

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1939-1940.

SÉANCE DU 14 NOVEMBRE 1939.

**Projet de Loi instituant l'immatriculation
obligatoire des navires et bateaux.**

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre aux Chambres Législatives tend à rendre obligatoire et à généraliser l'immatriculation facultative des navires et des bateaux instaurée par la loi du 10 février 1908.

Pour saisir la portée de cette proposition, il convient de se reporter aux origines des règles qui furent successivement adoptées en cette matière.

La loi du 21 août 1879 fut notre premier acte législatif national, dans le domaine du droit privé maritime. Jusqu'alors la navigation maritime sous pavillon belge était demeurée régie par quelques dispositions du Code de Commerce français de 1807.

Cette loi introduisit dans notre pays les premières bases d'une organisation du crédit maritime, par l'institution de l'hypothèque maritime, et de la publicité des droits réels attachés au navire.

Ces premières mesures n'atteignirent pas leur but essentiel : le grand nombre de privilèges maritimes main-

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1939-1940.

VERGADERING VAN 14 NOVEMBER 1939.

**Wetsontwerp tot invoering van de ver-
plichte teboekstelling van zeeschepen
en binnenschepen.**

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp dat wij de eer hebben de Wetgevende Kamers voor te leggen heeft ten doel de bij de wet van 10 Februari 1908 ingevoerde facultatieve teboekstelling van zee- en binnenschepen verplichtend en algemeen te maken.

Voor een goed begrip van de draagwijdte van dit voorstel behoort te worden teruggegaan tot het ontstaan van de achtereenvolgens te dezer zake ingevoerde regelen.

De wet van 21 Augustus 1879 was onze eerste daad van nationale wetgeving op het gebied van privaatzee-recht. Tot dan toe was de zeevaart onder Belgische vlag beheerscht gebleven door enkele bepalingen van het Fransche Wetboek van Koophandel van 1807.

Bij die wet werden in ons land de eerste grondslagen gelegd van een inrichting van het scheepskrediet, door de invoering van de scheepshypotheek, en van de openbaarheid van de op het schip verleende zakelijke rechten.

Deze eerste maatregelen bereikten niet hun hoofddoel : het groot aantal voorrechten op de zeeschepen die

tenus ne permettait pas à l'hypothèque de sortir tous ses effets.

D'autre part, la loi de 1879 continua d'ignorer la navigation sur les voies d'eau intérieures et les transports fluviaux demeurèrent soumis aux principes de droit qui gouvernent les transports par terre.

La loi du 10 février 1908 opéra une première refonte de notre législation maritime (1) : elle instaura, notamment l'immatriculation *facultative* et réduisit le nombre des privilèges maritimes de quinze à quatre, conformément aux conclusions de la conférence de Venise du Comité Maritime International; elle assimila en de nombreux points la navigation intérieure à la navigation maritime, notamment en ce qui concerne l'immatriculation des bateaux et l'hypothèque fluviale.

* *

La question de l'immatriculation des navires et bateaux fut soulevée, à cette époque, à l'occasion de l'examen du mode de publicité des droits réels grevant le navire.

La loi de 1879 avait adopté pour ceux-ci le système consacré par la loi hypothécaire générale de 1851, pour la publicité des droits réels immobiliers.

Suivant ce régime, le conservateur des hypothèques maritimes devait tenir, comme le conservateur des hypothèques sur les biens immobiliers ordinaires, une série de registres, répondant chacun, pour un même acte, à un but distinct.

(1) Une loi du 12 juin 1902 avait déjà apporté une légère retouche à la loi de 1879, par la suppression de son article 38.

behouden werden liet aan de hypotheek niet toe gansch haar uitwerking te hebben.

Van den anderen kant, was in de wet van 1879 nog altijd geen spraak van de binnenscheepvaart, die dan ook onderworpen bleef aan de rechtsbeginselen welke het vervoer te land beheerschen.

Bij de wet van 16 Februari 1908 werd onze zeevaartwetgeving een eerste maal omgewerkt (1) : zij voerde, inzonderheid, de *facultatieve* teboekstelling in en verminderde het aantal voorrechten op zeeschepen van vijftien op vier, overeenkomstig de conclusiën van de Conferentie van Venetië van het Internationaal Zeevaartcomiteit; zij stelde de binnenscheepvaart op vele punten gelijk met de zeevaart, inzonderheid wat de teboekstelling van en de hypotheek op binnenschepen betreft.

* *

De kwestie van de teboekstelling der zee- en binnenschepen werd destijds opgeworpen bij gelegenheid van het onderzoek van de wijze van openbaarmaking van de zakelijke rechten waarmede het zeeschip bezwaard is.

De wet van 1879 had voor deze laatste het regime aangenomen dat in de algemeene hypotheekwet van 1851 is vastgelegd voor de openbaarheid der zakelijke rechten op onroerende goederen.

Volgens dat regime moest de bewaarder der scheepshypotheken, jaist zooals de bewaarder der hypotheken op gewone onroerende goederen, een reeks registers houden welke elk, voor een en dezelfde akte, aan een verschillend doel beantwoordden.

(1) Bij een wet van 12 Juni 1902 werd reeds een kleine verandering aan de wet van 1879 toegebracht door het intrekken van artikel 38.

Cette organisation reposait sur l'état nominatif des propriétaires de navires et non des navires eux-mêmes. Elle occasionnait des complications, des hésitations et des erreurs dans la recherche de la situation hypothécaire des navires. En effet, pour découvrir cette situation, il était nécessaire tout d'abord de connaître le nom exact non seulement du propriétaire actuel, mais aussi de tous les propriétaires antérieurs qui ont pu passer des contrats opposables aux tiers. L'indication du dernier propriétaire pouvait suffire à la rigueur pour permettre au conservateur de rechercher les autres en remontant la chaîne des mutations. Mais ces recherches devenaient impossibles dès que l'une de ces mutations s'était opérée par succession ou par testament, sans avoir fait l'objet d'une inscription. Dans ce cas les recherches ne pouvaient être continuées que si le requérant était à même d'indiquer les auteurs des héritiers et légataires.

Le législateur de 1908, constatant ces difficultés adopta le système inverse, c'est-à-dire, l'établissement des registres hypothécaires maritimes basés sur l'indication du nom des navires.

Depuis la loi de 1908, l'inscription des droits réels concédés sur les navires s'effectue donc en ouvrant un compte au nom d'un navire, sur la production par le propriétaire du certificat de jaugeage, ou d'une simple requête, si le navire est en construction; toutes les indications ultérieures intéressant le même navire, inscriptions ou transcriptions d'actes, apparaissent au compte qui lui a été ouvert. Les multiples registres rendus nécessaires par la législation antérieure purent ainsi être remplacés par un registre unique dans lequel est reproduite, dans son évolution chronologique, toute l'histoire juridique du bâtiment à dater de l'ouverture du compte.

Die inrichting berustte op de naamlijst van de eigenaars van zeeschepen en niet op die van de zeeschepen zelf. Dit gaf aanleiding tot verwikkelingen, aarzelingen en vergissingen bij het uitvorschen van den hypothecairen toestand der zeeschepen. Inderdaad, om dien toestand te bepalen moest eerst en vooral den juiste naam gekend zijn niet alleen van den huidige eigenaar, doch ook van al de vorige eigenaars die contracten hebben kunnen sluiten welke tegen derden kunnen worden ingeroepen. De aanwijzing van den laatsten eigenaar kon desnoods volstaan om den bewaarder toe te laten de andere op te zoeken door tot den eersten eigenaar op te klimmen. Doch die opzoekingen werden onmogelijk zoodra een dezer overgangen door erfopvolging of bij testament was geschied, zonder te zijn ingeschreven. In dit geval konden de opzoekingen enkel worden voortgezet indien de verzoeker de erflaters kon aanduiden.

De wetgever van 1908, bewust van die moeilijkheden, voerde het tegenovergesteld stelsel in, 't.t.z. het aanleggen van scheepshypotheekregisters met als grondslag den naam van de zeeschepen.

Sedert de wet van 1908 geschiedt de inschrijving van de op de zeeschepen verleende zakelijke rechten dus door opening van een rekening ten name van een zeeschip, op overlegging, door den eigenaar, van den meetbrief of van een eenvoudige aanvraag, indien het schip in aanbouw is; alle latere aanwijzingen betreffende een en hetzelfde zeeschip, in- of overschrijvingen van akten, komen voor onder de voor dat schip geopende rekening. De talrijke door de vroegere wetgeving gevorderde registers konden aldus worden vervangen door een eenig register, waarin geheel de juridische geschiedenis van het vaartuig sedert den datum van opening der rekening naar tijdsorde wordt opgegeven.

C'est cette inscription d'un navire au registre du conservateur des hypothèques maritimes que l'on a appelée « l'immatriculation des navires ».

Mais cette immatriculation n'a d'autre but que de donner publicité aux actes grevant la propriété du bâtiment.

D'autre part, elle est demeurée facultative et la non-inscription au registre du conservateur n'a d'autre conséquence que l'opposabilité aux tiers des droits concédés sur le bâtiment.

Il y a lieu, aujourd'hui, de rendre cette formalité *obligatoire* et de lui donner un but différent de celui que lui a assigné la loi de 1908.

* * *

Défendant le projet du gouvernement consacrant la thèse de l'immatriculation volontaire, le Ministre de la Justice avait fait valoir :

« L'immatriculation, est parfaitement logique dans certaines législations étrangères parce que la formalité y sert à donner au navire son existence nationale, et en même temps juridique. Elle a même pour but dans ces législations, de sauvegarder à la fois l'intérêt de l'Etat, les intérêts de la police et les intérêts privés.

» Il en est tout autrement chez nous. Les intérêts de l'Etat, les intérêts de la police sont sauvegardés par la loi de 1903 (sur les lettres de mer) en ce qui concerne les navires et par l'arrêté royal du 27 mars 1890 (sur le jaugeage) (1) en ce qui concerne les bateaux. Le projet de loi ne touche pas à cette question. Il se borne à poursuivre le développement du crédit maritime et

Die inschrijving van een zeeschip in het register van den bewaarder der scheepshypotheken heeft men « de teboekstelling der zeeschepen » geheeten.

Doch die inschrijving heeft enkel ten doel openbaarheid te geven aan de akten waarmede de eigendom van het vaartuig bezwaard is.

Van den anderen kant is zij facultatief gebleven en de niet-inschrijving in het register van den bewaarder heeft enkel voor gevolg dat de op het vaartuig verleende rechten niet aan derden kunnen tegengeworpen worden.

Thans dient die formaliteit *verplichtend* gemaakt en er een ander doel aan gegeven dan dat hetwelk haar bij de wet van 1908 werd toegewezen.

* * *

Tot verdediging van het ontwerp der Regeering waarin het stelsel der vrijwillige teboekstelling werd vastgesteld, deed de Minister van Justitie gelden :

« De verplichte teboekstelling is volkomen logisch in sommige vreemde wetgevingen omdat de formaliteit aldaar dient om aan het zeeschip een nationaal en tevens een juridisch bestaan te geven. In die wetgevingen heeft zij zelfs ten doel een gelijktijdige vrijwaring van de belangen van den Staat en de politie en van de private belangen te verzekeren.

» Bij ons is de toestand gansch anders. De belangen van den Staat en van de politie worden gevrijwaard door de wet van 1903 (op de zeebrieven), voor zoover het zeeschepen geldt, en door het koninklijk besluit van 27 Maart 1899 (op de scheepsmeting) (1), wat de binnenschepen betreft. Het wetsontwerp raakt die kwestie niet aan. Het beoogt enkel verdere

(1) Modifié par l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1908.

(1) Gewijzigd bij koninklijk besluit van 1 September 1908.

fluvial, c'est-à-dire un intérêt purement privé. »

Mais précisément le reproche que l'on peut faire à la législation votée en 1908, est de n'avoir pas donné au navire avant de le rendre susceptible de droits, une existence juridique et nationale. La lettre de mer est une simple déclaration de l'autorité accordant le droit de naviguer sous pavillon belge.

La délivrance de ce document devrait être précédée de l'individualisation légale du bâtiment, de la reconnaissance officielle de son existence, base fondamentale de toutes les règles formant le droit privé maritime et fluvial.

C'est ce qui a été fait dans tous les autres pays et nous proposons, à présent, bénéficiant de leur expérience, d'imiter leur exemple.

Dans son second rapport (1), fait au nom de la Commission de la Chambre chargée d'examiner le projet du Gouvernement (Document n° 174, session 1904-1905), M. Segers concluait à la nécessité de se rallier au système de l'immatriculation obligatoire. « Cette obligation », faisait-il observer, avait été adoptée, sur la proposition de Victor Jacobs, par les Congrès maritimes d'Anvers de 1885 et de Bruxelles de 1888, ainsi que par la Commission spéciale de la Chambre, chargée, en 1895, d'examiner divers projets antérieurs du Gouvernement, relatifs à la même matière et déposés déjà en 1892, 1893 et 1894. M. Delbeke et consorts, auteurs d'un projet de législation pour la navigation intérieure, présenté en 1898 sous forme d'amendement aux projets du Gouvernement, avaient, à cette occasion, recommandé le même régime.

(1) Le premier rapport de M. SEGERS portait sur la proposition de loi DELBEKE et consorts et avait été déposé le 28 juillet 1903. — Document n° 334.

ontwikkeling van het scheepskrediet, dat is een zuiver privaat belang. »

Maar aan de wetgeving van 1908 kan juist worden verweten dat zij aan het schip, alvorens het voor toe te kennen rechten vatbaar te maken, geen nationaal en juridisch bestaan heeft gegeven. De zeebrief is een eenvoudige verklaring van overheidswege, waarbij het recht wordt verleend om onder Belgische vlag te varen.

De uitreiking van dat bescheid zou moeten worden voorafgegaan door de wettelijke individualisatie van het vaartuig, de officieele erkenning van zijn bestaan, grondslag van al de regelen welke het privaat zee- en rivierrecht vormen.

Dit werd gedaan in al de andere landen en thans stellen wij voor, nut trekkend uit hun ervaring, hun voorbeeld te volgen.

In zijn tweede verslag (1), opge maakt in naam van de Kamercommissie belast met het onderzoek van het Regeeringsontwerp (bescheid N° 174, zitt. 1904-1905), concludeerde de heer Segers tot de noodzakelijkheid om zich bij het stelsel der verplichte teboekstelling aan te sluiten. « Deze verplichting », deed hij opmerken, was op voorstel van den heer Victor Jacobs aangenomen door de Zeevaartcongressen Antwerpen 1885 en Brussel 1888, alsmede door de Bijzondere Kamercommissie, in 1895 belast met het onderzoek van verschillende vroegere ontwerpen van de Regeering betreffende dezelfde zaak en reeds neergelegd in 1892, 1893 en 1894. De heeren Delbeke en anderen, opstellers van een ontwerp van wetgeving voor de binnenscheepvaart, in 1898 ingediend in den vorm van een amendement op de ontwerpen der Regeering,

(1) Het eerste verslag van den heer SEGERS handelde over het wetsvoorstel DELBEKE en anderen en werd neergelegd op 28 Juli 1903. — Bescheid n° 334.

« Celui-ci », disait M. Segers, « est le plus sûr moyen d'éviter beaucoup de fraudes et de procès. Aucun acte ne pourrait être admis à l'inscription avant que le navire ait été admis à l'immatriculation. N'en résulte-t-il pas à toute évidence qu'organiser le système des droits, sans rendre l'immatriculation obligatoire, c'est bâtir sur un sable mouvant ». L'obligation d'immatriculer sert d'ailleurs à sauvegarder d'une façon efficace, par la publicité forcée, les droits des tiers.

De même au Sénat, la question de l'immatriculation obligatoire fut nettement posée.

M. E. Picard, dans son rapport au nom de la Commission de la Justice, défendit le même point de vue que le rapporteur à la Chambre et il produisait en annexe de son exposé un tableau montrant que tandis que l'Allemagne, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Norvège, la Russie, la Suède et le Danemark avaient adopté le régime de l'immatriculation obligatoire, seule la Hollande (1) et la Belgique faisaient exception à cette règle.

MM. Delannoy et consorts, ralliés aux vues des rapporteurs à la Chambre et au Sénat, présentèrent à la haute assemblée un amendement consacrant l'obligation de l'immatriculation, au bureau de la conservation des hypothèques maritimes, de tous les navires destinés à naviguer sous pavillon belge.

Justifiant cet amendement M. Delannoy exposait qu'il s'agissait d'assurer par là à chaque navire, un état civil et qu'il ne convenait pas de laisser

hadden bij die gelegenheid hetzelfde stelsel aanbevolen.

« Dit stelsel », zegde de heer Segers, « is het zekerste middel om veel bedrog en vele gedingen te voorkomen. Inschrijving van eenigerlei akte zou niet mogen worden toegelaten zolang het zeeschip niet geboekt is. Blijkt hieruit niet duidelijk dat inrichting van het stelsel der rechten zonder verplichte teboekstelling, op lossen grond bouwen is ? » De verplichting van teboekstelling dient overigens om de rechten van derden, door de verplichte openbaarheid, op doelmatige wijze te vrijwaren.

De kwestie der verplichte teboekstelling werd insgelijks duidelijk gesteld in den Senaat.

De heer E. Picard, in zijn verslag in naam van de Commissie van Justitie, verdedigde hetzelfde standpunt als de verslaggever der Kamer en voegde bij zijn uiteenzetting een tabel, waaruit bleek dat terwijl Duitsland, Groot-Brittanië, Italië, Noorwegen, Rusland, Spanje, de Vereenigde Staten, Frankrijk, Zweden en Denemarken het stelsel der verplichte teboekstelling hadden ingevoerd, alleen Nederland (1) en België op dien regel uitzondering maakten.

De heeren Delannoy en anderen, die zich bij het standpunt van de verslaggevers van Kamer en Senaat hadden aangesloten, dienden bij den Senaat een amendement in tot verplichte teboekstelling, ten kantore van den bewaarder der scheepshypothecken, van al de zeeschepen bestemd om onder Belgische vlag te varen.

Ter rechtvaardiging van dat amendement zette de heer Delannoy uiteen dat daarbij beoogd werd aan elk schip een burgerlijken stand te bezorgen

(1) La Hollande a, elle aussi, adopté le régime de l'immatriculation obligatoire par sa loi du 22 décembre 1924 (art. 314). La Belgique demeure donc, à présent, le seul pays où cette formalité reste facultative.

(1) Nederland ook heeft het stelsel der verplichte teboekstelling ingevoerd bij de wet van 22 December 1924 (art. 314). België is dus thans het eenige land waar die formaliteit niet verplichtend is.

à chaque propriétaire le choix de lui donner ou non une existence légale.

Les discussions parlementaires nous révèlent que la grande majorité des membres des deux Chambres et, parmi eux, les représentants les plus autorisés du commerce maritime s'étaient prononcés nettement en faveur de l'immatriculation obligatoire.

Cependant, la défense de ce système fut abandonnée à la Chambre des Représentants, en échange de concessions faites sur d'autres points de la loi par le Ministre de la Justice, et celui-ci n'obtint, au Sénat, le vote de son projet qu'en invoquant la nécessité d'en éviter le renvoi à la 1^{re} Chambre et en laissant, au reste, ouverte la possibilité d'une loi complémentaire sur l'immatriculation.

Nous avons estimé devoir combler cette lacune. Certes une immatriculation obligatoire existe déjà pour tous les bâtiments de navigation intérieure, en vertu des dispositions de l'arrêté du 1^{er} mai 1889, modifié par les arrêtés royaux des 27 mars 1899 et 1 septembre 1908; mais cette immatriculation ne répond qu'à des besoins d'ordre administratif; en outre, elle présente l'inconvénient de ne pas être centralisée.

D'autre part, au défaut d'immatriculation générale des navires, l'Administration de la Marine avait suppléé par ses propres initiatives pour les besoins de ses services; encore ces mesures ne présentent-elles aucun caractère légal et ne produisent-elles aucune des conséquences juridiques que pareille formalité légalement prescrite, devrait emporter pour le statut du bâtiment.

L'immatriculation obligatoire doit donner au navire une existence légale, lui conférer une personnification qui permette d'établir son état civil et qui soit une base certaine pour l'ins-

en dat niet aan elken eigenaar de keuze behoorde te worden gelaten het schip al dan niet een wettelijk bestaan te geven.

Uit de besprekingen in het Parlement blijkt dat de groote meerderheid der leden van beide Kamers en, onder hen, de meest gezaghebbende vertegenwoordigers van het zeevaartbedrijf zich onbewimpeld voor de verplichte teboekstelling hadden uitgesproken.

Van de verdediging van dit stelsel werd echter in de Kamer der Volksvertegenwoordigers afgezien tegen toegevingen op andere punten van de wet door den Minister van Justitie, en deze kon zijn ontwerp door den Senaat enkel doen goedkeuren door te doen gelden dat terugzending er van naar de eerste Kamer volstrekt moest vermeden worden en door, daarbij, de mogelijkheid van een aanvullende wet op de teboekstelling open te laten.

Wij hebben geoordeeld die leemte te moeten aanvullen. Wel is waar bestaat reeds een verplichte teboekstelling voor al de binnenschepen krachtens de bepalingen van het besluit van 1 Mei 1889, gewijzigd bij Koninklijke besluiten van 27 Maart 1899 en 1 September 1908; doch die teboekstelling beantwoordt enkel aan behoeften van administratieven aard; bovendien heeft zij het nadeel niet gecentraliseerd te zijn.

Anderzijds, had het Bestuur van het Zeewezen, voor de behoeften van zijn diensten, op eigen initiatief, in het ontbreken van een algemeene teboekstelling der zeeschepen voorzien; die maatregelen dragen echter geenerlei wettelijk karakter en blijven zonder de juridische gevolgen welke dergelijke wettelijk voorgeschreven formaliteit voor het statuut van het vaartuig zou moeten meebrengen.

De verplichte teboekstelling moet aan het schip een wettelijk bestaan geven, het een persoonlijkheid geven die toelaat zijn burgerlijken stand op te maken en die een echten

cription des titres de propriété et des droits réels.

Elle doit être *générale*, c'est-à-dire embrasser tous les bâtiments de propriété belge, et non pas seulement, comme sous le régime de 1908, les bâtiments grevés de droits ou dont les propriétaires veulent s'assurer une défense efficace contre toute revendication.

L'inscription du navire ou du bateau au registre matricule constate, en effet, l'apparition du bâtiment dans le patrimoine maritime de la Nation, comme dans le patrimoine de son propriétaire.

Seuls demeureront en dehors du champ d'application de la loi nouvelle, les bâtiments de la marine de l'Etat et les bâtiments de plaisance, les premiers parce que, propriété de l'Etat, ils ne sont pas susceptibles d'être affectés par les droits qui dérivent de la formalité de l'immatriculation, les seconds parce que leur statut demeure soumis à une étude d'ensemble et fera vraisemblablement l'objet d'un projet de loi séparé.

La constatation légale de l'existence du bâtiment résultant de l'inscription au registre matricule, la lettre de mer des navires ou le certificat d'immatriculation des bateaux ne constituera plus qu'une reconnaissance de cette inscription, reconnaissance emportant, sous certaines conditions, le droit de porter le pavillon belge.

Tous les droits qui précédemment étaient erronément considérés comme découlant de la délivrance des lettres de mer et de l'obtention du droit de porter le pavillon, découleront à l'avenir de l'inscription à la matricule générale.

Sous ce régime les conditions exigées par la loi du 20 septembre 1903, pour l'obtention des lettres de mer, conditionneront l'admission préalable à

grondslag vormt voor de inschrijving van de titels van eigendom en de zakelijke rechten.

Zij moet *algemeen* zijn, wil zeggen al de vaartuigen omvatten die Belgisch eigendom zijn en niet alleen, zooals onder het regime van 1908, de met rechten bezwaarde vaartuigen en de vaartuigen waarvan de eigenaars zich op doelmatige wijze een verdediging tegen alle vordering willen verzekeren.

Door de inschrijving van het zee- of het binnenschip in het scheepsregister wordt, inderdaad, het vaartuig opgenomen in 's lands scheepsbezit evenals in het bezit van zijn eigenaar.

Zullen alleen buiten de nieuwe wet vallen de vaartuigen van het Staatszeewezen en de pleiziervaartuigen, de eerste omdat zij Staatseigendom zijn en aldus niet vatbaar zijn voor de rechten die uit de formaliteit der teboekstelling voortvloeien, de tweede, omdat hun statuut aan een gezamenlijke studie blijft onderworpen en waarschijnlijk het voorwerp van een afzonderlijk wetsontwerp zal uitmaken.

De wettelijke vaststelling van het bestaan van het vaartuig, ingevolge de inschrijving in het register van teboekstelling, de zeebrief der zeeschepen of het bewijs van teboekstelling der binnenschepen, zal niet anders meer zijn dan een bewijs van die inschrijving, welk bewijs onder zekere voorwaarden het recht geeft de Belgische vlag te voeren.

Al de rechten die vroeger ten onrechte werden beschouwd als voortvloeiende uit de uitreiking van de zeebrieven en uit het verkrijgen van het recht om de vlag te voeren, zullen voortaan voortvloeien uit de inschrijving in het algemeen scheepsregister.

Onder dit regime zullen de bij de wet van 20 September 1903 gestelde voorwaarden voor het bekomen van de zeebrieven vereischt worden voor

'inscription au registre matricule, sans qu'elles doivent à nouveau être remplies pour l'obtention de la lettre de mer.

A l'appui de la demande d'inscription au registre seront reproduites les preuves de la nationalité de la personne physique ou morale propriétaire, à laquelle sera joint le signalement du bâtiment.

Toutes les formalités ou opérations ultérieures touchant au statut du navire ou bateau s'appuieront sur les indications de l'état civil du bâtiment tenu constamment à jour.

Afin d'assurer de manière permanente l'exactitude du registre, les intéressés seront tenus de fournir dans les délais prescrits tous renseignements intéressant le statut des navires, tels que changement de nom, de port d'attache, mutation de propriété.

Le vote de l'article 4 de la loi de 1908 fut encore l'occasion d'une discussion sur un point de principe important. Cet article permet l'immatriculation sur la simple présentation du certificat de jaugeage. Il dispense ainsi le propriétaire de produire un titre authentique ou sous seing privé de son acquisition ou une attestation légalisée du constructeur, s'il s'agit d'un navire que le propriétaire a fait construire.

Nombreux sont les membres de la Chambre qui ont estimé que cette dispense constituait une lacune.

La Commission spéciale instituée en 1895 pour examiner et fusionner les projets du Gouvernement relatifs aux navires et bateaux, préparés de 1892 à 1894, avait relevé la nécessité d'une preuve écrite de la propriété et avait introduit dans les textes réajustés par ses soins, un amendement exigeant la production de l'acte ou du titre de propriété sur le bâtiment dont on réclame l'immatriculation.

de voorafgaande inschrijving in het register van teboekstelling, zonder dat zij opnieuw moeten worden vervuld voor het verkrijgen van den zeebrief.

Het verzoek om inschrijving in het register moet vergezeld gaan van de bewijzen van de nationaliteit van den natuurlijken persoon of den rechtspersoon-eigenaar en van de beschrijving van het vaartuig.

Al de latere formaliteiten of verrichtingen met betrekking tot het statuut van het zee- of het binnenschip zullen berusten op de aanwijzingen van den steeds bijgehouden burgerlijken stand van het vaartuig.

Opdat het register steeds nauwkeurig bijgehouden weze, zullen belanghebbenden gehouden zijn alle inlichtingen betreffende het statuut der zeeschepen, als verandering van naam, van thuishaven, overgang van eigendom binnen de voorgeschreven termijnen te verstrekken.

De stemming over artikel 4 der wet van 1908 gaf nog aanleiding tot bespreking van een gewichtig beginsel. Dit artikel laat de teboekstelling toe op eenvoudig vertoon van den meetbrief. Het ontheft den eigenaar aldus van de verplichting tot overlegging van een authentieken of onderhandschen titel van zijn aankoop of van een echt verklaard getuigschrift van den bouwer, indien het een zeeschip geldt dat de eigenaar heeft doen bouwen.

Talrijke kamerleden hebben geoordeeld dat die ontheffing een leemte was.

De Bijzondere Commissie, in 1895 opgericht om de van 1892 tot 1894 voorbereide regeeringsontwerpen betreffende de zee- en de binnenschepen te onderzoeken en te versmelten, had de aandacht gevestigd op de noodzakelijkheid van een schriftelijk bewijs van eigendom en had in de door haar aangepaste teksten een amendement opgenomen, waarbij overlegging werd vereischt van de akte of den titel van

Nous pensons qu'il est opportun de reprendre cette thèse défendue ensuite par M. Segers, rapporteur à la Chambre de la loi de 1908 qui expliquait que dans l'état actuel de la législation, le premier venu peut se présenter chez le conservateur des hypothèques maritimes, muni d'un certificat de jaugeage, exiger l'immatriculation d'un navire à son nom et donner hypothèque sur ce navire. Si le vrai propriétaire se présente il devra assigner en nullité de l'inscription ainsi opérée; mais comme l'imposeur pourrait avoir acquis verbalement et la matière étant commerciale, il pourra revendiquer la faculté de faire par témoins la preuve de ses prétendus droits. En attendant : procès et occasion de frais pour le propriétaire qui, au surplus, ne pourra entretemps ni disposer de son navire, ni le céder, ni l'hypothéquer.

Une pareille fraude serait tout aussi possible sous le régime de l'immatriculation générale obligatoire, si celle-ci n'est pas assujettie à la production des titres écrits de propriété.

On a cru pouvoir tirer argument, pour repousser l'obligation de la production de l'acte écrit, de ce qu'elle constitue une dérogation à la règle de droit : en fait de meubles possession vaut titre. Cependant l'article 1341 du Code Civil exige qu'il soit passé acte notarié ou sous signature privée de toute chose dépassant la valeur de 1,500 francs. Cette disposition du droit commun doit être appliquée ici, bien qu'en principe il puisse y être dérogé. Mais cette dérogation serait, en ce domaine, dangereuse; elle ne se justifie pas lorsqu'il s'agit d'un acte aussi important que l'acquisition d'un

eigendom van het vaartuig, waarvan de teboekstelling gevraagd wordt.

Wij meenen dat het oogenblik gekomen is voor een wederinneming van dat standpunt, welk later werd verdedigd door den heer Segers, verslaggever in de Kamer van de wet van 1908, die uiteenzette dat, in den huidige stand der wetgeving, de eerste de beste zich met een meetbrief bij den bewaarder der scheepshypotheken kan aanbieden, de teboekstelling te zijnen name van een zeeschip kan eischen en hypotheek op dat schip kan geven. Indien de werkelijke eigenaar zich aanbiedt, zal deze tot nietigheid van de aldus gedane inschrijving moeten dagvaarden; doch daar de bedrieger mondeling zou kunnen verkregen hebben en het een handelszaak is, kan hij het recht opeischen om zijn beweerde rechten door getuigen te doen bewijzen. In afwachting : rechtsgeding en aanleiding tot kosten voor den eigenaar die, daarenboven, ondertusschen noch over zijn schip zal kunnen beschikken, noch het zal kunnen afstaan of hypothekeeren.

Een dergelijk bedrog ware even goed mogelijk onder het regime der verplichte algemeene teboekstelling, indien voor deze niet de overlegging van schriftelijke titels van eigendom vereischt wordt.

Om de verplichte overlegging van de schriftelijke akte te verwerpen, heeft men gemeend zich te kunnen beroepen op het feit dat zulks een afwijking zou zijn van den rechtsregel : in zake roerende goederen geldt bezit als eigendom. Artikel 1341 van het Burgerlijk Wetboek eischt echter dat een notarieele of een onderhandsche akte wordt verleden voor elke zaak die een grootere waarde heeft dan 1500 frank. Deze bepaling van gemeen recht moet hier toepassing vinden, hoewel er, in beginsel, kan worden van afgeweken. Doch die afwijking zou, op dit gebied, gevaarlijk zijn;

navire ou bateau pour laquelle il n'est pas excessif d'exiger une preuve écrite.

Nous proposons donc ici un retour en arrière. L'article 2 de la loi de 1879, mis à néant par l'article 2 de la loi de 1908, disposait : « La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée ».

Le régime de l'immatriculation facultative de la loi de 1908 s'accommodait fort bien de la suppression de l'acte écrit comme unique moyen de preuve de l'acquisition.

Mais du moment que l'on veut, par l'immatriculation obligatoire, conférer au navire un statut juridique dont la base est son transfert — ou sa naissance — en propriété belge, il convient de veiller à ce que cette base même du statut ne soit pas viciée ou entachée de fraude.

La production de l'acte d'achat du navire ou d'un écrit équivalent faisant foi de l'acquisition sera donc requise pour l'obtention de l'immatriculation au registre matricule général, formalité initiale à toute autre opération intéressant le navire. Elle ne le serait plus pour la délivrance de la lettre de mer, ainsi qu'il est prévu actuellement par la loi de 1903.

Evidemment cette règle nouvelle n'écarterait pas la possibilité d'acquérir un navire par d'autres voies légales, succession ou prescription, par exemple.

Devront donc être produits en vue de leur inscription au registre général d'immatriculation, tous actes ou jugements constitutifs ou faisant preuve d'une convention constitutive, transla-

zij is niet gerechtvaardigd wanneer het een zoo belangrijke handeling geldt als den aankoop van een zee- of binnenschip, waarvan het niet overdreven is een schriftelijk bewijs te eischen.

Wij stellen hier dus voor achteruit te gaan. Artikel 2 der wet van 1879, ingetrokken bij artikel 2 der wet van 1908 bepaalde : « De vrijwillige verkoop van een zeeschip moet geschieden bij geschrifte en kan gebeuren bij openbare of onderhandsche akte. »

Het regime der facultatieve teboekstelling van de wet van 1908 werkte heel goed niettegenstaande de schriftelijke akte niet meer als enig bewijsmiddel van den aankoop gold.

Maar van het oogenblik dat men, door de verplichte teboekstelling, aan het zeeschip een juridisch statuut wil geven waaraan zijn overgang — of zijn aanbouw — in Belgisch eigendom ten grondslag ligt, behoort er voor te worden gewaakt dat die grondslag zelf van het statuut niet vernietigd of voor bedrog vatbaar wordt.

De overlegging van de koopakte van een zeeschip of van een gelijkwaardig geschreven stuk dat als bewijs van den aankoop geldt, zal dus worden vereischt voor het bekomen van de teboekstelling in het algemeen scheepsregister, allereerste formaliteit voor alle andere verrichting betreffende het zeeschip. Zij zou niet meer geveerd worden voor het uitreiken van den zeebrief, zooals thans bij de wet van 1903 voorzien is.

Deze nieuwe regel zou natuurlijk niet de mogelijkheid in den weg staan een zeeschip langs andere wettelijke wegen te verkrijgen, bij voorbeeld door erfopvolging of verjaring.

Zullen dus moeten overgelegd worden om in het algemeen scheepsregister te worden ingeschreven, alle akten van vestiging of vonnissen van rechtswijzing of alle akten of vonnissen

tive, déclarative ou extinctive d'un droit réel autre qu'un privilège sur un navire ou bateau, construit ou en construction.

Il importe de rappeler à ce sujet que la loi fiscale du 2 janvier 1926 aboutit, en pratique à rendre obligatoire la rédaction d'un acte pour toute cession ou tout marché de construction de navires ou bateaux, en assujettissant cet acte à la formalité de l'enregistrement dans un délai de rigueur et en faisant défense aux autorités, à défaut de cette formalité, de délivrer soit la lettre de mer, soit tout autre document administratif nécessaire à l'exploitation du bâtiment, soit de procéder à l'immatriculation.

Pratiquement, dans la conception nouvelle de l'immatriculation obligatoire généralisée, le soin de l'accomplissement de la formalité demeure, comme il en est à présent sous le régime de l'immatriculation facultative, de la compétence du conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers qui en assure la centralisation.

Mais afin que cette immatriculation s'opère suivant des données techniques exactes et précises, il est entendu que le Conservateur ne procédera à ses devoirs que suivant les indications techniques établies par le Service compétent pour chaque navire et bateau.

* * *

L'immatriculation obligatoire et générale, suivant la conception consacrée par le projet de loi, constitue à vrai dire pour les bâtiments de navigation intérieure une réforme plus profonde que pour les bâtiments de mer.

La législation sur les lettres de mer avait conféré aux navires de commerce une identification sommaire em-

die het bewijs leveren van een overeenkomst tot vestiging, overdracht, aanwijzing of vernietiging van een ander zakelijk recht dan een voorrecht op een gebouw of in aanbouw zijnde zee- of binnenschip.

Hieromtrent dient in herinnering gebracht dat de fiskale wet van 2 Januari 1926, in de praktijk, tot de verplichting leidt een akte op te stellen voor allen afstand van of bouwovereenkomst betreffende een zee- of binnenschip, door deze akte, binnen een uiterst termijn, aan de formaliteit der registratie te onderwerpen en door aan de overheden te verbieden, indien die formaliteit niet vervuld is, hetzij den zeebrief of alle ander voor de exploitatie van het vaartuig noodig administratief bescheid af te leveren, hetzij de teboekstelling te verrichten.

In werkelijkheid behoort, in de nieuwe opvatting van de algemeene verplichte teboekstelling, de zorg voor het vervullen van deze formaliteit, zooals thans onder het regime der facultatieve teboekstelling het geval is, tot de bevoegdheid van den bewaarder der scheepshypotheken, te Antwerpen, die de centralisatie er van doet.

Doch opdat die teboekstelling volgens juiste en nauwkeurige technische gegevens zou geschieden, is het verstaan dat de Bewaarder zijn ambt zal vervullen volgens technische aanwijzingen door den bevoegden dienst voor elk zee- en binnenschip verschaft.

* * *

De verplichte en algemeene teboekstelling, zooals zij in het wetsontwerp is opgevat, beteekent eigenlijk een grootere hervorming voor de binnenschepen dan voor de zeeschepen.

Bij de wetgeving op de zeebrieven werd aan de koopvaardischepen een primitieve identificatie gegeven waar-

portant des conséquences approximativement exactes et en tout cas le droit de porter le pavillon.

Pour les bâtiments de navigation intérieure, la loi du 10 février 1908, avait uniquement réglé de façon assez satisfaisante certains points de droit privé par la simple assimilation de la navigation intérieure à la navigation maritime; mais aucune disposition légale ne fixait la situation du bâtiment fluvial lui-même.

L'immatriculation obligatoire des bateaux prescrite par l'article 67 du règlement général des voies navigables administrées par l'Etat est une mesure d'ordre purement administratif; elle ne pouvait avoir pour objet de créer des effets d'ordre juridique; aucune disposition légale ne stipule que cette inscription emporte la nationalisation du bateau.

Cette immatriculation s'opère par l'inscription des certificats de jaugeage des bâtiments dans le registre de l'un des sept bureaux de jaugeage du Royaume. Une copie du certificat de jaugeage, portant outre les noms et domicile du propriétaire, le numéro d'inscription au registre, doit être tenu à bord du bateau et lui tient lieu de pièce d'identité.

Les dispositions réglementaires relatives à cette matière ont été remaniées par un arrêté du 19 septembre 1927 édicté à la suite de la convention internationale sur le jaugeage des bâtiments d'intérieur signée à Paris le 27 novembre 1925 par l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, l'Empire Britannique, l'Espagne, la France, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, l'Union des Républiques Soviétiques socialistes, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, la

uit ongeveer nauwkeurige gevolgtrekkingen voortvloeden en, in elk geval, het recht om de vlag te voeren.

Voor de binnenschepen werden bij de wet van 10 Februari 1908 enkel sommige punten van privaatrecht op voldoende bevredigende wijze geregeld door de eenvoudige gelijkstelling van de binnenscheepvaart met de zeevaart; doch de toestand van het binnenschip zelf was bij geen enkele wetsbepaling vastgesteld.

De bij artikel 67 van het algemeen reglement betreffende de door den Staat beheerde vaarwegen voorgeschreven verplichte teboekstelling van binnenschepen is een zuiver administratieve maatregel; zij kon niet ten doel hebben rechtsgevolgen te doen ontstaan; geen enkele wetsbepaling voorziet dat die inschrijving het onder Belgische vlag brengen van het schip voor gevolg heeft.

Die teboekstelling geschiedt door inschrijving van de meetbrieven der vaartuigen in het register van een der zeven scheepmetingskantoren van het Rijk. Een afschrift van den meetbrief waarop, benevens den naam en de woonplaats van den eigenaar, het nummer van inschrijving in het register vermeld is, moet zich steeds aan boord van het binnenschip bevinden en geldt als identiteitsbewijs.

De te dezer zake geldende voorschriften werden omgewerkt bij een besluit van 19 September 1927, uitgevaardigd als gevolg van het Internationaal Verdrag nopens de meting van binnenvaartuigen, op 27 November 1925 te Parijs ondertekend door België, het Britsche Keizerrijk, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Finland, Griekenland, Hongarije, Italië, Nederland, Oostenrijk, Polen, Roemenië, het Koninkrijk der Serben, Croaten en Slovenen, Spanje, Tsjechoslowakije, de

Suisse et la Tchécoslovaquie, la Finlande, la Grèce, la Hongrie et l'Italie(1).

Immatriculation et certificat d'identité n'offrent donc sous ce régime aucune des garanties qui sont requises pour assurer aux bâtiments un statut juridique nettement défini.

Sans rapport avec la nationalité, l'inscription des bateaux aux bureaux de jaugeage est actuellement accordée à tout requérant quelle que soit sa nationalité. L'immatriculation du même bateau dans des pays différents demeure possible. Il importe de remédier aux abus qui peuvent en résulter.

Le remède réside dans l'extension aux bâtiments de navigation intérieure des principes que le projet de loi tend à mettre en œuvre au regard des navires.

Il s'est trouvé confirmé par le résultat des travaux de la conférence internationale pour l'unification du droit privé fluvial tenue à Genève en octobre-novembre 1930 à l'initiative de la Section des Communications et du Transit de la Société des Nations.

Cette conférence reprit les projets de conventions rédigés par le Comité de droit privé fluvial institué par la Commission Centrale du Rhin (2), sur la nationalité des bateaux et du droit au pavillon et leur immatriculation.

(1) Cette convention, due à l'initiative de la Société des Nations (organisation des communications et du transit), est entrée en vigueur en Allemagne, en Belgique, en France, dans les Pays-Bas et en Suisse le 1^{er} octobre 1927. Elle appelle l'adhésion de tous les Etats européens, tandis que la convention antérieure sur le même objet ne liait que l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas.

(2) La Société des Nations avait invité les Commissions fluviales internationales du Danube, de l'Elbe et du Rhin, d'entamer l'étude du droit privé fluvial. La Commission Centrale du Rhin donna suite à cette invitation en instituant un comité de droit privé fluvial qui a tenu quatre sessions : la première à Paris, en mars 1924, la deuxième à Genève, en mars 1925, la troisième à Paris, en octobre 1925 et la dernière à La Haye, en mars 1927.

Unie der Socialistische Sovjet Republieken en Zwitserland (1).

Teboekstelling en identiteitsbewijs bieden dus onder dit regime geen der waarborgen welke vereischt zijn om aan de vaartuigen een duidelijk omschreven juridisch statuut te verzekeren.

Daar de inschrijving der binnenschepen op de scheepsmetingskantoren geen verband houdt met de nationaliteit, wordt zij thans verleend aan elken verzoeker van om het even welke nationaliteit. Teboekstelling van een en hetzelfde binnenschip in verschillende landen blijft mogelijk. De misbruiken die hieruit kunnen voortvloeien behooren te worden geweerd.

Hiervoor is het noodig dat de beginselen welke het wetsontwerp ten opzichte van de zeeschepen wil invoeren tot de binnenschepen worden uitgebreid.

Zulks werd bevestigd door den uitslag van de werkzaamheden der internationale Conferentie voor de eenmaking van het privaatrivierrecht, in October-November 1930 te Genève gehouden op initiatief van de Afdeling Verkeer en Transit van den Volkenbond.

Op deze Conferentie werden opnieuw besproken de ontwerpen van verdragen betreffende de nationaliteit der binnenschepen, het voeren van de vlag en de teboekstelling, opgesteld door het Comité voor privaatrivierrecht, opgericht door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (2).

(1) Dit Verdrag, te danken aan het initiatief van den Volkenbond (verkeers- en doorvoersorganisatie) is op 1 October 1927 in werking getreden in België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland. Het staat open voor alle Europeesche Staten, dan wanneer het vroeger verdrag betreffende hetzelfde voorwerp enkel gold voor België, Duitsland, Frankrijk en Nederland.

(2) De Volkenbond had de Internationale Commissies voor de Donau-, de Elbe- en de Rijnvaart verzocht het privaatrivierrecht te bestudeeren. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart gaf aan dit verzoek gevolg door het oprichten van een Comité voor privaatrivierrecht, dat vier zittingen heeft gehouden : de eerste te Parijs, in Maart 1924, de tweede te Genève, in Maart 1925, de derde te Parijs, in October 1925 en de laatste te Den Haag, in Maart 1927.

La Convention de Genève 1930 eut pour but d'assurer une unité de législation en matière d'immatriculation, de nationalité des bâtiments de navigation intérieure, comme dans le domaine des droits réels qui peuvent s'y attacher.

Le projet de loi s'inspire étroitement, dans ses dispositions relatives aux bâtiments de navigation intérieure, des prescriptions arrêtées à Genève en cette matière.

* * *

La réforme proposée doit être réalisée par voie d'amendements aux premières dispositions du Livre II du Code de Commerce.

Cette partie de notre Code de Commerce a été profondément bouleversée par diverses lois, dont certaines sont relativement récentes : notamment, par celle du 5 juin 1928 portant règlement du contrat d'engagement maritime et par celles du 28 novembre de la même année qui y ont introduit les réajustements qu'appelait la ratification par la Belgique des conventions internationales signées à Bruxelles le 25 août 1924 consacrant des règles nouvelles sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et en matière de connaissements, et de celle signée à Bruxelles le 10 avril 1926 concernant l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

Un nouveau trouble sera jeté par ce projet de loi dans cet ensemble de législations. Aussi sera-t-il procédé à la coordination nécessaire des textes dès que la réforme nouvelle aura été adoptée par la législature.

* * *

Le Conseil Supérieur de la Marine et le Conseil Supérieur de la Navigation

Het Verdrag van Genève 1930 had ten doel eenheid te brengen in de wetgeving inzake teboekstelling en nationaliteit der binnenschepen, evenals op het gebied der zakelijke rechten waarmede zij kunnen bezwaard worden.

De in het wetsontwerp voorkomende bepalingen betreffende binnenschepen houden nauw verband met de te dierzake te Genève vastgestelde voorschriften.

* * *

De voorgestelde hervorming moet verwezenlijkt worden door middel van wijzigingen aan de eerste bepalingen van Boek II van het Wetboek van Koophandel.

Dit gedeelte van ons Wetboek van Koophandel werd heelemaal omgeworpen door verschillende wetten, waarvan enkele jong van datum zijn : inzonderheid door die van 5 Juni 1928, houdende reglement betreffende de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, en door die van 28 November van hetzelfde jaar, waarbij het werd aangepast aan den toestand geschapen door de bekrachtiging door België van de op 25 Augustus 1924 te Brussel geteekende Internationale verdragen tot vaststelling van nieuwe regelen inzake beperking van de aansprakelijkheid der scheepseigenaars en inzake cognossementen, en van het op 10 April 1926 te Brussel geteekend internationaal verdrag betreffende de voorrechten en hypotheeken op zeeschepen.

Het huidige wetsontwerp zal al die wetgevingen nogmaals omwerpen. Er zal dan ook tot de noodige coördinatie van de teksten worden overgegaan zoodra de nieuwe hervorming door de wetgevende macht zal zijn aangenomen.

* * *

De Hooge Raad voor de Zeevaart en de Hooge Raad voor de Binnenvaart

Intérieure ont été consultés respectivement sur l'opportunité de la réorganisation de l'immatriculation des navires d'une part, et des bateaux d'autre part, telle qu'elle vient d'être exposée. Après en avoir longuement délibéré, ils y ont marqué leur accord. Nous ne doutons pas que les Chambres législatives veuillent, à leur tour, adopter cette indispensable réforme, préconisée depuis plus de trente ans.

* * *

Le vote de ce projet de loi appelle une revision de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer et l'institution pour les bâtiments de navigation intérieure du certificat d'immatriculation.

Ces deux matières font l'objet de projets de loi séparés, présentés en même temps que celui-ci au Sénat (Documents n^{os} 9 et 10).

Le Ministre des Finances,

GUTT.

Le Ministre de la Justice,

EUGÈNE SOUDAN.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et du Commerce extérieur,*

P.-H. SPAAK.

*Le Ministre des Travaux publics
et de la Résorption du chômage,*

A. VANDERPOORTEN.

Le Ministre des Communications,

H. MARCK.

werden onderscheidenlijk geraadpleegd over de opportunité van de herinrichting der teboekstelling van zeeschepen, eenerzijds, en van binnenschepen, anderzijds, zooals zij hier is uiteengezet. Na lange besprekingen hebben zij hun instemming betuigd. Wij twijfelen er niet aan dat de Wetgevende Kamers, op haar beurt, deze sedert meer dan dertig jaar gepreconiseerde onontbeerlijke hervorming zullen goedkeuren.

* * *

Aanneming van dit wetsontwerp maakt een herziening noodzakelijk van de wet van 20 September 1903 op de zeebrieven, zoomede de invoering, voor de binnenschepen, van het bewijs van teboekstelling.

Deze twee zaken zullen het voorwerp uitmaken van afzonderlijke wetsontwerpen, welke terzelfder tijd als het voorliggende bij de Senaat zullen worden ingediend (Bescheiden n^{rs} 9 en 10).

De Minister van Financiën,

**Projet de Loi instituant l'immatriculation
obligatoire des navires et bateaux.**

Léopold III,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances, de la Justice, des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur, des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage et des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres législatives.

ARTICLE PREMIER.

Les articles 3 à 7 du Titre I^{er} du Livre II du Code de Commerce sont remplacés par les dispositions ci-après :

Art. 3. — Tout navire appartenant pour plus de moitié en pleine propriété ou en nue propriété à des personnes physiques ou morales belges *doit* être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales, à Anvers.

Peut de même être immatriculé le navire en cours de construction dans le Royaume pour compte de personnes physiques ou morales belges ou étrangères.

Art. 3^a. — Pour l'application de l'article précédent, sont réputées :

A. Personnes physiques belges : les personnes de nationalité belge quels que soient leur résidence ou leur domicile;

**Wetsontwerp tot invoering van de ver-
plichte teboekstelling van zeeschepen
en binnenschepen.**

Leopold III,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op voordracht van Onze Ministers van Financiën, van Justitie, van Buitenlandsche Zaken en Buitenlandschen Handel, van Openbare Werken en Werkverschaffing en van Verkeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ
BESLUITEN :

Het wetsontwerp, waarvan de tekst volgt, zal in Onzen Naam bij de Wetgevende Kamers worden ingediend.

EERSTE ARTIKEL.

Artikelen 3 tot en met 7 van Titel I van Boek II van het Wetboek van Koophandel worden vervangen door de volgende bepalingen :

Art. 3. — Elk zeeschip dat voor meer dan de helft in vollen of in blooten eigendom toebehoort aan Belgische natuurlijke of rechtspersonen *moet* worden teboekgesteld op het kantoor van den bewaarder der scheepshypotheken, te Antwerpen.

Kan eveneens worden teboekgesteld elk zeeschip dat in het Rijk in aanbouw is voor rekening van Belgische of vreemde natuurlijke of rechtspersonen.

Art. 3^a. — Voor de toepassing van het vorig artikel worden beschouwd :

A. Als Belgische natuurlijke personen : de personen van Belgische nationaliteit, om het even waar zij hun verblijf- of hun woonplaats hebben;

B. Personnes morales belges :

a) Les sociétés en nom collectif et les sociétés en commandite simple dont le principal établissement est en Belgique et dont plus de la moitié des associés solidairement responsables sont de nationalité belge;

b) Les sociétés en commandite par actions, les sociétés anonymes et les sociétés coopératives dont le principal établissement est en Belgique et dont plus de la moitié des gérants ou administrateurs sont de nationalité belge.

Les personnes physiques visées au 1^{er} alinéa de l'article 3 qui ne sont pas domiciliées en Belgique sont tenues d'y élire domicile.

Art. 4. — L'immatriculation visée à l'article 3 confère au navire qui en est l'objet la nationalité belge.

Art. 5. — Toute personne physique ou morale qui, dans le Royaume ou à l'étranger, acquiert, par quelque voie que ce soit, un navire soumis à la formalité prescrite par le 1^{er} alinéa de l'article 3 est tenue, dès sa prise de possession effective du navire, d'en faire par écrit la déclaration au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales.

Art. 6. — La déclaration visée à l'article précédent mentionne :

1^o le nom du navire, ses caractéristiques, la nature et la puissance de sa machine motrice, ainsi que son port d'attache;

2^o l'année et le lieu de la construction; les nom et domicile du constructeur;

3^o le trafic et les opérations auxquels le navire est ou sera habituellement et principalement affecté;

B. Als Belgische rechtspersonen :

a) De vennootschappen onder gemeenschappelijke naam en de eenvoudige commanditaire vennootschappen welker hoofdzetel in België gevestigd is en waarvan meer dan de helft der hoofdelijk aansprakelijke vennoten van Belgische nationaliteit zijn;

b) De commanditaire vennootschappen op aandelen, de naamloze vennootschappen en de coöperatieve vennootschappen welker hoofdzetel in België gevestigd is en waarvan meer dan de helft der zaakvoerders of beheerders van Belgische nationaliteit zijn.

De in het 1^{ste} lid van artikel 3 bedoelde natuurlijke personen die niet in België gedomicilieerd zijn, zijn gehouden woonplaats in België te kiezen.

Art. 4. — De in artikel 3 bedoelde teboekstelling verleent aan het betrokken zeeschip de Belgische nationaliteit.

Art. 5. — Elk natuurlijk of rechtspersoon die in het Rijk of in het Buitenland om het even op welke wijze een zeeschip verkrijgt dat aan de bij het 1^{ste} lid van artikel 3 voorgeschreven formaliteit is onderworpen, is gehouden hiervan aan den bewaarder der scheepshypotheken schriftelijk aangifte te doen, zoodra hij van het zeeschip werkelijk bezit heeft genomen.

Art. 6. — De in het vorig lid bedoelde aangifte vermeldt :

1^o den naam en de kenmerken van het zeeschip, den aard en het vermogen der voortstuwingsmachine, zoodra de thuishaven;

2^o het jaar en de plaats van den bouw; den naam en de woonplaats van den bouwer;

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

4º éventuellement, la date de la radiation d'un registre matricule étranger et la désignation de celui-ci;

5º le propriétaire actuel du navire, savoir :

a) s'il s'agit d'une personne physique, ses nom, prénoms, profession, nationalité et résidence, ainsi que son domicile réel et éventuellement élu conformément à l'alinéa final de l'article 3²;

b) s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination, son siège social, le lieu et la date de sa constitution, les nom, prénoms et nationalité, ainsi que le domicile réel et, éventuellement, élu et la résidence des associés solidairement responsables, gérants et administrateurs.

Si plusieurs personnes ont, sur le même navire, des droits en propriété ou usufruit, la déclaration indique la nature et la quotité de ces droits et porte pour chacune des dites personnes les mentions énoncées sub. 5 ci-dessus. Dans ce cas, le domicile élu doit être le même pour toutes les personnes non domiciliées dans le Royaume.

La déclaration doit être accompagnée :

1º du certificat de nationalité des propriétaires et autres personnes dont la nationalité est prise en considération aux fins de l'immatriculation;

2º de l'acte ou du titre constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit ou, à son défaut, d'une déclaration écrite, signée par l'impétrant, mentionnant l'origine de ses droits;

3º du certificat de jaugeage dressé conformément aux prescriptions en vigueur dans le Royaume ou dans le

4º in voorkomend geval, den datum van de doorhaling der teboekstelling in een vreemd scheepsregister en de aanwijzing van dat register;

5º den huidige eigenaar van het zeeschip, te weten :

a) zoo het een natuurlijk persoon geldt, zijn naam, voornamen, beroep, nationaliteit en verblijfplaats, alsmede zijn werkelijke en, in voorkomend geval, zijn overeenkomstig het laatste lid van artikel 3² gekozen woonplaats;

b) zoo het een rechtspersoon geldt, zijn benaming, zijn maatschappelijke zetel, de plaats en den datum van zijn oprichting, den naam, de voornamen en de nationaliteit, alsmede de werkelijke en, in voorkomend geval, de gekozen woonplaats en de verblijfplaats der hoofdelijk aansprakelijke vennoten, der zaakvoerders en beheerders.

Indien verscheiden personen op hetzelfde schip rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben, vermeldt de aangifte den aard en de hoegrootheid van die rechten, alsmede, voor elk van die personen, de onder 5 hiervoren voorziene aanwijzingen. In dit geval moet de gekozen woonplaats dezelfde zijn voor al de niet in het Rijk gedomicilieerde personen.

Bij de aangifte moeten gevoegd worden :

1º het nationaliteitsbewijs van de eigenaars en van de andere personen met wier nationaliteit voor de teboekstelling rekening wordt gehouden;

2º de akte of de titel van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten van eigendom of vruchtgebruik dan wel, bij gebreke van die akte of dien titel, een door den verzoeker onderteevende schriftelijke verklaring, waarin de oorsprong van zijn rechten is aangegeven;

3º de meetbrlef, opgemaakt overeenkomstig de voorschriften van kracht in het Rijk of in het land waar het

pays où le navire a été immatriculé en dernier lieu; éventuellement, du certificat de radiation du registre de ce pays, ainsi que d'une déclaration de l'autorité compétente du même pays, constatant l'état hypothécaire du bâtiment.

L'immatriculation prévue par le troisième alinéa de l'article 272 du présent Livre a lieu sur la présentation au conservateur susdit, d'une déclaration contenant les mentions énoncées au présent article.

Art. 6². — Dans le cas du second alinéa de l'article 3, l'immatriculation a lieu sur requête présentée en double au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales, soit par le constructeur, soit par la personne pour compte de qui le navire est construit si celle-ci justifie de son droit de propriété.

L'immatriculation peut être opérée dès le commencement de la construction.

La requête porte les mentions énoncées à l'article 6; elle est accompagnée :

1^o du certificat de nationalité des propriétaires et autres personnes dont la nationalité est prise en considération aux fins d'immatriculation lorsque celle-ci est obligatoire;

2^o de l'acte ayant pour objet la construction s'il est sous seing privé et d'une expédition du dit acte s'il est authentique. Les indications contenues dans cet acte doivent être complétées conformément aux prescriptions de l'article 6, à la diligence des intéressés, dès achèvement du navire.

En cas de construction pour compte personnel, l'acte visé ci-dessus est remplacé par une déclaration portant les mentions énoncées à l'article 6.

zeeschip laatstelijk werd teboekgesteld; in voorkomend geval, het bewijs van doorhaling in het scheepsregister van dat land, alsmede een verklaring van de bevoegde overheid van dat zelfde land, waarbij de hypothecaire toestand van het vaartuig vastgesteld is.

De bij het derde lid van artikel 272 van dit Boek voorziene teboekstelling geschiedt op overlegging, aan bedoelden bewaarder, van een aangifte welke de bij dit artikel voorgeschreven aanwijzingen behelst.

Art. 6². — In het geval van het tweede lid van artikel 3, geschiedt de teboekstelling op een in dubbel opgemaakte aanvraag, bij den bewaarder der scheepshypotheken in te dienen hetzij door den bouwer, hetzij door den persoon voor wiens rekening het zeeschip wordt gebouwd, indien deze van zijn eigendomsrecht doet blijken.

De teboekstelling kan geschieden zoodra met den bouw begonnen is.

Het verzoek om teboekstelling verstrekt de bij artikel 6 voorziene aanwijzingen; het moet vergezeld gaan :

1^o van het nationaliteitsbewijs van de eigenaars en de andere personen met wier nationaliteit voor de teboekstelling rekening wordt gehouden, indien deze verplichtend is;

2^o van de bouwakte, indien deze een onderhandsche akte is, en van een expeditie van de bouwakte, indien deze een authentieke akte is. De aanwijzingen van die akte moeten door de zorg van belanghebbenden overeenkomstig de voorschriften van artikel 6 worden aangevuld, zoodra het zeeschip afgebouwd is.

In geval van aanbouw voor persoonlijke rekening, wordt bedoelde akte vervangen door een aangifte, waarin de bij artikel 6 voorziene aanwijzingen verstrekt worden.

Art. 7. — Il ne sera procédé à l'immatriculation d'un navire inscrit dans un registre étranger que sur production d'une attestation de l'autorité compétente certifiant que ce navire a été radié de ce registre. Cette attestation doit être accompagnée du certificat constatant la ou les immatriculations antérieures, ou, subsidiairement, d'un duplicata de ce certificat.

Art. 7². — Est tenue pour nulle l'immatriculation dans un pays étranger, d'un navire inscrit au registre matricule belge et dont la radiation de ce registre n'aura pas, au préalable, été effectuée.

Art. 7³. — Tout fait appelant une modification des mentions que doivent porter, aux termes des articles 6 et 6², la déclaration ou la requête aux fins d'immatriculation doit, en vue de son inscription au registre matricule, être porté dans les trente jours de sa réalisation à la connaissance du conservateur des hypothèques maritimes et fluviales.

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

Art. 7⁴. — Il est procédé d'office à la radiation de l'inscription au registre matricule :

1^o en cas de perte du navire par naufrage, d'innavigabilité définitive du navire ou de sa prise par l'ennemi, jugée valable et emportant transfert de propriété; toutefois, la radiation sera de plein droit rétroactivement annulée dès la cessation de la prise;

2^o en cas de démolition du navire;

Art. 7. — Een in een vreemd scheepsregister ingeschreven zeeschip wordt slechts teboekgesteld mits overlegging van een verklaring der bevoegde overheid, waarbij bevestigd wordt dat dit zeeschip in dat vreemd register werd doorgehaald. Bij die verklaring moet een certificaat worden gevoegd waarin de vroegere teboekstelling of teboekstellingen zijn vermeld, dan wel een duplicaat van dat certificaat.

Art. 7². — Wordt als nietig beschouwd de teboekstelling in een vreemd land van een in het Belgisch scheepsregister teboekgesteld zeeschip dat niet vooraf in dit register werd doorgehaald.

Art. 7³. — Elk feit, dat aanleiding geeft tot wijziging van de aanduidingen welke luidens artikel 6 en 6² in de aangifte tot of het verzoek om teboekstelling moeten voorkomen, moet, met het oog op de vermelding er van in het scheepsregister, binnen de dertig dagen nadat het is voorgevallen ter kennis van den Bewaarder der scheepshypotheken worden gebracht.

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

Art. 7⁴. — De teboekstelling wordt ambtshalve doorgehaald :

1^o als het zeeschip door schipbreuk verloren is gegaan, definitief onzeewaardig is of door den vijand is genomen en deze prijsmaking geldig is verklaard en overdracht van eigendom voor gevolg heeft; de doorhaling wordt echter, van rechtswege met terugwerking nietig gemaakt, zoodra de prijsmaking opgeheven is;

2^o als het zeeschip gesloopt wordt;

3^o lorsque le navire cesse de réunir les conditions de propriété prévues à l'article 3 ci-dessus;

4^o lorsque le navire construit dans le Royaume est livré à un propriétaire ne satisfaisant pas aux conditions prévues par l'article 3² ci-dessus.

La radiation est opérée par le Conservateur des Hypothèques maritimes et fluviales. En ce qui concerne les navires, la radiation n'a lieu, dans les cas prévus aux 1^o et 2^o ci-dessus, que sur avis et dans tous autres cas, que moyennant l'autorisation du Ministre qui a la marine dans ses attributions; le ministre peut, dans des circonstances exceptionnelles, refuser cette autorisation.

Si le navire est grevé d'hypothèques, la radiation ne peut être opérée que du consentement de tous les créanciers hypothécaires et aux conditions stipulées par eux.

La radiation emporte pour le navire qui en est l'objet, la perte de la nationalité belge, sans préjudice des droits réels qui le grevent.

Art. 7⁵. — Toute cause de radiation doit être portée par la personne au nom de qui le navire est immatriculé, à la connaissance du Conservateur des Hypothèques maritimes et fluviales, dans un délai de trente jours à compter du jour où elle a pris naissance.

Le Conservateur mentionne la radiation sur le certificat de jaugeage du navire que doit lui produire la personne qui lui dénonce la cause de la radiation.

Art. 7⁶. — Si la déclaration prévue à l'article 5 n'est pas faite dans les six mois à compter du jour où elle est obligatoire, la personne qui en était tenue est passible d'une amende de 50 francs à 5, 000 francs.

3^o als het zeeschip niet meer voldoet aan de voorwaarden van eigendom voorzien bij artikel 3 hiervoren;

4^o als het in het Rijk gebouwd zeeschip wordt geleverd aan een eigenaar die niet voldoet aan de voorwaarden voorzien bij artikel 3² hiervoren.

De doorhaling geschiedt door den Bewaarder der scheepshypotheken. Voor wat betreft de zeeschepen heeft zij, in de onder 1^o en 2^o hiervoren voorziene gevallen, enkel plaats op advies en, in alle andere gevallen, met toelating van den Minister tot wiens bevoegdheid het Zeewezen behoort; in buitengewone gevallen kan de Minister die toelating weigeren.

Indien het zeeschip met hypotheken is bezwaard, kan de doorhaling enkel geschieden met toestemming van al de hypotheekhoudende schuldeischers en onder de door deze gestelde voorwaarden.

Doorhaling van de teboekstelling ontnemt aan het betrokken zeeschip de Belgische nationaliteit, onverminderd de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

Art. 7⁵. — Elke oorzaak van doorhaling moet binnen een termijn van dertig dagen, te rekenen van den dag waarop die oorzaak is ontstaan, ter kennis van den Bewaarder der scheepshypotheken worden gebracht door den persoon, te wiens name het zeeschip is teboekgesteld.

De Bewaarder vermeldt de doorhaling op den meetbrief van het zeeschip, welke hem moet worden voorgelegd door den persoon die hem de oorzaak der doorhaling bekendmaakt.

Art. 7⁶. — Indien de bij artikel 5 voorziene aangifte niet gedaan wordt binnen de zes maand, te rekenen van den dag waarop zij verplichtend is, is de persoon, die tot de aangifte gehouden was, strafbaar met een geldboete van 50 frank tot 5,000 frank.

Sont punies de la même peine, les personnes qui ont contrevenu à l'article 7³ ou au premier alinéa de l'article 7⁵ ci-dessus.

Cette amende est perçue par le Conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à l'occasion de la formalité qu'il remplit à la suite de la déclaration tardive.

Art. 7¹. — Tout certificat de jaugeage, de même que tout autre document relatif au navire ou à son équipage, délivré par l'autorité maritime, doit porter mention du numéro sous lequel le navire est immatriculé.

ART. 2.

1^o Le premier alinéa de l'article 271 du Livre II du Code de Commerce est modifié comme suit :

« Sont considérés comme bateaux, pour l'application de la présente loi, les bâtimens qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux intérieures le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation. »

2^o L'article 272 du Livre II du Code de Commerce est complété par les dispositions ci-après, formant troisième alinéa de cet article. :

« En outre, l'immatriculation prévue au premier alinéa de l'article 3 du même Titre Premier demeure facultative pour les bateaux de moins de 20 tonnes de jauge ou de déplacement à leur plan de plus grand enfoncement, tel qu'il est défini par les dispositions réglementaires. »

ARTICLE 3.

Un arrêté royal réglera l'organisation de l'immatriculation instituée par la présente loi; il déterminera notamment la forme et les modalités de la tenue

Worden met dezelfde straf gestraft, de personen die artikel 7³ of het eerste lid van artikel 7⁵ hiervoren hebben overtreden.

Bedoelde geldboete wordt door den Bewaarder der scheepshypothecken geïnd ter gelegenheid van de formaliteit die hij ingevolge de niet tijdige aangifte vervult.

Art. 7¹. — Op elken meetbrief, evenals op alle ander door de zeevaart-overheid afgeleverd bescheid betreffende het zeeschip of zijn bemanning, moet het nummer vermeld staan waaronder het zeeschip teboekgesteld is.

ART. 2.

1^o Het eerste lid van artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd als volgt :

« Voor de toepassing van deze wet worden als binnenschepen beschouwd de vaartuigen gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot visschen, sleepen, baggeren of tot elk andere winstgevende verrichting van scheepvaart op de binnenwateren ».

2^o Artikel 272 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt aangevuld met de volgende bepalingen, die het derde lid van dat artikel vormen :

« Bovendien blijft de in het eerste lid van artikel 3 van denzelfden Titel I voorziene teboekstelling facultatief voor de binnenschepen van minder dan 20 ton inhoud of verplaatsing aan het vlak der grootste inzinking, zooals dit bij de reglementen is bepaald. »

ART. 3.

De inrichting van de bij deze wet ingevoerde teboekstelling zal geregeld worden bij een koninklijk besluit, dat inzonderheid den vorm en de modali-

du registre matricule, ainsi que la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Dispositions transitoires.

ART. 4.

Pour les navires et bateaux actuellement existants et dont l'immatriculation est obligatoire aux termes de la présente loi, il sera satisfait aux prescriptions de celle-ci, dans les deux ans à compter de son entrée en vigueur et sous les sanctions qu'elle édicte.

La disposition de l'alinéa précédent est applicable même pour les navires et bateaux immatriculés antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi.

L'immatriculation existante sera complétée et modifiée gratuitement en vue de la rendre conforme aux prescriptions de cette loi.

Passé le délai de deux ans ci-dessus, les immatriculations opérées antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi, mais non rectifiées comme dit ci-dessus, seront réputées inexistantes, sans préjudice toutefois des droits réels grevant les navires et bateaux en cause.

Demeure, néanmoins, valable et continuera de sortir ses effets, l'inscription au registre d'immatriculation du Conservateur des Hypothèques, opérée antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi, lorsque cette inscription a pour objet un bateau ne réunissant pas les conditions d'admission à l'immatriculation prescrite par cette loi.

Donné à Bruxelles, le 16 octobre 1939.

teiten voor het houden van het register van teboekstelling, alsmede den datum van inwerkingtreding van deze wet zal bepalen.

Overgangsbepalingen.

ART. 4.

Voor de thans bestaande zee- en binnenschepen, waarvan de teboekstelling krachtens deze wet verplichtend is, moet aan de voorschriften hiervan worden voldaan binnen de twee jaar te rekenen van haar inwerkingtreding, onder toepassing van de er bij gestelde straffen.

Het bepaalde in het vorig lid vindt toepassing zelfs ten aanzien van de vóór het in werking treden van deze wet teboekgestelde zee- en binnenschepen.

De bestaande teboekstelling zal kosteloos worden aangevuld en gewijzigd om ze met de voorschriften van deze wet in overeenstemming te brengen.

Na den hiervoren voorzienen termijn van twee jaar, zullen de vóór de inwerkingtreding van deze wet verrichte teboekstellingen, welke niet werden aangevuld, en gewijzigd zooals hiervoren is voorzien, worden geacht niet te bestaan, onverminderd echter de zakelijke rechten waarmede de betrokken zee- en binnenschepen bezwaard zijn.

Blijft desniettemin geldig en zal uitwerking blijven hebben, de vóór de inwerkingtreding van deze wet in het scheepsregister van den Bewaarder der hypotheken verrichte teboekstelling, wanneer die teboekstelling betrekking heeft op een binnenschip dat niet de voorwaarden vervult om de bij deze wet voorgeschreven teboekstelling te verkrijgen.

Gegeven te Brussel, den 16 October 1939.

LÉOPOLD.

Par le Roi : | Van 's Koningswege :
Le Ministre des Finances, | *De Minister van Financiën,*
GUTT.

Le Ministre de la Justice, | *De Minister van Justitie,*
Eugène SOUDAN.

Le Ministre des Affaires Etrangères | *De Minister van Buitenlandsche Zaken*
et du Commerce Extérieur, | *en Buitenlandschen Handel,*
P.-H. SPAAK.

Le Ministre des Travaux Publics | *De Minister van Openbare Werken*
et de la Résorption du Chômage, | *en Werkverschaffing,*
Arthur VAN DER POORTEN.

Le Ministre des Communications, | *De Minister van Verkeerswezen.*
H. MARCK.