

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1939-1940.

SÉANCE DU 14 MARS 1940.

Rapport de la Commission des Transports chargée d'examiner le Projet de Loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux.

(Voir le n^o 8 du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1939-1940.

VERGADERING VAN 14 MAART 1940.

Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het Wetsontwerp tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

(Zie n^o 8 van den Senaat.)

Présents : MM. TOCH, président; BUISSET, CASTERMAN, CLAUS, le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, DEMETS (Adolphe), DE WILDE, GALDEROUX, LALEMAND, MIGNOLET, MOLET, ROLAND, le vicomte SIMONIS et DENS, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au moment où, à l'occasion de la discussion du Budget du Ministère des Communications, l'attention du pouvoir législatif est plus particulièrement attirée, par la force des circonstances présentes, exceptionnelles, résultant de l'état de guerre, sur l'importance, le caractère vital des transports par mer, conditionnant si étroitement l'économie nationale, et sur les questions maritimes en général, le Sénat est saisi d'une proposition de législation instaurant un régime nouveau de fixation du statut des navires et en même temps des bâtiments de navigation intérieure.

La matière est d'ordre essentiellement juridique, mais le projet de loi n'en retiendra pas moins l'attention la plus vive de tous les intéressés à l'exploitation des navires et des bateaux.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Op het oogenblik dat, naar aanleiding der bespreking van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, de aandacht van de wetgevende macht, door de uitzonderlijke omstandigheden van het oogenblik die voortvloeien uit den oorlogstoestand, meer in het bijzonder wordt getrokken op de belangrijkheid en het levensbelang van het vervoer ter zee, dat zoo nauw verband houdt met de nationale economie, alsmede op de vraagstukken van de zeescheepvaart in het algemeen, wordt er aan den Senaat een wetsontwerp voorgelegd waarbij een nieuw regime wordt ingevoerd voor de vaststelling van het statuut der zeeschepen en tevens der binnenschepen.

Het vraagstuk is essentieel van juridischen aard maar het wetsontwerp zal niettemin de meest levendige aandacht gaande maken van alwie belang heeft bij de exploitatie van de zeeschepen en van de binnenschepen.

L'amplitude donnée, à si juste titre et vu le caractère technique de la réforme proposée, à l'exposé des motifs, dispense le rapporteur de la Commission de développer les justifications de la législation nouvelle qui vous est demandée, ses modalités et les buts visés.

L'exposé des motifs relate les rétroactes de la question de l'immatriculation des navires; il rappelle l'évolution des dispositions légales qui l'ont régie jusqu'à ce jour; il évoque aussi les discussions auxquelles elle a donné lieu devant le Parlement, entre juristes éminents spécialistes du droit maritime, il y a plus de trente ans.

Cette dernière remarque inciterait à se garder de vouloir amender un régime — la loi du 10 février 1908 — échafaudé par de telles compétences.

Mais au contraire, l'exposé des motifs nous apprend (pages 5 à 7) qu'il s'agit en fait de réaliser, enfin, une conception souhaitée généralement dès cette époque, recommandée dès 1885, par des congrès maritimes, ayant fait l'objet de projets de loi antérieurs, conception qui n'échappa somme toute à la revision de la loi maritime, en 1908, que très accidentellement et par suite d'un simple incident de procédure parlementaire.

Il serait permis d'observer qu'annoncée, comme le dit l'exposé des motifs, lors du vote de la loi du 10 février 1908, la réforme de l'immatriculation des navires et bateaux n'est représentée à la législature que bien tardivement.

La réponse à cette observation est aisée :

Le vote de la loi du 10 février

De omvang, die terecht en wegens het technisch karakter van de voorgestelde hervorming aan de Memorie van Toelichting wordt gegeven, ontslaat uw verslaggever ervan dit wetsontwerp alsmede zijn modaliteiten en het nagestreefde doel breedvoerig te wettigen.

De Memorie van Toelichting geeft het verloop aan van het vraagstuk der teboekstelling van de schepen en brengt in herinnering de evolutie van de wetsbepalingen die tot nog toe dit vraagstuk hebben geregeld. Zij wijst eveneens op de besprekingen waartoe dit vraagstuk in het Parlement aanleiding heeft gegeven tusschen uitstekende rechtsgeleerden specialisten in zeevaartrecht, meer dan dertig jaar geleden.

Deze laatste opmerking zou ons ertoe moeten aanzetten ons er voor te hoeden een regime — de wet van 10 Februari 1908 — te willen verbeteren dat werd opgebouwd door dergelijke bevoegde personen.

Maar integendeel, de Memorie van Toelichting leert ons op de bladzijden 5 tot 7, dat het in feite er om gaat eindelijk een opvatting te verwezenlijken, die vanaf bedoeld tijdstip doorgaans werd gewenscht en reeds in 1885 werd aangeraden door zeevaartcongressen en die reeds het voorwerp is geweest van vroegere wetsontwerpen, en dat deze opvatting in feite slechts zeer toevallig en tengevolge van een eenvoudig incident van parlementaire procedure in 1908 is ontsnapt aan de herziening van de zeevaartwet.

Men zou mogen doen opmerken dat de hervorming die, zooals in de Memorie van Toelichting wordt gezegd, in het vooruitzicht werd gesteld bij de goedkeuring der wet van 10 Februari 1908, slechts zeer laat opnieuw aan de wetgevende macht wordt voorgelegd.

Het antwoord op deze opmerking is gemakkelijk te geven.

De goedkeuring der wet van 10 Fe-

1908 opérant déjà une refonte profonde de la loi maritime, n'a précédé que de peu la dernière guerre. Au lendemain de celle-ci, l'Administration de la Marine s'est trouvée en présence de l'urgente nécessité de reviser d'autres dispositions nombreuses de cette loi maritime et d'autres touchant à la navigation.

En fait, entretemps, il s'élabora et les Chambres votèrent une série de lois fort importantes qui, en particulier, rajeunirent et réadaptèrent aux conceptions et conditions sociales de notre époque, le statut contractuel des équipages des navires, ainsi que leur régime disciplinaire et pénal. De même, les Chambres eurent à connaître des lois qui ratifièrent, d'une part, les conventions internationales unifiant entre la généralité des pays maritimes certaines matières relevant du droit et de notre législation maritime et, d'autre part, les conventions tendant à l'unification internationale du statut et de la protection sociale du marin.

La question de l'immatriculation obligatoire des navires et des bateaux est, par ailleurs, complexe et ne pouvait être mise au point sans l'intervention du Conseil supérieur de la Marine, d'un côté, et du Conseil supérieur de la Navigation intérieure, d'autre part, qui en connurent successivement au cours de longues délibérations.

C'est ainsi que le projet de loi ne fut déposé, pour la première fois, qu'en 1938. Il revient devant nous, après avoir subi la caducité résultant de la dissolution des Chambres.

Il est hautement souhaitable qu'il recueille, sans autre retard ou vicissitudes, la sanction du pouvoir législatif.

* * *

bruari 1908 die reeds een grondige herziening van de zeevaartwet heeft ingevoerd, ging aan den laatsten oorlog slechts kort vooraf. Na den oorlog, stond het bestuur van het Zeewezen tegenover de dringende noodwendigheid andere talrijke bepalingen van deze zeevaartwet alsmede andere bepalingen in verband met de scheepvaart te herzien.

In feite, werden er ondertusschen een reeks zeer belangrijke wetten opgemaakt en door de Kamers goedgekeurd, waardoor in het bijzonder het contractueel statuut van de scheepsbemanningen alsmede hun tucht en strafregime werd verjongd en aangepast aan de sociale opvattingen en voorwaarden van onzen tijd. Eveneens moesten de Kamers uitspraak doen over wetten waardoor eensdeels de internationale overeenkomsten werden bekrachtigd, waarbij eenmaking werd gebracht tusschen de algemeenheid der zeevaartlanden, in sommige vraagstukken ahangende van het zeevaartrecht en van onze zeevaartwetgeving, en anderdeels de overeenkomsten strekkende tot de internationale eenmaking van het statuut en van de sociale bescherming van den zeeman.

Het vraagstuk van de verplichte teboekstelling der zeeschepen en binnenschepen is trouwens ingewikkeld en kon niet worden bijgewerkt zonder de tusschenkomst van den Hoogen Raad van het Zeewezen aan den eenen kant en van den Hoogen Raad van de binnenscheepvaart aan den anderen kant. Deze twee raden hebben er achtereenvolgens kennis van genomen in den loop van langdurige beraadslagingen.

Aldus werd het wetsontwerp voor de eerste maal pas in 1938 ingediend. Het komt terug in den Senaat na, tengevolge van de ontbinding van de Kamers, te zijn vervallen.

Het is hoogst wenschelijk dat het onverwijld en zonder nieuwe tegenlagen door de wetgevende macht worde bekrachtigd.

* * *

Il vous est proposé d'instaurer l'immatriculation *obligatoire* et *générale* des navires et des bateaux.

Mais qu'entend-t-on par cette immatriculation ?

Il s'agit d'une immatriculation administrative, de l'inscription de tout bâtiment de navigation, soit maritime, soit fluviale, dans un registre qui constituera un inventaire complet et tenu régulièrement à jour de la flotte de mer et de la flotte fluviale. Il s'établira ainsi, pourrait-on dire, un cadastre des navires et un cadastre des bateaux, des navires et des bateaux réputés propriétés de nationaux, dans la mesure déterminée par les termes des articles 3 et 3² nouveaux — proposés par le projet de loi — du titre 1^{er} du livre II de notre Code de commerce.

C'est sur cette immatriculation, opération administrative initiale, imposée dès le transfert ou la naissance en main de Belges d'un droit de propriété sur un navire ou bateau que s'édifiera le statut juridique du bâtiment, statut qui le régira, ainsi que tous les droits privés et les obligations qui s'y attachent pendant toute la durée de son maintien en propriété belge, dans les termes déterminés aux articles que nous venons de citer.

On peut considérer que c'est erronément qu'il a été fait usage jusqu'à ce jour, suivant la législation présente, du terme immatriculation pour désigner l'opération que ce terme visait, tout au moins en ce qui concerne les navires.

Actuellement, pour ceux-ci l'immatriculation est demeurée toute facultative; elle n'a lieu qu'à la requête soit du propriétaire du navire, soit de celui qui a acquis sur celui-ci un droit réel, en vue d'assurer l'opposabilité aux tiers de leurs droits respectifs.

Er wordt U voorgesteld de *verplichte* en *algemeene* teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen in te voeren.

Maar wat verstaat men onder deze teboekstelling ?

Het geldt een administrative teboekstelling, de inschrijving van ieder vaartuig hetzij zeeschip, hetzij binneschip, in een register dat een volledige en regelmatig bijgehouden inventaris zal zijn van de zeevaartvloot en van de binnenschepen. Aldus zal er omzeggens een kadaster tot stand komen van de zeeschepen en een kadaster van de binnenschepen welke zeeschepen en binnenschepen worden geacht eigendom te zijn van landgenooten in de mate bepaald door de artikelen 3 en 3² (nieuw) — voorgesteld door het wetsontwerp — van titel I van Boek II van ons wetboek van Koophandel.

Het is op deze teboekstelling, bestuurlijke verrichting opgelegd vanaf de overdracht of het tot stand komen in handen van Belgen van een eigendomsrecht op een zeeschip of een binnenschip dat het juridisch statuut van het schip zal worden opgebouwd. Dit statuut zal het schip beheeren alsmede al de private rechten en de verplichtingen die daarmede verband houden gedurende heel den tijd dat het Belgisch eigendom blijft, in de bewoordingen vastgesteld in de aangehaalde artikelen.

Men mag aannemen dat het bij vergissing is dat er tot nog toe, volgens de huidige wetgeving, werd gebruik gemaakt van het woord teboekstelling om de verrichting aan te duiden die dit woord beoogde althans wat de zeeschepen betreft.

Thans is de teboekstelling voor deze laatste volkomen vrijgebleven; zij heeft enkel plaats op verzoek hetzij van den eigenaar van het schip, hetzij van dengene die op dit schip een werkelijk recht heeft verkregen, ten einde te verzekeren dat hun wederkeerige rech-

Il a été jugé que les fondements de ces droits divers qui peuvent s'attacher à un bâtiment, devaient reposer sur des bases plus stables : l'individualisation légale du navire, la constatation, par une formalité administrative, de son existence dans le patrimoine de la nation, de sa propriété en mains belges. Cette formalité est l'immatriculation obligatoire et générale voulue par le projet de loi. Dans cette conception le terme « immatriculation » est utilisé sous son sens direct.

La réforme doit en fait favoriser le développement du crédit maritime et fluvial qui, dans notre pays, sans doute à défaut d'une législation adéquate, écartant toute possibilité de fraude quant à la réalité des droits de propriété sur navires et bateaux, n'a jamais pu acquérir quelque importance.

N'est-il pas surprenant, voire même décevant, de constater qu'en matière fluviale, en particulier, la grande majorité des opérations de crédit intéressant notre flotte de navigation intérieure, s'est réalisée à l'intervention des établissements de crédit étrangers.

Les assises juridiques nouvelles créées par le projet de loi, permettent d'espérer un revirement dans cet état de choses.

L'exposé des motifs nous apprend que seul notre pays a tardé à instituer le régime de l'immatriculation administrative, obligatoire et générale des navires. L'enseignement des nations maritimes doit nous inciter à adopter la revision proposée, à cet égard, de notre loi maritime.

Il nous est permis de faire confiance quant aux modalités suivant lesquelles cette revision est présentée

ten aan derden kunnen worden tegengesteld.

Men heeft geoordeeld dat deze verschillende rechten die op een zeeschip kunnen slaan, dienen te steunen op hechtere gronden : de wettelijke individualisatie van het zeeschip, de vaststelling, door een bestuurlijke formaliteit, van zijn bestaan in 's lands patrimonium en van zijn eigendom in Belgische handen. Deze formaliteit is de verplichte en algemeene teboekstelling die door het wetsontwerp beoogd wordt. In deze beteekenis wordt het woord « teboekstelling » in rechtstreekschen zin gebruikt.

De hervorming moet feitelijk de uitbreiding in de hand werken van het krediet op zee en op binnenwateren, hetwelk in ons land, — waarschijnlijk wegens gebrek aan een aangepaste wetgeving die elke mogelijkheid van ontduiking ten overstaan van de werkelijkheid der eigendomsrechten op zeeschepen en binnenschepen uitsluit, — nooit tot eenigen omvang is kunnen groeien.

Is het niet verwonderlijk, zelfs ontgoochelend, te moeten vaststellen dat op gebied van de binnenscheepvaart in het bijzonder, het grootste deel der kredietverrichtingen voor onze binnenlandsche vloot gebeurd is door tusschenkomst van buitenlandsche kredietinrichtingen ?

De nieuwe juridische basissen die door dit wetsontwerp geschapen worden, laten toe een ommekeer in dezen staat van zaken te verhoplen.

De memorie van toelichting leert ons dat alleen ons land gewacht heeft met het instellen van het regime der verplichte en algemeene administratieve teboekstelling der zeeschepen. De ervaring der maritieme landen moet er ons toe aanzetten de herziening goed te keuren, die ons op dit stuk wordt voorgesteld, van onze maritieme wet.

Wij mogen vertrouwen stellen, voor wat aangaat de wijze waarop deze herziening wordt voorgebracht, in de

aux spécialistes qui se sont attachés à en faire l'étude et aux deux grands collèges particulièrement compétents pour en juger : le Conseil Supérieur de la Marine et le Conseil Supérieur de la Navigation Intérieure qui, tous deux, ont procédé avec soin à un examen minutieux de ce projet de loi.

Votre Commission propose de l'approuver à l'unanimité.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
L. DENS.

Le Président,
F. TOCH.

specialisten die er de studie van gemaakt hebben en in de twee groote colleges die bizonder bevoegd zijn om er over te oordeelen : den Hoogen Raad van het Zeewezen en den Hoogen Raad van de Binnenscheepvaart, die allebei met zorg en nauwgezetheid dit wetsontwerp hebben onderzocht.

Uw commissie stelt U eensgezinde goedkeuring ervan voor.

Dit verslag werd bij eenparigheid aangenomen.

De Verslaggever, *De Voorzitter,*
L. DENS. F. TOCH.