé que la location d'un navire qui n'est ni armé ni équipé constitue un affrètement et non un contrat de location ordinaire portant sur la coque d'un bâtiment (Cass. 11 avril 1837, Pas. 1837, p. 82, cité in Pandectes, V° Affrètement, n°s 7 et 28). Cette distinction est importante car en cas de location ordinaire, le loyer est dû même en cas de perte de la chose louée, alors qu'il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage, échouement, pillage par des pirates ou prise par l'ennemi (article 142, livre II, titre III, du Code de commerce).

Art. 5

Dit artikel heeft betrekking op de « vaartuigen » die het eigendom zijn van meer dan een natuurlijke persoon of van een rechtspersoon. Daarin worden twee gevallen bedoeld:

— de burgerrechtelijke aansprakelijkheid die voortvloeit uit de door of krachtens deze wet aan de eigenaar opgelegde verplichtingen;

— de strafrechtelijke aansprakelijkheid die volgt uit de schending van artikel 7, § 3, 1^o en 2^o.

Volgens het ontwerp « vallen » zowel de burgerrechtelijke verplichtingen als de straffen « ondeelbaar ten laste van iedere medeëigenaar of bestuurder ».

I. Burgerrechtelijke aansprakelijkheid

1. Het ontwerp bepaalt en dat, als het « vaartuig » aan meer dan een natuurlijke persoon toebehoort, de medeëigenaars hoofdelijk, (en niet « ondeelbaar », zoals in de tekst van het ontwerp), aansprakelijk zijn voor het nakomen van de door of krachtens de wet opgelegde verplichtingen.

2. Wanneer het « vaartuig » het eigendom is van een rechtspersoon, geldt dezelfde regel ten aanzien van de bestuurders.

In de eerste plaats moet erop gewezen worden dat in het ontwerp alleen de bestuurders worden bedoeld. Het heeft dus alleen betrekking op de coöperatieve vennootschappen en de naamloze vennootschappen die door een bestuurder worden bestuurd. De commanditaire vennootschappen worden bestuurd door een zaakvoerder, die beherend vennoot wordt genoemd, en de vennootschappen onder firma en de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid worden bestuurd door een zaakvoerder.

Vervolgens dient erop te worden gewezen dat er geen enkele beperking staat op de aansprakelijkheid waarin het artikel wil voorzien. Het is een aangelegenheid van de wetgever te oordelen of een zo ingrijpende afwijking van het gemeen recht inzake de aansprakelijkheid van de bestuurders gewenst is (1).

II. Strafrechtelijke aansprakelijkheid

1. De kwestie van de strafrechtelijke aansprakelijkheid is des te meer belangrijk daar de ontworpen wet een boete oplegt die tienmaal hoger ligt dan die welke door de thans vigerende wetten wordt bepaald (2) en daarbovenop een correctionele gevangenisstraf stelt. De vraag rijst dan ook of het wel nodig is zo streng te zijn.

2. Er is een opvallend gebrek aan overeenstemming waar te nemen tussen artikel 5 van het ontwerp met betrekking tot de medeëigenaars en de bestuurders en artikel 7, § 3, 1^o en 2^o, waarnaar het verwijst. Artikel 7, § 3, 1^o, is veel ruimer opgevat dan artikel 5 en artikel 7, § 3, 2^o, heeft betrekking op de eigenaars (en niet op de medeëigenaars), op de beheerders (en niet op de bestuurders) en op de exploitanten (waarvan geen sprake is in artikel 5).

3. Er dient hoe dan ook rekening te worden gehouden met het algemeen strafrechtelijk beginsel van het persoonlijk karakter van de straffen (3) en van het individueel karakter van de straffen.

Art. 5.

Cet article concerne les « bâtiments » qui sont la propriété de plusieurs personnes physiques ou d'une personne morale. Il vise deux hypothèses :

— la responsabilité civile résultant des obligations imposées par ou en vertu de la présente loi au propriétaire;

— la responsabilité pénale qui découle de la violation de l'article 7, § 3, 1^o et 2^o.

Selon le projet, tant les obligations civiles que les pénalités « incombent indivisiblement à chaque copropriétaire ou administrateur ».

I. Responsabilité civile

1. Le projet dispose que lorsque le « bâtiment » appartient à plusieurs personnes physiques, les copropriétaires sont solidairement (et non « indivisiblement » comme dans le texte français du projet) responsables de l'accomplissement des obligations imposées par ou en vertu de la loi.

2. Lorsque le « bâtiment » est la propriété d'une personne morale, la même règle vaut à l'égard des administrateurs.

Il faut d'abord relever que le projet ne vise que les administrateurs. Il ne concerne donc que les sociétés coopératives et les sociétés anonymes qui sont administrées par un administrateur. Les sociétés en commandite sont administrées par un gérant appelé commandité, les sociétés en nom collectif et les sociétés privées à responsabilité limitée sont administrées par un gérant.

Il y a lieu ensuite de souligner que la responsabilité que l'article tend à instaurer n'est assortie d'aucune restriction. Il appartient au législateur d'apprécier l'opportunité d'une dérogation aussi radicale au droit commun de la responsabilité des administrateurs (1).

II. Responsabilité pénale

1. La question de la responsabilité pénale est d'autant plus importante que la loi en projet prévoit une amende plus de dix fois supérieure à celle comminée par les lois actuellement en vigueur (2) et y ajoute une peine correctionnelle d'emprisonnement. Il faut d'ailleurs se demander si une telle sévérité est justifiée.

2. On constate un manque flagrant de concordance entre l'article 5 du projet relatif aux copropriétaires et aux administrateurs et l'article 7, § 3, 1^o et 2^o, auquel il fait référence. L'article 7, § 3, 1^o, est beaucoup plus large que l'article 5 et l'article 7, § 3, 2^o, concerne les propriétaires (et non les copropriétaires), les gérants (et non les administrateurs) et les exploitants (qui ne sont pas visés à l'article 5).

3. Quoi qu'il en soit, il y a lieu de tenir compte du principe général de droit pénal de la responsabilité des peines (3) et de l'individualité des peines.

(1) J.P. Bours, *De l'entreprise individuelle à la société, les raisons d'un choix*, Editions du jeune barreau de Liège, 1987, blz. 39 tot 43.

(2) Artikel 7bis van Boek II van het Wetboek van Koophandel en artikel 19 van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven.

(3) Zie Constant J., *Précis de droit pénal*, 1967, nrs. 70 tot 73.

(1) J.P. Bours, *De l'entreprise individuelle à la société, les raisons d'un choix*, Editions du jeune barreau de Liège, 1987, pp. 39 à 43.

(2) Article 7bis du livre II du Code de commerce et article 19 de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer.

(3) Cf. Constant J., *Précis de droit pénal*, 1967, nos 70 à 73.

In de eerste plaats dient in herinnering te worden gebracht dat wanneer een rechtspersoon een misdrijf pleegt, de strafrechtelijk aansprakelijke dader de natuurlijke persoon is door wie de rechtspersoon heeft gehandeld. In principe is niemand strafbaar dan op grond van zijn eigen daad. Strafrechtelijk aansprakelijk zijn bijgevolg alleen de organen of de aangestelden van de rechtspersoon die het misdrijf hebben gepleegd, namelijk zij die sommige wettelijke verplichtingen behoren na te komen voor rekening van de rechtspersoon en hebben nagelaten zulks te doen. Slechts hoogst uitzonderlijk kan iemand voor andermans daden strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld. Dit is bijvoorbeeld het geval met de bedrijfsleider die strafrechtelijk aansprakelijk is voor de daad van een helper of een ondergeschikte die op zijn bevel of met zijn toestemming heeft gehandeld. Hier wordt evenwel slechts schijnbaar afgeweken van het beginsel van het persoonlijk karakter van de straffen, want wanneer men de situatie aandachtig ontleedt, komt men onvermijdelijk tot de conclusie dat de bedrijfsleider aansprakelijk is voor zijn eigen fout (1). Die redenering kan worden doorgetrokken naar de bestuurders. Op hen rust alleen dan strafrechtelijke aansprakelijkheid wegens een verplichting die de wet oplegt aan de rechtspersoon die eigenaar is van het « vaartuig », als die verplichting tot de bevoegdheid hoort die zij in de vennootschap bezitten. Zoals door P. Troisfontaines in herinnering wordt gebracht, wordt de grondslag van de strafrechtelijke aansprakelijkheid immers gevormd door en behoort hij te worden gevormd door de uitoefening van bevoegdheid binnen de onderneming en is de regeling van die aansprakelijkheid in het Belgisch recht gegrond op en behoort zij gegrond te blijven op het beginsel van de persoonlijke schuld (2). Indien dus ten gevolge van de hiervoren, omtrent de burgerrechtelijke aansprakelijkheid gemaakte opmerking wordt afgezien van het voornemen om voor te schrijven dat alle medeëigenaars en alle bestuurders ertoe gehouden zijn de wettelijke verplichtingen na te komen, is het vanzelfsprekend dat alleen zij die persoonlijk schuldig zijn moeten worden gestraft.

In de tweede plaats behoort de straf een individueel karakter te hebben, waarmee wordt bedoeld dat ze niet tegen al degenen die aan een misdrijf hebben deelgenomen gezamenlijk mag worden uitgesproken (3). Die regel is met betrekking tot de geldboete geformuleerd in artikel 39 van het Strafwetboek, dat bepaalt dat wanneer verscheidene personen wegens een zelfde misdrijf worden veroordeeld, de geldboete wordt uitgesproken tegen ieder van hen persoonlijk. Dit is echter een algemene regel die van toepassing is op alle straffen. Het ontwerp schendt het algemeen beginsel van het individueel karakter van de straffen doordat het bepaalt dat « de straffen opgelopen in de gevallen vermeld in artikel 7, § 3, 1^o en 2^o, ondeelbaar ten laste (vallen) van iedere medeëigenaar of bestuurder ». Het komt wel eens voor dat de wetgever bij uitzondering bepaalt dat de personen die gezag hebben over de veroordeelde of over hem een recht van bewaring of toezicht uitoefenen, burgerlijk aansprakelijk kunnen worden gesteld voor het betalen van de geldboete die tegen de veroordeelde is uitgesproken (4). Tussen de medeëigenaars of de bestuurders onderling bestaat er evenwel geen dergelijke band.

Artikel 5 moet bijgevolg worden herzien.

(1) Hetzelfde kan worden gezegd van de uitzonderlijke gevallen waar de wet in strafrechtelijke aansprakelijkheid uit hoofde van iemand anders heeft voorzien: zie J. Constant, eerder aangehaald werk, nr. 74.

(2) P. Troisfontaines, *La responsabilité des dirigeants d'entreprise: aspect du droit pénal comptable*, Annales de droit de Louvain, 1983, 1-2, blz. 58.

(3) J. Constant, *op. cit.* nr. 414; G. Schuind, *Traité pratique de droit criminel*, I, vierde uitgave, blz. 117.

(4) Bijvoorbeeld, de wet van 15 juli 1960 tot zedelijke bescherming van de jeugd die bepaalt dat « de natuurlijke of rechtspersoon, die overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, burgerlijk verantwoordelijk zijn voor de schadevergoeding en kosten, (...) mede aansprakelijk (zijn) voor de betaling van de geldboeten » (art. 3).

En premier lieu, il faut rappeler que lorsqu'une infraction est commise par une personne morale, c'est la personne physique par l'intermédiaire de laquelle la personne morale a agi qui est l'auteur pénalement responsable. En principe, nul n'est passible de peines qu'en raison de son fait personnel. Sont donc seuls pénalement responsables, les organes ou les préposés de la personne morale qui ont commis l'infraction, c'est-à-dire ceux qui, chargés d'accomplir certaines obligations légales pour le compte de la personne morale, ont négligé de le faire. Ce n'est que tout à fait exceptionnellement que la responsabilité pénale peut être engagée du fait d'autrui. Tel est par exemple le cas du chef d'entreprise qui est responsable pénalement en raison du fait d'un auxiliaire ou d'un subordonné qui a agi sur son ordre ou avec sa permission. Mais il n'y a là qu'une dérogation apparente au principe de la personnalité des peines, car si l'on analyse attentivement la situation, on doit aboutir à la conclusion que le chef d'entreprise est responsable de sa propre faute (1). Ce raisonnement peut être transposé aux administrateurs. Ils n'encourent de responsabilité pénale du chef d'une obligation que la loi met à charge de la personne morale propriétaire du « bâtiment » que si cette obligation entre dans la sphère de leurs attributions au sein de la société. Comme le rappelle P. Troisfontaines (2), le fondement de la responsabilité pénale réside en effet et doit résider dans l'exercice du pouvoir au sein de l'entreprise et son régime est, en droit belge, et doit demeurer basé sur le principe de la faute personnelle. Dès lors, si à la suite de la remarque faite ci-dessus au sujet de la responsabilité civile, l'idée d'imposer l'accomplissement des obligations légales à tous les copropriétaires et à tous les administrateurs était abandonnée, il va de soi que les sanctions pénales doivent être limitées à ceux qui ont commis une faute personnelle.

En second lieu, la peine doit être individuelle (3), c'est-à-dire qu'elle ne peut être prononcée globalement contre tous ceux qui ont participé à une infraction. Cette règle est énoncée, à propos de l'amende, dans l'article 39 du Code pénal qui dispose que l'amende est prononcée individuellement contre chacun des condamnés à raison d'une même infraction, mais elle est générale et s'applique à toutes les peines. En prévoyant que « les pénalités encourues à l'article 7, § 3, 1^o et 2^o, incombent indivisiblement à chaque copropriétaire ou administrateur », le projet méconnaît le principe général de l'individualité des peines. Certes, il arrive qu'exceptionnellement le législateur décide que les personnes qui ont autorité sur le condamné ou exercent sur lui un droit de garde ou de surveillance peuvent être déclarées civilement responsables de l'amende prononcée à charge du condamné (4). Mais ce n'est pas un tel lien qui unit entre eux les copropriétaires ou les administrateurs.

Dès lors, l'article 5 doit être revu.

(1) On peut dire la même chose des cas exceptionnels, où la loi a créé une responsabilité pénale du chef d'autrui: cf. J. Constant, *op. cit.* n° 74.

(2) P. Troisfontaines, *La responsabilité des dirigeants d'entreprise: aspect du droit pénal comptable*, Annales de droit de Louvain, 1983, 1-2, p. 58.

(3) J. Constant, *op. cit.* n° 414; G. Schuind, *Traité pratique de droit criminel*, I, quatrième édition, p. 117.

(4) Par exemple, la loi du 15 juillet 1960 sur la préservation morale de la jeunesse qui dispose que « les personnes physiques et morales qui, conformément à l'article 1384 du Code civil, sont civilement responsables des dommages et intérêts et des frais, sont également responsables du paiement des amendes » (article 3).

Art. 6

Volgens de gemachtigde ambtenaar zal de Koning er zich niet toe bepalen voor te schrijven dat het krachtens artikel 2, § 1, van het ontwerp « door de Koning ingestelde document » moet worden overgelegd.

Artikel 6 valt dus buiten het bestek van het Belgisch vlagregister, dat het onderwerp is van dit ontwerp.

Onder dit voorbehoud dient het artikel als volgt te worden geredigeerd:

« Artikel ... — In de wet van 27 september 1842 op de Zeevaart-politie, gewijzigd bij de wet van 5 mei 1936, wordt een artikel 1bis ingevoegd, dat als volgt luidt:

« Artikel 1bis. — De kapiteins of de schippers van alle zeeschepen, welke ook de nationaliteit hiervan zij, zijn verplicht om bij het in- en uitvaren van een Belgische haven aan de waterschout de documenten over te leggen waarvan de Koning overlegging voorschrijft. »

Art. 7

Het zou beter zijn het artikel als volgt te redigeren:

« Artikel ... — § 1. De volgende zeeschepen kunnen verbeurd worden verklaard:

1° zeeschepen ... (zoals in het ontwerp);

2° zeeschepen aan boord waarvan documenten zijn aangetroffen die het mogelijk maken meer dan een vlag te voeren.

§ 2. De zeeschepen die niet voldoen aan de door of krachtens deze wet opgelegde verplichtingen inzake teboekstelling, worden op kosten en risico van de eigenaar aan de ketting gelegd tot aan die verplichting is voldaan.

§ 3. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van vijfduizend frank tot vijftigduizend frank of met een van die straffen alleen worden gestraft:

1° de eigenaar, de beheerder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein of al wie de bepalingen van deze wet of vastgesteld krachtens deze wet overtreedt;

2° de kapitein die de bepalingen van artikel ..., §§ 1 en 2, en van artikel ..., §§ 1 en 2, overtreedt.

§ 4. Alle bepalingen van het eerste boek van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de in deze wet omschreven misdrijven. »

Art. 8

Wanneer een tekst verscheidene artikelen van eenzelfde tekst wijzigt, moet overeenkomstig de voorschriften inzake wetgevingstechniek een afzonderlijk artikel worden gewijd aan elk artikel dat moet worden gewijzigd.

Met het voorbehoud dat hierna wordt gemaakt in verband met artikel 43 van boek II van het Wetboek van Koophandel, behoort artikel 8 dus in vier artikelen te worden gesplitst.

1. « Artikel ... — Artikel 3 van boek II van het Wetboek van Koophandel wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Artikel 3. — De teboekstelling bedoeld in artikel 1 van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister, geschiedt onder een speciaal nummer van een register dat gehouden wordt op het kantoor van de bewaring der scheepshypotheeken te Antwerpen.

Art. 6

Selon le fonctionnaire délégué, le Roi ne se limitera pas à prescrire la présentation du « document arrêté par le Roi » en vertu de l'article 2, § 1^{er}, du projet.

L'article 6 dépasse donc le cadre du registre des pavillons belges qui fait l'objet du présent projet.

Sous cette réserve, l'article doit être rédigé comme suit:

« Article ... — Un article 1^{er}bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime, modifiée par la loi du 5 mai 1936:

« Article 1^{er}bis. — Les capitaines ou patrons de tout navire quelle que soit sa nationalité, sont tenus de présenter les documents dont le Roi prescrit la présentation, au commissaire maritime, à l'entrée et à la sortie d'un port belge ».

Art. 7

L'article serait mieux rédigé comme suit:

« Article ... — § 1^{er}. Les navires suivants peuvent être confisqués:

1° les navires... (comme au projet);

2° les navires à bord desquels ont été découverts des documents leur permettant de battre plusieurs pavillons.

§ 2. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations relatives à l'immatriculation prescrites par la présente loi ou en vertu de celle-ci, sont mis à la chaîne aux frais, risques et périls du propriétaire jusqu'à l'accomplissement de ces obligations.

§ 3. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinq mille francs à cinquante mille francs ou d'une de ces peines seulement:

1° le propriétaire, gérant, exploitant, affréteur, capitaine ou quiconque contrevient aux dispositions de la présente loi ou arrêtées en vertu de celle-ci;

2° le capitaine qui contrevient aux dispositions de l'article ..., §§ 1^{er} et 2° et de l'article ..., §§ 1^{er} et 2.

§ 4. Toutes les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, s'appliquent aux infractions prévues par la présente loi. »

Art. 8

Conformément aux règles de légistique, lorsqu'un texte modifie plusieurs articles d'un même texte, il faut consacrer un article distinct à chaque article à modifier.

Sous la réserve formulée ci-après au sujet de l'article 43 du livre II du Code de Commerce, l'article 8 doit donc être scindé en quatre articles.

1. « Article ... — L'article 3 du livre II du Code de Commerce est remplacé par la disposition suivante:

« Article 3. — (comme au projet, sauf à écrire à la fin de la troisième phrase: « de leur destination ou de leur zone de navigation »).

De Koning stelt de vormvoorwaarden vast waaraan dat register moet beantwoorden alsook de nadere regels in verband met de teboekstelling.

Hij kan inzonderheid voorschrijven dat het register ingedeeld wordt in rubrieken waaronder ... op grond van hun bestemming of hun vaargebied ».

2. « Artikel ... — Artikel 6 van boek II van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidend als volgt :

« § 4. Bij schorsing van de teboekstelling in het Belgisch vlagregister bedoeld in artikel ... van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister, blijven de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten bestaan en de nieuwe inschrijvingen betreffende deze rechten dienen in het Belgisch vlagregister te geschieden ».

3. Artikel 8, 3^o, *a* en *b*, streeft ertoe in artikel 43, tweede lid, van boek II van het Wetboek van Koophandel de woorden « register van teboekstelling » te schrappen. Wat het afschaffen van het register van teboekstelling betreft, wordt verwezen naar het onderzoek van de artikelen 13 en 14 van het ontwerp.

Punt *c* gaat uit van de veronderstelling dat het register der neerleggingen wordt afgesloten, terwijl in geen enkele bepaling van het ontwerp die afsluiting verplicht wordt gesteld. De vraag rijst ook of het nodig is dat de ambtenaar belast met het maken van het afschrift van het register der neerleggingen zo nauwkeurig door de wet wordt bepaald.

Met voorbehoud van deze opmerking zou de inleidende volzin als volgt moeten worden gesteld :

« Artikel ... — In artikel 43 van boek II van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht : ... »

4. « Artikel ... — Artikel 272 van boek II van hetzelfde Wetboek wordt vervangen ... (voorts zoals in het ontwerp). »

Art. 9

Volgens de gemachtigde ambtenaar beoogt dit artikel een leemte te vullen in de wetgeving op de veiligheid van de schepen, waarin de Koning niet uitdrukkelijk gemachtigd wordt om de veiligheidsvoorwaarden vast te stellen wat de gevaarlijke en schadelijke ladingen betreft.

In dit artikel wordt geen kwestie geregeld die verband houdt met het invoeren van een Belgisch vlagregister. Het artikel hoort dus niet thuis in het ontwerp tenzij dit nog disparater wordt gemaakt en het opschrift ervan wordt gewijzigd.

Artikel 9 moet dus vervallen.

Art. 10

Voor de paragrafen 1 en 2 wordt de volgende tekst voorgesteld :

« § 1. In artikel 5 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsme-
ting wordt een paragraaf 3 toegevoegd, luidende :

« § 3. Paragraaf 1, tweede tot vierde lid, en paragraaf 2 zijn niet van toepassing op de zeeschepen waarvan de teboekstelling in het Belgisch vlagregister geschorst wordt wegens voorlopige registratie van die schepen onder vreemde vlag, overeenkomstig artikel ... van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister. »

§ 2. In artikel 6 van dezelfde wet wordt een paragraaf 3 toegevoegd, luidende :

2. « Article ... — L'article 6 du livre II du même Code est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit :

« § 4. En cas de suspension de l'immatriculation au registre des pavillons belges prévue à l'article ... de la loi du ... portant instauration d'un registre des pavillons belges, les inscriptions relatives aux droits réels subsistent et les nouvelles inscriptions relatives à ces droits doivent se faire dans le registre des pavillons belges. »

3. L'article 8, 3^o, *a* et *b*, a pour objet de supprimer les mots « registre matricule » à l'article 43, alinéa 2, du livre II du Code de Commerce. En ce qui concerne la suppression du registre matricule, il est renvoyé à l'examen des articles 13 et 14 du projet.

Le point *c* part de l'hypothèse de la clôture du registre de dépôts, alors qu'aucune disposition du projet n'impose cette clôture. On peut également se demander s'il convient que la loi détermine de façon aussi précise le fonctionnaire chargé d'établir la copie du registre de dépôts.

Sous la réserve de cette observation, la phrase liminaire devrait être rédigée comme suit :

« Article ... — A l'article 43 du livre II du même Code, sont apportées les modifications suivantes : ... »

4. « Article ... — L'article 272 du livre II du même Code est remplacé ... (la suite comme au projet). »

Art. 9

Selon le fonctionnaire délégué, cet article a pour objet de combler une lacune dans la législation sur la sécurité des navires qui ne donne pas expressément au Roi le pouvoir d'arrêter les conditions de sécurité en ce qui concerne les cargaisons dangereuses et nocives.

Cet article ne règle pas une question relative à l'instauration d'un registre des pavillons belges. Il ne trouve donc pas sa place dans le projet à moins de le rendre encore plus disparate et d'en modifier l'intitulé.

L'article 9 doit donc être omis.

Art. 10

Le texte suivant est proposé pour les paragraphes 1^{er} et 2 :

§ 1^{er}. A l'article 5 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, un paragraphe 3, rédigé comme suit, est ajouté :

« § 3. Le paragraphe 1^{er}, alinéas 2 à 4, et le paragraphe 2 ne sont pas applicables aux navires dont l'immatriculation au registre des pavillons belges est suspendue en raison de leur enregistrement provisoire sous pavillon étranger, conformément à l'article ... de la loi du ... portant instauration d'un registre des pavillons belges. »

§ 2. A l'article 6 de la même loi, un paragraphe 3, rédigé comme suit, est ajouté :

« § 3. De paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op de onder vreemde vlag teboekgestelde zeeschepen die voorlopig in het Belgisch vlagregister zijn geregistreerd, overeenkomstig artikel ... van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister. »

De bepaling van paragraaf 3 van artikel 10 van het ontwerp van haar kant staat niet in verband met het doel van het ontwerp, namelijk het instellen van een Belgisch vlagregister. Bijgevolg moet deze paragraaf vervallen.

Art. 11

De wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij definieert « zeeschip » zeer logisch als « een schip in de zin van artikel 1 van boek II van het Handelswetboek (lees: Wetboek van Koophandel) ».

De ontworpen wet stelt een andere definitie voor de zeeschepen voor, maar alleen wanneer het om Belgische gaat. Een dergelijke handelswijze leidt tot een erg onsamenhangende wetgeving, ongerekend nog dat de voorgestelde definitie enige kritiek zeker niet kan ontlopen. Daar komt nog bij dat de schepen die de kustvaart tussen Antwerpen en Zeebrugge verzorgen en die zeeschepen zijn, niet binnen het bestek van de in het ontwerp gegeven definitie zouden vallen.

De volgende redactie wordt voorgesteld:

« Artikel ... — In artikel 1 van de wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij wordt de definitie van « Belgisch zeeschip », vervangen door de volgende tekst:

« Belgisch zeeschip »: een zeeschip teboekgesteld in het Belgisch vlagregister overeenkomstig artikel ... van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister. »

Art. 12

1. Van alle formaliteiten waarvoor de Koning de retributie moet bepalen komt vanzelfsprekend op de eerste plaats het teboekstellen in het Belgisch vlagregister. Volgens artikel 3, 1^o, van het ontwerp en volgens de uitleg van de gemachtigde ambtenaar zal deze teboekstelling in bepaalde gevallen facultatief zijn en in andere verplicht.

2. Men behoort te onderzoeken of de retributie waarin het ontwerp voorziet een belasting is in de zin van de artikelen 110 en 111 van de Grondwet of een retributie in de zin van artikel 113 van de Grondwet.

Gelet op de overheersende rechtsleer en rechtspraak dient men aan te nemen dat de in artikel 12 van het ontwerp bedoelde « retributie », in zoverre de formaliteit verplicht wordt gesteld, in werkelijkheid een belasting is en dat de wetgever de Koning bijgevolg niet bevoegd kan maken om het bedrag ervan vast te stellen (artikelen 110 en 111 van de Grondwet). In zoverre daarentegen het betalen voor de formaliteit overeenstemt met de bewezen dienst en de formaliteit op verzoek van de burger wordt vervuld, gaat het om een retributie en is artikel 113 van de Grondwet van toepassing.

Art. 13

Er dient te worden beklemtoond dat het uitsluitend « voor de vaartuigen ingeschreven in het Belgisch vlagregister » is dat de uitdrukking die verwijst naar het begrip « register van teboekstelling » begrepen (moet) worden als « Belgisch vlagregister ». Het register van teboekstelling zal dus blijven bestaan. Dit blijkt trouwens uit artikel 14 dat voorziet in doorhaling van bepaalde inschrijvingen in het register van teboekstelling (§ 1, tweede lid, en § 2, eerste lid).

« § 3. Les paragraphes 1^{er} et 2 ne sont pas applicables aux navires immatriculés sous pavillon étranger qui sont provisoirement enregistrés au registre des pavillons belges, conformément à l'article ... de la loi du ... portant instauration d'un registre des pavillons belges. »

Quant au paragraphe 3 de l'article 10 du projet, cette disposition est sans relation avec l'objet du projet, à savoir l'instauration d'un registre des pavillons belges. Il doit, dès lors, être omis.

Art. 11

La loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge définit très logiquement comme « navire de mer »: « un navire au sens de l'article 1^{er} du livre II du Code de Commerce ».

La loi en projet propose une autre définition pour les navires de mer, mais uniquement lorsqu'ils sont belges. Une telle façon de procéder aboutit à rendre la législation tout à fait incohérente, sans compter que la définition proposée est loin d'échapper à toute critique. On ajoutera que les navires qui assurent le cabotage entre Anvers et Zeebrugge et qui sont des navires de mer ne tomberaient pas dans le champ de la définition du projet.

La rédaction suivante est proposée:

« Article ... — A l'article 1^{er} de la loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge, la définition de « navire de mer belge » est remplacée par le texte suivant:

« Navire de mer belge »: un navire de mer, immatriculé au registre des pavillons belges conformément à l'article ... de la loi du ... portant instauration d'un registre des pavillons belges. »

Art. 12

1. Parmi les formalités dont le Roi est chargé de fixer la rétribution, vient évidemment en premier lieu l'immatriculation au registre des pavillons belges. Selon l'article 3, 1^o, du projet et les explications du fonctionnaire délégué, cette immatriculation sera facultative dans certains cas et obligatoire dans d'autres.

2. Il convient d'examiner si la rétribution prévue par le projet est un impôt au sens des articles 110 et 111 de la Constitution ou une rétribution au sens de l'article 113 de la Constitution.

Si l'on tient compte de la doctrine et de la jurisprudence dominantes, il faut considérer que dans la mesure où la formalité est obligatoire, la « rétribution » visée à l'article 12 du projet est en réalité un impôt et que, dès lors, le législateur ne peut conférer au Roi le pouvoir d'en déterminer le montant (articles 110 et 111 de la Constitution). Par contre, dans la mesure où la rémunération de la formalité correspond au service rendu et où la formalité est accomplie à la demande de l'administré, il s'agit d'une rétribution et l'article 113 de la Constitution trouve à s'appliquer.

Art. 13

Il faut souligner que c'est uniquement « en ce qui concerne les bâtiments immatriculés au registre des pavillons belges » qu'il y a lieu d'entendre par registre matricule le registre des pavillons belges. Le registre matricule continuera donc d'exister. C'est d'ailleurs ce qui résulte de l'article 14 qui prévoit la radiation de certaines inscriptions dans le registre matricule (§ 1^{er}, alinéa 2, et § 2, alinéa 1^{er}).

Volgens de ontworpen tekst zijn er voortaan twee registers: enerzijds het Belgisch vlagregister met de teboekstelling van de Belgische « vaartuigen » en de hypotheaire inschrijvingen die er betrekking op hebben (artikel 14, § 1, van het ontwerp) en anderzijds het register van teboekstelling waarin de akten en vonnissen betreffende zakelijke rechten (artikelen 12 tot 17 en 30 van boek II van het Wetboek van Koophandel) op de « vaartuigen » die niet in het Belgisch vlagregister zijn teboekgesteld, verder worden ingeschreven.

Dit systeem is volledig in tegenspraak met de memorie van toelichting volgens welke men met de artikelen 13 en 14 « tot één enkel geactualiseerd register » komt. Bovendien « zuivert » het systeem « de toestand » helemaal niet « aan », het is integendeel onduidelijk en onsamenhangend.

Uit het oogpunt van de wetgevingstechniek kan op de redactie van artikel 13 eveneens kritiek worden geleverd.

Het artikel moet derhalve volledig worden herzien.

Art. 14

Dit artikel, waaruit duidelijker zou moeten blijken dat het een overgangsbepaling betreft, moet worden herzien in het licht van hetgeen zoëven hierboven is uiteengezet.

Er zij bovendien opgemerkt dat paragraaf 1 alleen de « vaartuigen » vermeldt waarvoor een hypotheaire inschrijving plaats heeft gehad (artikel 30 van boek II van het Wetboek van Koophandel). De steller van het ontwerp lijkt de inschrijvingen van de akten en vonnissen betreffende zakelijke rechten (artikelen 12 tot 17 van boek II van het Wetboek van Koophandel) te hebben vergeten.

Art. 15

1) In de bepaling onder 3° van artikel 3 van het ontwerp wordt van de Koning vereist dat Hij voorziet in een document « om het recht op de Belgische vlag te bewijzen ».

Het kan ons niet ontgaan er op te wijzen dat de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven een veel ruimere toepassingsfeer heeft. In geval van opheffing van deze wet opent geen enkele bepaling van het ontwerp de Koning de mogelijkheid om regelen uit te vaardigen die niet vallen binnen het bestek van het bewijzen van het recht om de Belgische vlag te voeren.

2) In 4° behoort artikel 6, § 1, eerste lid, van boek II van het Wetboek van Koophandel eveneens te worden opgeheven, luidens hetwelk « verlies van de Belgische nationaliteit tot gevolg (heeft) dat de teboekstelling ambtshalve wordt doorgehaald », aangezien de Belgische nationaliteit volgens het ontwerp alleen door teboekstelling in het Belgisch vlagregister kan worden verkregen.

De redactie van het tweede lid van paragraaf 1 van het genoemde artikel 6 behoort dien overeenkomstig te worden aangepast.

Met dit voorbehoud wordt de volgende redactie voorgesteld:

« Artikel ... — Opgeheven worden:

1° (zoals in 4° van artikel 15);

2° (zoals in 2° van artikel 15);

3° (zoals in 3° van artikel 15);

4° het koninklijk besluit van 14 oktober 1937 betreffende het behoud en de uitbreiding van 's lands vloot, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 mei 1940 betreffende de aankoop en de verkoop van schepen alsmede betreffende de bevrachting ervan. »

Selon le texte en projet, il y aura à l'avenir deux registres: d'une part, le registre des pavillons belges qui comprendra l'immatriculation des « bâtiments » belges et les inscriptions hypothécaires y relatives (article 14, § 1^{er}, du projet) et d'autre part, le registre matricule où continuent à être inscrits les actes et jugements relatifs à des droits réels (articles 12 à 17 et 30 du livre II du Code de commerce) sur les « bâtiments » qui ne sont pas immatriculés au registre des pavillons belges.

Ce système va totalement à l'encontre de l'exposé des motifs, selon lequel les articles 13 et 14 « réalisent un registre unique et actualisé ». De plus, loin de « clarifier la situation », le système manque de clarté et de cohérence.

D'un point de vue légistique, la rédaction de l'article 13 est également critiquable.

L'article doit dès lors être complètement revu.

Art. 14

Cet article, dont il devrait ressortir plus clairement qu'il s'agit d'une disposition transitoire, doit être revu à la lumière de ce qui vient d'être exposé ci-dessus.

On observera, au surplus, que le paragraphe 1^{er} ne vise que les « bâtiments » ayant fait l'objet d'une disposition hypothécaire (article 30 du livre II du Code de commerce). Il semble que l'auteur du projet a oublié les inscriptions des actes et jugements relatifs à des droits réels (articles 12 à 17 du livre II du Code de commerce).

Art. 15

1) En son 3°, l'article 3 du projet impose au Roi d'arrêter un document « à l'effet de prouver le droit au pavillon belge ».

On ne manquera pas de relever que la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer a un champ d'application beaucoup plus large. En cas d'abrogation de cette loi, aucune disposition du projet ne permet au Roi d'édicter des règles qui dépassent le cadre de la preuve du droit de battre pavillon belge.

2) Au 4°, il convient d'abroger également l'article 6, § 1^{er}, du livre II du Code de commerce, aux termes duquel « la perte de la nationalité belge entraîne la radiation d'office de l'immatriculation » puisque selon le projet, la nationalité belge ne peut s'acquérir que par l'immatriculation au registre des pavillons belges.

Il faut adapter en conséquence la rédaction de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} dudit article 6.

Sous ces réserves, la rédaction suivante est proposée:

« Article ... — Sont abrogés:

1° (comme au 4° de l'article 15);

2° (comme au 2° de l'article 15);

3° (comme au 3° de l'article 15);

4° l'arrêté royal du 14 octobre 1937 relatif à la conservation et au développement de l'outillage naval de la nation, modifié par l'arrêté royal du 10 mai 1940 relatif à l'achat et à la vente des navires ainsi qu'à leur affrètement. »

De kamer was samengesteld uit:

De heer H. ROUSSEAU, kamervoorzitter;

De heren P. FINCŒUR en R. ANDERSEN, staatsraden;

De heren F. RIGAUX en J. DE GAVRE, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw R. DEROY, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. KREINS, auditor.

De Griffier,
R. DEROY.

De Voorzitter,
H. ROUSSEAU.

La chambre était composée de:

M. H. ROUSSEAU, président de chambre;

MM. P. FINCŒUR et R. ANDERSEN, conseillers d'Etat;

MM. F. RIGAUX et J. DE GAVRE, assesseurs de la section de législation;

Mme R. DEROY, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise en la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le rapport a été présenté par M. Y. KREINS, auditeur.

Le Greffier,
R. DEROY.

Le Président,
H. ROUSSEAU.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeers-
wezen, Onze Minister van Financiën en Onze Minis-
ter van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister
van Financiën 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 1

Algemene Bepalingen

Artikel 1

§ 1. Voor de toepassing van deze wet en haar
uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° Schip : elk drijvend tuig, met of zonder eigen
beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing,
gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel
van verkeer in, over of onder water, met inbegrip van
de niet blijvend aan de wal of aan de bodem verbonden
installaties.

Een schip in aanbouw wordt als schip beschouwd
zodra het bouwcontract is ondertekend.

2° Binnenwateren : alle wateren gelegen aan de
landzijde van de basislijn van de territoriale zee, met
inbegrip van de zeehavens;

3° Zee : alle wateren die geen binnenwateren zijn;

4° Zeeschip : elk schip gebruikt of geschikt of be-
stemd om te worden gebruikt op zee.

5° Registratie of registreren : de inschrijving of
het inschrijven van een zeeschip onder een speciaal
nummer in het register der zeeschepen;

6° Zeebrief : het document waaruit blijkt dat het
daarin vermelde zeeschip het recht heeft de Belgische
vlag te voeren.

7° Register van oorsprong : het register van het
land waar het zeeschip als voorwerp van eigendom,
alsmede zijn eigenaar in zijn hoedanigheid van
eigenaar, werden ingeschreven.

8° Rompbevrachtingsregister : het register van het
land waar het zeeschip als voorwerp van een rompbe-
vrachting staat ingeschreven op naam van de romp-
bevrachter.

9° Registratie of registreren van de rompbevrach-
ting : de inschrijving of het inschrijven van een zee-
schip op naam van zijn rompbevrachter in het
rompbevrachtingsregister van een andere Staat dan
die van het register van oorsprong.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communi-
cations, de Notre Ministre des Finances et de Notre
Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre Ministre des Communications, Notre Mi-
nistre des Finances 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 1^{er}

Dispositions générales

Article 1^{er}

§ 1^{er}. Pour l'application de la présente loi et de ses
arrêtés d'exécution on entend par :

1° Bateau : tout engin flottant, animé ou non par
une force motrice propre, avec ou sans tirant d'eau,
utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circula-
tion dans, sur ou sous l'eau, en ce compris les instal-
lations non attachées à perpétuelle demeure à la
berge ou au sol.

Un bateau en construction est considéré comme
bateau dès que le contrat de construction est signé.

2° Eaux intérieures : toutes les eaux situées du
côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait
face à la terre, y compris les ports maritimes;

3° Mer : toutes les eaux sauf les eaux intérieures;

4° Navire : tout bateau utilisé ou apte ou destiné à
être utilisé en mer;

5° Enregistrement ou enregistrer : l'inscription ou
l'opération d'inscrire un navire sous un numéro spécial
dans le registre des navires;

6° Lettre de mer : le document faisant apparaître
pour le navire y mentionné, le droit de battre pavillon
belge.

7° Registre d'origine : le registre de l'Etat dans
lequel le navire est inscrit comme objet de propriété
ainsi que son propriétaire en qualité de propriétaire.

8° Registre des affrètements coque nue : le re-
gistre de l'Etat où le navire est inscrit comme objet
d'un affrètement coque nue au nom de l'affréteur
coque nue.

9° Enregistrement ou enregistrer l'affrètement
coque nue : l'inscription ou l'opération d'inscrire un
navire au nom de son affréteur coque nue au registre
des affrètements coque nue d'un autre Etat que celui
du registre d'origine.

§ 2. De Koning kan bepaalde zeeschepen onthef-
fen van de toepassing van door Hem aangewezen
bepalingen van deze wet.

§ 3. Titel I van boek II van het Wetboek van
koophandel, met uitzondering van artikel 1, is van
toepassing op de zeeschepen die niet of niet gewoon-
lijk gebruikt worden voor winstgevende verrichtin-
gen.

Art. 2

§ 1. Enkel door de registratie verkrijgt of behoudt
een zeeschip het recht de Belgische vlag te voeren.

De doorhaling van de registratie brengt van rechts-
wege het verval mede van het recht de Belgische vlag
te voeren.

§ 2. De Koning duidt het Kantoor der hypotheekbe-
waringen aan waar het register der zeeschepen wordt
gehouden. Hij regelt de organisatie van dit register en
van de registratie.

Art. 3

§ 1. De Koning bepaalt welke zeeschepen moeten
of mogen geregistreerd worden, alsmede de voor-
waarden waaraan zij, hun eigenaar, hun reder of
exploitant daartoe vooraf moeten voldoen; Hij kan
inzonderheid vereisten opleggen inzake nationaliteit,
woon- of verblijfplaats, vestiging van de hoofdinrich-
ting, alsmede inzake de samenstelling van het
maatschappelijk kapitaal of van de organen van ver-
enigingen of vennootschappen.

§ 2. De Koning stelt de vormvereisten vast en de
inhoud van de aangifte die bij de hypotheekbewaarder
moet worden gedaan met het oog op de registratie; Hij
duidt aan welke bescheiden bij de aangifte moeten
worden gevoegd of waarvan de voorlegging kan wor-
den geëist bij het onderzoek daarvan; Hij wijst de
personen aan die gehouden zijn of gemachtigd worden
om de aangifte in te dienen en stelt daartoe een
termijn vast; Hij bepaalt welke bescheiden in het
register moeten worden ingeschreven.

§ 3. De Koning bepaalt de wijzigingen aan de in-
houd van de registratieaangifte die bij de hypotheekbe-
waarder moeten worden aangemeld, de modaliteiten
van deze bijkomende aangifte en de termijn waarin zij
moet worden gedaan.

Art. 4

De registratie wordt doorgehaald :

a) op verzoek van degene die in het register als
eigenaar vermeld staat;

b) op aangifte van de eigenaar of ambtshalve :

1° als het zeeschip is vergaan, gesloopt of blijvend
ongeschikt is om te drijven;

§ 2. Le Roi peut soustraire certains navires à l'ap-
plication des dispositions de la présente loi qu'il
désigne.

§ 3. Le titre 1^{er} du livre II du Code de Commerce, à
l'exception de l'article 1^{er}, est applicable aux navires
qui ne sont pas ou qui ne sont pas habituellement
utilisés à des opérations lucratives.

Art. 2

§ 1^{er}. Un navire n'acquiert ou ne conserve le droit
de battre pavillon belge que par l'enregistrement.

La radiation de l'enregistrement entraîne de plein
droit la déchéance du droit de battre pavillon belge.

§ 2. Le Roi désigne le Bureau de la conservation
des hypothèques où le registre des navires est tenu. Il
règle l'organisation de ce registre et de l'enregistre-
ment.

Art. 3

§ 1^{er}. Le Roi détermine les navires qui doivent ou
peuvent être enregistrés ainsi que les conditions
auxquelles les navires, leur propriétaire, leur ar-
mateur ou leur armateur-gérant doivent préalable-
ment satisfaire à cet effet; Il peut notamment prescrire
des conditions de nationalité, de domicile, de résidence
ou d'établissement du siège principal, ainsi que de
composition, du capital social ou des organes des
associations ou sociétés.

§ 2. Le Roi fixe les conditions de forme ainsi que le
contenu de la déclaration à déposer chez le conser-
vateur des hypothèques en vue de l'enregistrement; Il
détermine les documents qui doivent être annexés à la
déclaration ou dont la production peut être exigée à
l'occasion de l'examen de celle-ci; Il désigne les person-
nes qui sont tenues ou qui sont habilitées à déposer la
déclaration et fixe un délai à cet effet; Il détermine les
documents à inscrire au registre.

§ 3. Le Roi détermine les modifications au contenu
de la déclaration d'enregistrement qui doivent être
portées à la connaissance du conservateur des hy-
pothèques, les modalités de cette déclaration com-
plémentaire ainsi que le délai dans lequel celle-ci doit
intervenir.

Art. 4

L'enregistrement est radié :

a) à la demande du propriétaire mentionné comme
tel dans le registre;

b) sur déclaration du propriétaire ou d'office :

1° si le navire est naufragé, démolé ou définitive-
ment inapte à flotter;

2° als van het zeeschip geen tijding werd ontvangen gedurende zes maanden te rekenen van de dag van het laatste uitvaren of van de dag waartoe zich de laatst ontvangen berichten uitstrekken, zonder dat dit aan een algemene storing in de berichtgeving kan worden geweten;

3° als het zeeschip door zeerovers of vijanden is genomen;

4° als het zeeschip of de eigenaar, de reder of de exploitant ervan niet meer voldoen aan de voorwaarden bepaald in uitvoering van artikel 3, § 1, van deze wet.

Art. 5

§ 1. Ondanks de doorhaling van de registratie, blijven de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten waarmee het zeeschip is bezwaard echter bestaan en kunnen zij naderhand worden doorgehaald, verminderd of hernieuwd.

§ 2. Geen registratie mag worden doorgehaald dan dertig dagen na de datum waarop alle bij de bewaring der hypotheken ingeschreven schuldeisers en alle derden, die er een exploit van beslag lieten inschrijven, door de bewaarder op de hoogte zijn gebracht op de wijze door de Koning bepaald.

Deze termijn geldt niet voor de doorhaling op verzoek of aangifte van de eigenaar, als deze daarbij de schriftelijke toestemming voegt van de voormelde schuldeisers en derden.

§ 3. De hypotheekbewaarder vermeldt de doorhaling op de meetbrief.

Art. 6

Onverminderd de toepassing van de wetgeving op de burgerlijke en militaire opeisingen wijst de Koning de overheid aan die gemachtigd wordt overeenkomsten af te sluiten teneinde bepaalde zeeschepen, onontbeerlijk voor de beveiliging van de belangen van de bevolking of van het leger, onder Belgische vlag te houden of te brengen.

Art. 7

Het bevel over een geregistreerd zeeschip mag alleen worden opgedragen aan een persoon van Belgische nationaliteit. De Koning wijst de overheid aan die van deze verplichting kan ontslaan en bepaalt de voorwaarden waaronder dit kan geschieden.

Art. 8

§ 1. Een geregistreerd zeeschip mag slechts in een buitenlands rompbevrachtingsregister worden inge-

2° si l'on est sans nouvelles du navire pendant six mois à partir du dernier appareillage ou à compter du jour de la réception des dernières nouvelles, sans que ceci puisse être imputé à une perturbation générale de l'information;

3° si le navire a été pris par des pirates ou des ennemis;

4° si le navire ou son propriétaire ou son armateur ou son armateur-gérant ne répondent plus aux conditions établies en vertu de l'article 3, § 1^{er}, de la présente loi.

Art. 5

§ 1^{er}. La radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire et n'affecte pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

§ 2. Aucune radiation de l'enregistrement ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie, ont été avisés par le conservateur conformément aux modalités arrêtés par le Roi.

Ce délai n'est pas applicable au cas de radiation à la demande ou sur déclaration du propriétaire, si celui-ci produit en même temps l'accord écrit des créanciers et des tiers susvisés.

§ 3. Le conservateur des hypothèques fait mention de la radiation sur le certificat de jaugeage.

Art. 6

Sans préjudice de l'application de la législation relative aux réquisitions civiles et militaires, le Roi désigne l'autorité habilitée à conclure des contrats afin de garder ou de mettre sous pavillon belge les navires indispensables à la protection des intérêts de la population ou de l'armée.

Art. 7

Le commandement d'un navire enregistré ne peut être attribué qu'à une personne de nationalité belge. Le Roi désigne l'autorité qui peut dispenser de cette obligation et fixe les conditions à remplir à cet effet.

Art. 8

§ 1^{er}. Un navire enregistré ne peut être inscrit dans un registre des affrètements coque nue étranger

schreven als de door de Koning aangewezen overheid daarin heeft toegestemd.

Op verzoek van degene die de toestemming krijgt, schrijft de hypotheekbewaarder zulks in het register der zeeschepen in en maakt hij van die inschrijving melding op het document waarbij de toestemming wordt verleend.

Door de vervulling van die formaliteiten wordt het recht de Belgische vlag te voeren, geschorst voor de duur van de rompbevrachting die tot de toestemming aanleiding heeft gegeven.

§ 2. De toestemming kan door de in paragraaf 1 bedoelde overheid worden ingetrokken zodra een internationaal conflict dreigt of is uitgebroken.

§ 3. Door de ontbinding van de rompbevrachting, wat ook de oorzaak daarvan weze, herleeft de verplichting de Belgische vlag te voeren.

§ 4. Na de inschrijving van de toestemming blijven de inschrijvingen bedoeld in de artikelen 8 en 9 van Titel I van Boek II van het Wetboek van Koophandel bestaan. Nieuwe inschrijvingen dienen in het register der zeeschepen te geschieden.

Art. 9

De toestemming vermeld in artikel 8 wordt niet verleend tenzij aan de volgende voorwaarden is voldaan :

a) de chertepartij waarin de rompbevrachting wordt vastgesteld, moet vermelden dat :

1. de rompbevrachter die als wederpartij van de scheepseigenaar optreedt, het betrokken zeeschip niet verder mag verhuren of onderverhuren door middel van een nieuwe rompbevrachting;

2. dat de rompbevrachter de naam van het schip niet mag wijzigen en het ook niet onder een andere naam mag laten registreren in het rompbevrachtingsregister;

b) de aanvraag om toestemming moet vergezeld zijn van een schriftelijke verklaring van elke ingeschreven hypotheekschuldeiser waarbij deze uitdrukkelijk instemt met de rompbevrachting die het voorwerp uitmaakt van de chertepartij;

c) de wetgeving van het land waar de rompbevrachting wordt geregistreerd, moet aan de volgende voorwaarden voldoen :

1. de registratie van de rompbevrachting geschiedt in een register dat enkel daartoe bestemd is;

2. de inschrijving geschiedt op naam van de rompbevrachter die in het betrokken land zijn wettelijke woonplaats of zijn voornaamste zetel heeft;

3. het rompbevrachtingsregister vermeldt dat de eigendom en de eigenaar van het betrokken zeeschip in het register van oorsprong zijn geregistreerd;

4. in het rompbevrachtingsregister mogen geen inschrijvingen genomen worden die het betrokken zeeschip kunnen bezwaren. Dergelijke inschrijvingen moeten in het register van oorsprong genomen worden;

que si l'autorité désignée à cet effet par le Roi l'autorise.

A la requête du bénéficiaire de l'autorisation, le conservateur des hypothèques inscrit cette dernière dans le registre des navires et fait mention de ladite inscription sur le document accordant l'autorisation.

Par l'accomplissement de ces formalités, le droit de battre pavillon belge est suspendu pour la durée de l'affrètement coque nue qui a donné lieu à l'autorisation.

§ 2. Lorsqu'un conflit international menace ou est déclenché, l'autorisation pourra être retirée par l'autorité visée au paragraphe 1^{er}.

§ 3. La résiliation de l'affrètement coque nue, pour quelque raison que ce soit, fait renaître l'obligation de battre pavillon belge.

§ 4. Après l'inscription de l'autorisation, les inscriptions visées aux articles 8 et 9 du Titre I^{er} du Livre II du Code de Commerce subsistent. Les nouvelles inscriptions doivent se faire dans le registre des navires.

Art. 9

L'autorisation visée à l'article 8 n'est donnée que si les conditions suivantes sont remplies :

a) la charte-partie établissant l'affrètement coque nue doit mentionner que :

1. l'affrèteur coque nue agissant en qualité de cocontractant du propriétaire du navire, ne peut céder le bail ni sous-louer le navire concerné par un nouvel affrètement coque nue;

2. l'affrèteur coque nue ne peut modifier le nom du navire ni inscrire celui-ci sous un autre nom dans le registre des affrètements coque nue;

b) la demande d'autorisation doit être assortie d'une déclaration écrite de chaque créancier hypothécaire inscrit prouvant qu'il marque expressément son consentement sur l'affrètement coque nue qui fait l'objet de la charte-partie;

c) la législation du pays d'enregistrement de l'affrètement coque nue doit satisfaire aux conditions suivantes :

1. l'inscription de l'affrètement coque nue se fait dans un registre uniquement destiné à cet effet;

2. l'inscription s'effectue au nom de l'affrèteur coque nue ayant son domicile légal ou son établissement principal dans le pays concerné;

3. le registre des affrètements coque nue mentionne que le titre de propriété et le propriétaire du navire concerné figurent dans le registre d'origine;

4. le registre des affrètements coque nue ne peut contenir aucune inscription susceptible de grever le navire en question. De telles inscriptions doivent figurer dans le registre d'origine;

5. de eigendom van het zeeschip en de hypotheek die deze bezwaren, alsmede hun rangregeling en de uitvoeringsmaatregelen blijven uitsluitend beheerst door de wet van het register van oorsprong;

6. Tijdens de rompbevrachting moet het betrokken schip de vlag voeren van het land waar de rompbevrachting is geregistreerd en moet het een document aan boord hebben dat het recht op die vlag bewijst en dat werd afgeleverd door of namens de overheid van dat land;

7. De ontbinding van de overeenkomst tot rompbevrachting, welke ook de oorzaak daarvan weze, stelt van rechtswege een einde aan de registratie van de rompbevrachting;

8. De rompbevrachting mag niet tegelijkertijd in een derde staat worden geregistreerd;

9. De rompbevrachter is persoonlijk aansprakelijk voor het beheer en de exploitatie van het zeeschip waarop de rompbevrachting slaat wie het zeeschip ook moge gebruiken.

d) De bewijslast met betrekking tot het vervullen van de onder c) vermelde voorwaarden rust op de aanvrager van de toestemming. Deze kan van die bewijslast geheel of gedeeltelijk worden ontslagen door de overheid door de Koning aangewezen.

Art. 10

Een zeeschip dat in een buitenlands register van oorsprong is ingeschreven, mag slechts in het Belgische rompbevrachtregister worden ingeschreven als de door de Koning aangewezen overheid daarin heeft toegestemd.

De Koning stelt de voorwaarden vast waaraan de toestemming is onderworpen. De bewijslast met betrekking tot de vervulling van deze voorwaarden rust op de aanvrager van de toestemming.

De Koning regelt de organisatie van het rompbevrachtregister en van de registratie daarin op naam van de bevrachter.

Enkel door deze inschrijving verwerft het betrokken schip het recht de Belgische vlag te voeren voor de duur van de rompbevrachting. Dit recht vervalt door de ontbinding of door het verstrijken van de termijn van de rompbevrachting. De artikelen 7 en 11 tot 14 van deze wet zijn van toepassing op het betrokken schip tijdens de rompbevrachting.

In het rompbevrachtregister kunnen geen lasten worden ingeschreven die het schip bezwaren. De eigendom van het schip en de lasten die deze bezwaren, blijven geregeld door de wet van het land van het register van oorsprong. Het Belgisch rompbevrachtregister verwijst naar het register van oorsprong.

Art. 11

§ 1. Behoudens de uitzonderingen door of krachtens deze wet bepaald, zijn geregistreerde zeeschepen verplicht de Belgische vlag te voeren.

5. le droit de propriété du navire et les hypothèques qui le grèvent, ainsi que leur rang et les mesures d'exécution, restent exclusivement régis par la loi du registre d'origine;

6. Pendant la durée de l'affrètement coque nue, le navire concerné doit arborer le pavillon de l'Etat d'enregistrement de l'affrètement coque nue et doit avoir à bord un document prouvant le droit de battre ce pavillon, délivré par ou au nom de l'autorité de cet Etat;

7. La résiliation de l'affrètement coque nue, pour quelque raison que ce soit, met fin de plein droit à l'enregistrement de l'affrètement coque nue;

8. L'affrètement coque nue ne peut pas être enregistré simultanément dans un Etat tiers;

9. L'affrèteur coque nue est personnellement responsable de la gestion et de l'exploitation du navire sur lequel porte l'affrètement coque nue quelle que soit la personne qui en a l'usage.

d) La charge de la preuve du respect des conditions énoncées au littéra c) appartient à celui qui demande l'autorisation. Celui-ci peut être dispensé de tout ou partie de cette charge par l'autorité désignée par le Roi.

Art. 10

Un navire inscrit dans un registre d'origine étranger ne peut être inscrit dans le registre des affrètements coque nue belge que si l'autorité désignée à cet effet par le Roi l'autorise.

Le Roi fixe les conditions auxquelles l'autorisation est subordonnée. La charge de la preuve du respect de ces conditions appartient à celui qui demande l'autorisation.

Le Roi règle l'organisation du registre des affrètements coque nue et l'enregistrement dans ce registre au nom de l'affrèteur.

Seule cette inscription accorde au navire concerné le droit de battre pavillon belge pour la durée de l'affrètement coque nue. Ce droit cesse par la résiliation ou l'écoulement du délai de l'affrètement coque nue. Les articles 7 et 11 à 14 de la présente loi sont applicables au navire concerné pendant la durée de l'affrètement coque nue.

Le registre des affrètements coque nue ne peut comporter aucune inscription susceptible de grever le navire. Le droit de propriété du navire et les charges grevant celui-ci demeurent régis par la loi du registre d'origine. Le registre des affrètements coque nue belge se réfère au registre d'origine.

Art. 11

§ 1^{er}. Sous réserve des exceptions établies par ou en vertu de la présente loi, les navires enregistrés sont obligés de battre pavillon belge.

§ 2. De kapitein of de schipper van een zeeschip dat verplicht is de Belgische vlag te voeren, moet te allen tijde het recht op deze vlag kunnen bewijzen door het voorleggen van een Belgische zeebrief.

De zeebrief moet aan boord worden gehouden en op elk verzoek van de bevoegde overheden getoond worden.

§ 3. Het is verboden de Belgische vlag te voeren zonder in het bezit te zijn van een zeebrief, afgegeven krachtens deze wet.

§ 4. De Koning wijst de overheid aan die bevoegd is om de zeebrief af te leveren of in te trekken, bepaalt de gevallen waarin dat document vervalt of kan worden ingetrokken, alsmede de verplichtingen verbonden aan het bezit ervan, de vergoedingen verschuldigd voor het afleveren ervan en gebeurlijk voor het verlengen van zijn geldigheidsduur.

Art. 12

De keuze van de naam en van de thuishaven van een zeeschip in de registratieaangifte en elke wijziging daarvan, moeten aan de goedkeuring van de door de Koning aangewezen overheid worden voorgelegd.

De kapitein of de schipper is gehouden erover te waken dat de naam en de thuishaven altijd met duidelijke en goed zichtbare letters op het achterschip vermeld staan.

Art. 13

De Koning stelt het bedrag van de vergoeding vast voor de uitvoering van elke formaliteit door deze wet vermeld.

Art. 14

§ 1. De volgende zeeschepen kunnen verbeurd verklaard worden :

1° zeeschepen die werden geregistreerd met gebruik van enig geschrift waarin valsheid werd gepleegd of waarvoor een registratieaangifte werd ingediend die op een dergelijk document was gesteund;

2° zeeschepen aan boord waarvan documenten zijn aangetroffen die het mogelijk maken meer dan een vlag te voeren.

§ 2. De zeeschepen die niet voldoen aan de hun door of krachtens deze wet opgelegde verplichting inzake registratie, kunnen door de waterschout op kosten en risico van de eigenaar aangehouden worden tot aan die verplichting is voldaan.

§ 3. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van honderd frank tot vijftigduizend frank of met een van die straffen alleen worden gestraft :

§ 2. Le capitaine ou le patron d'un navire qui est tenu de battre pavillon belge, doit à tout moment être en mesure de prouver le droit à ce pavillon par la présentation d'une lettre de mer belge.

La lettre de mer doit être tenue à bord et produite à toute réquisition des autorités compétentes.

§ 3. Il est interdit de battre pavillon belge sans être en possession d'une lettre de mer, remise en vertu de la présente loi.

§ 4. Le Roi désigne l'autorité compétente pour délivrer ou pour retirer la lettre de mer, détermine les cas de déchéance ou de retrait possible du document ainsi que les obligations liées à sa possession, les redevances dues pour sa délivrance et éventuellement pour la prolongation de la durée de sa validité.

Art. 12

Le choix du nom et du port d'attache d'un navire dans la déclaration d'enregistrement ainsi que toute modification de ce choix sont soumis à l'agrément de l'autorité désignée par le Roi.

Le capitaine ou patron est tenu de veiller à ce que soient toujours inscrits sur la poupe, en lettres apparentes et distinctes, le nom du navire et celui de son port d'attache.

Art. 13

Le Roi fixe le montant de la redevance afférente à l'exécution de chacune des formalités prévues par la présente loi.

Art. 14

§ 1^{er}. Les navires suivants peuvent être confisqués :

1° les navires enregistrés sur la base d'un quelconque document entaché de faux ou pour lesquels une déclaration d'enregistrement basée sur un tel document a été faite;

2° les navires à bord desquels ont été découverts des documents leur permettant de battre plus d'un pavillon.

§ 2. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations relatives à l'enregistrement qui leur sont imposées par la présente loi ou en vertu de celle-ci, peuvent être retenus par le commissaire maritime aux frais, risques et périls du propriétaire jusqu'à l'accomplissement de ces obligations.

§ 3. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cent francs à cinquante mille francs ou d'une de ces peines seulement :

1° de eigenaar, de reder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein of al wie de bepalingen van deze wet of vastgesteld krachtens deze wet overtreedt;

2° de kapitein die de bepalingen overtreedt van artikel 11, paragrafen 1 tot 3, of van artikel 12, tweede lid.

§ 4. De bepalingen van het eerste boek van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de in deze wet omschreven misdrijven.

HOOFDSTUK 2

Wijzigingsbepalingen

Art. 15

Het opschrift van hoofdstuk I van titel I van boek II van het Wetboek van koophandel wordt door het volgende opschrift vervangen : « Hoofdstuk I. Van zeeschepen. »

Art. 16

In artikel 8 van hetzelfde boek worden de woorden « aan het onder artikel 3 aangewezen kantoor der hypotheekbewaring » vervangen door de woorden « in het register der zeeschepen. »

Art. 17

In artikel 9 van hetzelfde boek worden de woorden « ten gemelden kantore » vervangen door de woorden « in het register der zeeschepen ».

Art. 18

In artikel 11 van hetzelfde boek wordt het woord « teboekgesteld » vervangen door de woorden « in het register der zeeschepen geregistreerd ».

Art. 19

In artikel 12 van hetzelfde boek worden de woorden « in het register van teboekstelling » vervangen door de woorden « in het register der zeeschepen ».

Art. 20

In artikel 13 van hetzelfde boek worden de woorden « in het register van teboekstelling » weggelaten.

1° le propriétaire, armateur, armateur-gérant, affrèteur, capitaine ou quiconque contrevient aux dispositions de la présente loi ou aux arrêtés pris en vertu de celle-ci;

2° le capitaine qui contrevient aux dispositions de l'article 11, paragraphes 1^{er} à 3, ou de l'article 12, deuxième alinéa.

§ 4. Toutes les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, en ce compris le chapitre VII et l'article 85, s'appliquent aux infractions prévues par la présente loi.

CHAPITRE 2

Dispositions modificatives

Art. 15

L'intitulé du chapitre I^{er} du titre 1^{er} du livre II du Code de Commerce est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre I^{er}. Des navires. »

Art. 16

A l'article 8 du même livre les mots « au bureau de la conservation des hypothèques désigné sous l'article 3 » sont remplacés par les mots « dans le registre des navires. »

Art. 17

A l'article 9 du même livre les mots « au dit bureau » sont remplacés par les mots « dans le registre des navires ».

Art. 18

A l'article 11 du même livre le mot « immatriculé » est remplacé par les mots « enregistré dans le registre des navires ».

Art. 19

A l'article 12 du même livre les mots « au registre matricule » sont remplacés par les mots « au registre des navires ».

Art. 20

A l'article 13 du même livre les mots « sur le registre matricule » sont supprimés.

Art. 21

In artikel 16 van hetzelfde boek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- a) in het eerste lid worden de woorden « in het register van teboekstelling » weggelaten;
- b) het laatste lid wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Is het zeeschip waarop de eis tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft niet in België geregistreerd, dan beperkt de hypotheekbewaarder zich tot de vaststelling in het register van de overleggingen, van de overlegging van de vermelde uittreksels. Hij gaat tot de inschrijving over als achteraf de registratie van het zeeschip wordt gevraagd. »

Art. 22

In artikel 30 van hetzelfde boek worden de woorden « register van teboekstelling » vervangen door de woorden « register der zeeschepen ».

Art. 23

Artikel 43 van hetzelfde boek wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 43. De bewaarder houdt een register der overleggingen waarin, naar volgorde van de aanbiedingen blijken uit een doorlopende nummering, worden vastgesteld :

- a) de overleggingen van stukken aangeboden ter registratie of wijziging van de registratie van zeeschepen;
- b) de overleggingen ter inschrijving van akten, vonnissen en rechtsvorderingen bedoeld in de artikelen 8 en 9 van deze wet.

Elk blad van het register der overleggingen wordt genummerd en gekorttekend door een door de Minister van Financiën aangeduide ambtenaar van de Administratie van de B.T.W., Registratie en Domeinen.

Het register wordt iedere dag door de bewaarder afgesloten.

Na het volledig gebruik van het register wordt er zonder verplaatsing een duplicaat van gemaakt door de bewaarder of door een andere ambtenaar van de administratie van de B.T.W., Registratie en Domeinen daartoe aangewezen door de Directeur-generaal van deze administratie. De Minister van Financiën bepaalt op welke wijze dit duplicaat wordt gemaakt. Hij bepaalt bij welke rechtbank het moet worden neergelegd en de modaliteiten van deze neerlegging. »

Art. 24

In artikel 44 van hetzelfde boek worden de woorden « van teboekstelling » vervangen door de woorden « der zeeschepen ».

Art. 21

A l'article 16 du même livre sont apportées les modifications suivantes :

- a) dans le premier alinéa les mots « au registre matricule » sont supprimés;
- b) le dernier alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Si le navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation n'est pas enregistré en Belgique, le conservateur des hypothèques se borne à constater la remise desdits extraits au registre des dépôts, sauf à faire l'inscription si l'enregistrement du navire est ultérieurement requis. »

Art. 22

A l'article 30 du même livre les mots « registre matricule » sont remplacés par les mots « registre des navires ».

Art. 23

L'article 43 du même livre est remplacé par la disposition suivante :

« Article 43. Le conservateur tient un registre de dépôts où sont constatés, par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectuent :

- a) les remises de pièces présentées à fin d'enregistrement ou de modification d'enregistrement des navires;
- b) les remises à fin d'inscription d'actes, de jugements et de demandes telles que visées aux articles 8 et 9 de la présente loi.

Chaque feuillet du registre de dépôts est coté et paraphé par un fonctionnaire de l'Administration de la T.V.A., de l'enregistrement et des domaines désigné par le Ministre des Finances.

Le registre est arrêté chaque jour par le conservateur.

Après utilisation complète du registre, le conservateur ou un autre fonctionnaire de l'Administration de la T.V.A., de l'enregistrement et des domaines désigné à cet effet par le Directeur-général de ladite administration en effectue, sans déplacement, un double. Le Ministre des Finances détermine la manière dont est effectué ce double. Il détermine auprès de quel tribunal il doit être déposé et les modalités de ce dépôt. »

Art. 24

A l'article 44 du même livre, le mot « matricule » est remplacé par les mots « des navires ».

Art. 25

In artikel 45 van hetzelfde boek worden de woorden « van teboekstelling » vervangen door de woorden « der zeeschepen ».

Art. 26

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

« Artikel 272. Titel I van dit boek, met uitzondering van de artikelen 1 en 23, § 1, 5°, is van toepassing op de binnenschepen.

De woorden « zeeschip » en « register der zeeschepen », worden, waar zij voorkomen in titel I, respectievelijk vervangen door de woorden « binnenschip » en « register van teboekstelling ».

Art. 27

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

« Artikel 272bis. § 1. Elk binnenschip reeds gebouwd of in aanbouw kan op aanvraag van de belanghebbenden, worden teboekgesteld onder een speciaal nummer.

Teboekstelling geschiedt op aangifte door de belanghebbenden op het door de Koning aangewezen kantoor der hypotheekbewaringen.

Binnenschepen worden hierna « schip » genoemd.

§ 2. Met het oog op de teboekstelling van het schip, moeten de eigenaars bij de hypotheekbewaarder een aangifte indienen met opgave van :

1° naam en kenmerken van het schip, 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 schip gewoonlijk en hoofdzakelijk gebezigd wordt of zal worden;

4° de huidige eigenaar van het schip, 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.

§ 3. Indien verscheidene natuurlijke personen of rechtspersonen op het schip rechten van eigendom of

Art. 25

A l'article 45 du même livre, le mot « matricule » est remplacé par les mots « des navires ».

Art. 26

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

« Article 272. Le titre Ier du présent livre, à l'exception des articles 1^{er} et 23, § 1^{er}, 5°, est applicable aux bateaux de navigation intérieure.

Les mots « navire » et « registre des navires » figurant au titre Ier sont remplacés respectivement par les mots « bateau de navigation intérieure » et « registre matricule ».

Art. 27

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

« Article 272bis. § 1^{er}. Tout bateau de navigation intérieure construit ou en construction peut être immatriculé sous un numéro spécial à la demande des intéressés.

L'immatriculation a lieu sur déclaration présentée par les intéressés au bureau de la conservation des hypothèques désigné par le Roi.

Les bateaux de navigation intérieure sont nommés « bateau » ci-après.

§ 2. En vue de l'immatriculation du bateau, les propriétaires font au conservateur des hypothèques une déclaration indiquant :

1° le nom du bateau, 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, le nom et domicile du constructeur.

3° le trafic et les opérations auxquels le bateau est ou sera habituellement et principalement affecté;

4° le propriétaire actuel du bateau, 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 noms, prénoms, nationalité et domicile des associés solidairement responsables, des administrateurs ou des gérants.

§ 3. Si plusieurs personnes physiques ou morales ont sur le bateau des droits en propriété ou en usu-

vruchtgebruik hebben, vermeldt de aangifte aard en hoegrootheid van die rechten en geeft zij voor ieder van die personen de in § 2 genoemde gegevens op.

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

1° het nationaliteitsbewijs van ieder van de personen en de statuten van ieder 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 hypotheekbewaarder 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 schip laatst was teboekgesteld of geregistreerd, betreffende de hypothecaire toestand van het schip, met aanduiding van de laatst ingeschreven eigenaar.

§ 5. Een schip dat in België in aanbouw is, wordt 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 § 2 genoemde gegevens voor zover die kunnen worden verstrekt. Bij de aangifte worden de in § 4, 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.

§ 6. 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 register van teboekstelling wordt geboekt. Bij overlijden van de aangever of aangevers rust de voormelde verplichting op de erfgenamen of legatarissen, evenwel met dien verstande dat de termijn van dertig dagen ingaat op het tijdstip waarop dezen kennis krijgen van het feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de in dit artikel bedoelde gegevens.

De kennisgeving moet vergezeld zijn van een in tweevoud opgemaakt stuk waaruit dat feit blijkt. Is dit stuk echter een authentieke akte, dan moet daarvan een uitgifte samen met een eensluidend verklaard afschrift worden overgelegd. Het dubbel van dat stuk of het eensluidend verklaard afschrift van de authentieke akte blijft ten kantore van de hypotheekbewaarder berusten.

Elke kennisgeving van een wijziging in de tonnenmaat, in de afmetingen van het schip, in de aard en het vermogen van de voortstuwingsmachine, moet ver-

fruit, la déclaration indique la nature et la quotité de ceux-ci et donne pour chacune d'elles les indications énumérées au § 2.

§ 4. 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;

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 bateau a été immatriculé ou enregistré en dernier lieu, relative à l'état hypothécaire du bateau et indiquant le dernier propriétaire inscrit.

§ 5. L'immatriculation d'un bateau en construction en Belgique a lieu sur la déclaration du constructeur ou de la personne pour le compte de qui le bateau est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété.

La déclaration contient les indications énumérées au § 2, dans la mesure où elles peuvent être fournies. Elle est accompagnée des documents mentionnés au § 4, 1° et 2°.

Dans les trente jours de l'achèvement du bateau, 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.

§ 6. 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. En cas de décès du déclarant ou des déclarants, la susdite obligation incombe aux héritiers ou légataires, le délai des trente jours prenant toutefois cours à partir du moment où ceux-ci ont connaissance du fait appelant une modification des indications visées dans cet article.

La notification doit être accompagnée d'un document, dressé en double, constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite. Le double du document ou la copie certifiée conforme de l'acte authentique reste déposé au bureau du conservateur des hypothèques.

Toute notification d'un changement apporté au tonnage, aux dimensions du bateau, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, doit être accom-

gezeld gaan van de meetbrief waarop die wijziging is aangetekend, en van een duplicaat van dat document, dat ten kantore blijft berusten.

§ 7. Wanneer het schip 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 register van teboekstelling opgetekend.

§ 8. De bewaarder tekent het nummer waaronder het schip is teboekgesteld en de datum van de teboekstelling aan op de meetbrief die tot staving van de aangifte wordt voorgelegd.

§ 9. De teboekstelling kan door de hypotheekbewaarder worden doorgehaald, hetzij van ambtswege, hetzij op verzoek van belanghebbenden.

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

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

De bewaarder vermeldt de doorhaling op de meetbrief. »

Art. 28

In de wet van 27 september 1842 op de Zeevaartpolitie, wordt een artikel *1bis* luidend als volgt, ingevoegd :

« Artikel *1bis*. — De kapiteins of de schippers van alle zeeschepen, welke ook de nationaliteit hiervan zij, zijn verplicht aan de waterschout op zijn verzoek de boorddocumenten over te leggen waarvan de Koning de overlegging voorschrijft.

De zeeschepen die niet voldoen aan deze verplichting, kunnen door de waterschout op kosten en risico van hun eigenaar aangehouden worden tot aan alle verplichtingen is voldaan. »

Art. 29

§ 1. In artikel 5 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting wordt een paragraaf 3 toegevoegd luidende :

« § 3. Paragraaf 1, tweede tot vierde lid, en paragraaf 2 zijn niet van toepassing op de zeeschepen

pagnée du certificat de jaugeage constatant ce changement, ainsi que d'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau.

§ 7. Lorsque le bateau 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.

§ 8. La mention du numéro sous lequel le bateau 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.

§ 9. L'immatriculation peut être radiée par le conservateur des hypothèques soit d'office, soit à la demande des intéressés.

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

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 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. »

Art. 28

Un article *1bis*, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime :

« Article *1bis*. — Sur requête du commissaire maritime, les capitaines et patrons de tous navires sans distinction de nationalité, sont tenus de lui présenter tous les documents de bord désignés par le Roi.

Les navires qui ne satisfont pas à l'obligation susvisée peuvent être retenus par le commissaire maritime aux frais, risques et périls de leur propriétaire jusqu'à l'accomplissement de toutes les obligations. »

Art. 29

§ 1^{er}. A l'article 5 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, un paragraphe 3 rédigé comme suit est ajouté :

« § 3. Le paragraphe 1^{er}, alinéas 2 à 4, et le paragraphe 2 ne sont pas applicables aux navires dont le

waarvoor het recht de Belgische vlag te voeren werd geschorst, overeenkomstig artikel 8 van de wet van... betreffende de registratie van zeeschepen. »

§ 2. In artikel 6 van dezelfde wet wordt een paragraaf 3 toegevoegd, luidende :

« § 3. De paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op de in een ander land geregistreerde zeeschepen die in het rompbevrachtingsregister werden ingeschreven overeenkomstig artikel 10 van de wet van ... betreffende de registratie van zeeschepen. »

§ 3. Artikel 22 van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 22. — Wanneer in de wetten of verordeningen zonder nadere bepaling sprake is van « ton » of van « tonnenmaat », dient aangenomen dat daardoor de bruto-tonnenmaat bedoeld wordt. »

Art. 30

In artikel 1 van de wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij, wordt de bepaling van « Belgisch zeeschip » vervangen door de volgende tekst :

« Belgisch zeeschip » : een zeeschip ingeschreven in het register der zeeschepen overeenkomstig de wet van... betreffende de registratie van zeeschepen. »

HOOFDSTUK 3

Interpretatieve bepaling

Art. 31

In alle wetten en reglementen waarin de woorden « teboekstelling » en « register van teboekstelling » of « scheepsregister » worden gebruikt in verband met zeeschepen, moeten die woorden begrepen worden in de betekenis van « registratie » en « register der zeeschepen » zoals ingesteld bij deze wet.

HOOFDSTUK 4

Opheffingsbepalingen

Art. 32

Worden opgeheven :

1° de artikelen 3 tot 7bis van boek II van het Wetboek van Koophandel;

2° de wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen;

3° de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven;

4° het koninklijk besluit van 14 oktober 1937 betreffende het behoud en de uitbreiding van 's lands vloot, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 mei 1940, betreffende de aankoop en de verkoop van schepen alsmede betreffende de bevrachting ervan.

droit de battre pavillon belge est suspendu conformément à l'article 8 de la loi du ... relative à l'enregistrement des navires. »

§ 2. L'article 6 de la même loi, est complété par un paragraphe 3 rédigé comme suit :

« § 3. Les paragraphes 1^{er} et 2 ne sont pas applicables aux navires enregistrés dans un autre pays qui sont inscrits au registre des affrètements coque nue, conformément à l'article 10 de la loi du... relative à l'enregistrement des navires. »

§ 3. L'article 22 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 22. — Quand les lois et règlements font mention de « tonnes » ou de « tonnage » sans plus de précision, il faut entendre par ces notions le tonnage brut. »

Art. 30

Al'article 1^{er} de la loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge, la définition de « navire belge » est remplacée par le texte suivant :

« navire belge » : un navire inscrit au registre des navires conformément à la loi du... relative à l'enregistrement des navires. »

CHAPITRE 3

Disposition interprétative

Art. 31

Dans toutes les lois et règlements où les mots « immatriculation » et « registre matricule » sont employés concernant des navires, ces mots doivent s'entendre dans le sens d'« enregistrement » et de « registre des navires » créés par la présente loi.

CHAPITRE 4

Dispositions abrogatoires

Art. 32

Sont abrogés :

1° les articles 3 à 7bis du livre II du Code de Commerce;

2° la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires de mer et l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur;

3° la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer;

4° l'arrêté royal du 14 octobre 1937 relatif à la conservation et au développement de l'outillage naval de la nation, modifié par l'arrêté royal du 10 mai 1940 relatif à l'achat et à la vente des navires ainsi qu'à leur affrètement.

HOOFDSTUK 5

Overgangs- en slotbepalingen

Art. 33

§ 1. Als een zeeschip, dat bij toepassing van de wet vermeld in artikel 32, 2°, in het register van teboekstelling werd teboekgesteld en het voorwerp is geweest van een hypothecaire of enige andere inschrijving, in het register der zeeschepen wordt geregistreerd, worden de niet vervallen en niet doorgehaalde inschrijvingen door de hypotheekbewaarder ambtshalve overgeboekt in het register der zeeschepen.

Deze overboeking heeft geen invloed op de rangorde van de inschrijvingen. Zij brengt wel van rechtswege de doorhaling mee van de teboekstelling en van de inschrijvingen betreffende het betrokken zeeschip in het register van teboekstelling.

De Koning stelt de modaliteiten vast voor het doorvoeren van deze overboeking en deze doorhaling.

§ 2. De hypotheekbewaarder haalt in het register van teboekstelling ambtshalve de teboekstelling door van de zeeschepen waarvoor geen registratie werd verricht krachtens deze wet. De Koning stelt de modaliteiten van deze doorhaling vast.

De doorhaling doet het recht de Belgische vlag te voeren teniet. Artikel 5 van deze wet is van toepassing.

Na de ambtshalve doorhaling van de teboekstelling kan geen hypotheek meer worden ingeschreven in het teboekstellingsregister.

Art. 34

De Koning stelt vast onder welke voorwaarden zeebrieven worden afgegeven aan pleziervaartuigen. Hij zal de vorm en de inhoud ervan bepalen.

Hij regelt het administratief statuut van deze schepen.

De artikelen 11 tot 14 van deze wet zijn van toepassing.

Art. 35

De Koning stelt de datum vast waarop deze wet in werking treedt.

Gegeven te Brussel, 18 mei 1990.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

CHAPITRE 5

Dispositions transitoires et finales

Art. 33

§ 1^{er}. Lors de l'enregistrement au registre des navires, d'un navire immatriculé au registre matricule conformément à la loi visée à l'article 32, 2°, et ayant fait l'objet d'une inscription hypothécaire ou autre, les inscriptions non périmées ni radiées sont transférées d'office par le conservateur des hypothèques au registre des navires.

Ce transfert n'exerce aucune influence quant à l'ordre de ces inscriptions. Il entraîne la radiation d'office de l'immatriculation et des inscriptions relatives au navire concerné dans le registre matricule.

Le Roi règle les modalités suivant lesquelles s'opèrent ce transfert et cette radiation.

§ 2. Le conservateur des hypothèques radie d'office les immatriculations au registre matricule de tous les navires pour lesquels aucun enregistrement n'aura été fait en vertu de la présente loi. Le Roi fixe les modalités de cette radiation.

La radiation annule le droit de battre pavillon belge. L'article 5 de la présente loi est d'application.

Une hypothèque ne peut plus être inscrite au registre matricule après la radiation d'office de l'immatriculation.

Art. 34

Le Roi fixe les conditions dans lesquelles des lettres de mer sont délivrées pour les bateaux de plaisance. Il détermine la forme et la teneur de ces documents.

Il règle le statut administratif de ces bateaux.

Les articles 11 à 14 de la présente loi sont d'application.

Art. 35

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 18 mai 1990.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

De Minister van Justitie,

M. WATHELET

Le Ministre de la Justice,

M. WATHELET
