GK.

L. 2344/2.

coordinatie bureau

KONINKRIJK BELGIE.

ROYAUME DE BELGIQUE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 6e September 1951 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet "houdende herziening van de wet van 20 September 1903 op de zeebrieven", heeft ter zitting van 4 October 1952 het volgend advies gegeven :

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 6 septembre 1951, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi "portant revision de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer", a donné en sa séance du 4 octobre 1952 l'avis suivant :

Het voorontwerp van wet wil een gans nieuwe regeling op het stuk van zeebrieven tot stand brengen; zijn doel is dus niet beperkt tot de herziening van de wet van 20 September 1903 op de zeebrieven, zoals verkeerdelijk uit de titel kan worden afgeleid. Die wet wordt trouwens opgeheven bij artikel 24.

De titel zou derhalve beter luiden : "Ontwerp van wet op de zeebrieven.".

Luidens artikel 3, tweede lid, kan de Minister, "indien de omstandigheden zulks vereisen, het uitreiken van een zeebrief afhankelijk maken van het vervullen van zodanige voorwaarden als hij nodig acht voor de vrijwaring van de eerbied voor de wetten en reglementen of van de eer van de vlag".

Zo men hierbij de Minister de macht wil verlenen bedoelde voorwaarden bij reglement vast te stellen, behoort die bepaling uit het voorontwerp weg te vallen. Het ware ondenkbaar dat een ministerieel besluit de voorwaarden zou bepalen waarop een "in naam van de Koning" uitgereikte zeebrief mag worden verleend.

Zo men de Minister er slechts wil toe machtigen die voorwaarden in alle bijzondere gevallen vast te stellen, dan zou die bepaling beter in artikel 6, als lid 2 er van, ondergebracht worden.

Artikel 5 bepaalt dat de zeebrief onder meer de thuishaven van het schip moet vermelden. In het Belgisch recht heeft tot dusver geen enkele wets- of reglementsbepaling het begrip "thuishaven" omschreven . Men zou die leemte

.../...

moeten aanvullen, hetzij in het onderhavig voorontwerp, hetzij in het voorontwerp van wet op de tebodstelling van de zeeschepen.

Krachtens artikel 7 vervalt de zeebrief onder meer wanneer het vaartuig van eigenaar is veranderd. Aldus gesteld, maakt deze bepaling het niet duidelijk of, ingeval het vaartuig aan meerdere personen toebehoort, de vervanging van een enkele, wellicht zelfs vreemde medeeigenaar, het verval van de zeebrief ten gevolge heeft.

Het tweede lid van genoemd artikel bepaalt dat de zeebrief waarvan de geldigheidsduur verstreken is omdat er vier jaren zijn verlopen te rekenen van de dag der uitreiking, geldig blijft tot bij de terugkomst van het vaartuig in een haven van het Koninkrijk zonder dat de duur der verlenging echter twee jaar mag overschrijden.

Men ziet niet in waarom die regel niet eveneens van toepassing is wanneer de zeebrief ophoudt geldig te zijn omdat het vaartuig van eigenaar is veranderd.

Aan de andere kant bepaalt lid 3 van hetzelfde artikel, dat de vervallen zeebrieven kunnen vernieuwd worden zonder dat het vaartuig zich naar een haven van het Koninkrijk behoort te begeven. Die bepaling, welke schijnt af te wijken van een beginsel dat nergens verkondigd werd, doet enigszins bevreemdend aan. Geen enkele bepaling van het ontwerp stelt immers het uitreiken van een zeebrief afhankelijk van de aanwezigheid van het vaartuig in een Belgische haven.

Verder kan niet met zekerheid worden uitgemaakt of het laatste lid van artikel 7, evenals het voorgaande,

.../...

alleen slaat op de gevallen waarin de geldigheidsduur van vier jaar is verstreken of ook op die waarin de zeebrief vervalt omdat het vaartuig van eigenaar of van naam is veranderd.

Verduidelijking is hier geboden.

Artikel 9, eerste lid, verplicht de kapitein of de schipper tot teruggave van bepaalde bescheiden ingeval het vaartuig buitenslands wordt vernietigd, verloren gaat of verkocht wordt.

Logischerwijze dient die verplichting uitgebreid tot al de gevallen waarin de zeebrief ophoudt geldig te zijn wanneer het vaartuig zich buiten het Rijk bevindt.

Luidens artikel 15 moeten de vaartuigen die in het bezit zijn van een zeebrief voorzien zijn van een monsterrol.

Men kan zich hierbij afvragen of die bepaling in zich sluit dat de wet van 5 Juni 1928, houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, in haar geheel van toepassing is op ieder vaartuig dat in het bezit is van een zeebrief. Hieromtrent zou geen twijfel mogen blijven voortbestaan.

In verband met artikel 18 dient opgemerkt dat het verdrag van Londen voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 31 Mei 1929 zal vervangen worden door een nieuw verdrag, op 10 Juni 1948 eveneens te Londen ondertekend, Dit verdrag, door de wet van 14 November 1951 goedgekeurd, treedt in werking op 19 November 1952.

.../...

De artikelen 21 en 22 stellen op bepaalde overtredingen geldboeten van 1.000 tot 10.000 frank. Daar de wet van 5 Maart 1952 de strafrechtelijke geldboeten met 190 deciemen heeft verhoogd, zouden de toe te passen geldboeten in werkelijkheid 20.000 tot 200.000 frank bedragen. Zodanige geldboeten zouden, naar de mening der Regering, hoger zijn dan wat de bestraffing eist. Die geldboeten zouden op 50 tot 500 frank moeten teruggebracht worden.

Bij artikel 22, eerste lid, dient verder aangestipt dat het geen straf stelt op de overtreding van het bepaalde bij artikel 8, eerste lid. Indien zulks, zoals het er de schijn van heeft, aan een verzuim te wijten is, zou bewust artikel moeten aangevuld worden.

De slotbepaling van lid 2 van hetzelfde artikel stelt het hijsen strafbaar van een vlag die niet door de reglementen of door de zeevaartoverheid erkend is. Deze bepaling, welke geen verband schijnt te houden met de materie van het ontwerp, zou best weggelaten worden.

Naar luid van artikel 24 zal de Koning de datum van inwerkingtreden van de wet vaststellen. Dergelijke bepaling, die het de uitvoerende macht mogelijk maakt de inwerkingtreding van een wet gedurende onbepaalde tijd uit te stellen, is alles behalve aanbevelenswaardig. Men schijnt er trouwens geen andere bedoeling mede te hebben dan aan de Koning de nodige tijd te gunnen om de vereiste uitvoeringsbesluiten te nemen. Het ware dan ook geraden de termijn te bepalen bij het verstrijken waarvan de wet in werking zal treden.

.../...

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

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

Ten slotte dient bij het laatste lid van artikel 26 opgemerkt dat het begrip "bestuurlijk statuut der pleziervaartuigen" aan duidelijkheid ontbreekt en dat dit begrip nader zou moeten omschreven worden.

Verder stelt de Raad van State een aantal vormwijzigingen voor die geen commentaar behoeven. Zij blijken uit de hierna volgende tekst, die bovendien rekening houdt met de wijzigingen voorgesteld aan de titel en aan de artikelen 9 en 24 van het voorontwerp.

.../...

Voorontwerp van wet op de zeebrieven.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Koloniën en van Onze Minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Koloniën en Onze Minister van Justitie zijn er mede gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.-

Zonder zeebrief kan niet onder Belgische vlag worden gevaren door de schepen die op grond van deze wet of van de ter uitvoering er van genomen besluiten van een zeebrief moeten voorzien zijn.

Artikel 2.-

Zeeschepen die overeenkomstig artikel 3 van Boek II van het Wetboek van Koophandel zijn teboekgesteld, moeten, zodra zij zijn uitgereed, van een zeebrief worden voorzien.

.../...

Artikel 3.-

De zeebrieven worden in naam van de Koning uitgereikt door de Minister, belast met het Bestuur van het zeewezen, of door de door deze gemachtigde ambtenaar.

De Minister kan ... (verder zoals in het ontwerp) ...

Artikel 4.-

Elke aanvrage om een zeebrief wordt door een dergenen, te wier naam het schip is teboekgesteld, aan de Minister gericht door bemiddeling van de waterschout of, zo de aanvrager buitenslands is, van de naastbijzijnde consulaire ambtenaar.

De aanvrage vermeldt, behalve de naam van het schip, de thuishaven en de verrichtingen waartoe het hoofdzakelijk gebezigd wordt of zal worden.

Bij de aanvrage worden gevoegd de meetbrief en het bewijs van deugdelijkheid van het schip.

Artikel 5.-

De zeebrief vermeldt :

1° de naam, de thuishaven en het nummer van teboekstelling van het schip;

2° de bruto- en de netto-inhoud van het schip, zijn kenmerken en de seinletters die het krijgt;

.../...

3° de naam van de kapitein of de schipper;

4° de naam en voornamen, de werkelijke woonplaats en bij voorkomend geval de gekozen woonplaats van de eigenaar, indien het schip aan een natuurlijke persoon toebehoort; indien het aan een rechtspersoon toebehoort, de naam en de maatschappelijke zetel van die persoon.

Inhoud en vorm van de zeebrieven worden voorts door de Koning bepaald.

Artikel 6.-

De zeebrief wordt geweigerd indien er gegrond vermoeden bestaat, dat daarvan een ongeoorloofd of verkeerd gebruik zal worden gemaakt, dat aan de goede betrekkingen tussen België en een ander land afbreuk kan doen of de eer van de vlag in het gedrang kan brengen.

De zeebrief wordt ingetrokken wanneer daarvan zodanig gebruik wordt gemaakt. Hij kan worden ingetrokken wanneer de eigenaar de bepalingen van deze wet overtreedt.

Artikel 7.-

De zeebrief vervalt :

1° na verloop van vier jaar, te rekenen van de dag van uitreiking;

2° wanneer het schip van eigenaar is veranderd;

3° wanneer het schip van naam is veranderd;

4° wanneer, om enige andere reden, de teboekstelling er van wordt doorgehaald.

.../...

Indien het schip bij het verstrijken van de onder 1° hierboven bepaalde termijn van geldigheid van de zeebrief op reis is, blijft de zeebrief geldig tot de terugkomst van het schip in een haven van het Koninkrijk; de duur van die verlenging mag twee jaar niet overschrijden.

Vervallen zeebrieven kunnen echter door de Minister worden vernieuwd zonder dat het schip zich in een haven van het Koninkrijk behoort te begeven, indien tot volle genoegdoening wordt bewezen dat het steeds voldoet aan de vereisten voor de toboekstelling en voor het bekomen van een zeebrief.

Artikel 8.-

De vervallen zeebrief wordt onmiddellijk teruggezonden aan de overheid die hem heeft uitgereikt.

Zoniet wordt hij ambtshalve ingetrokken door de waterschouten en de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland.

Geen nieuwe zeebrief wordt uitgereikt dan tegen overgifte van de vroegere zeebrief, tenzij wordt bewezen dat deze verloren is gegaan.

Artikel 9.-

Wanneer de zeebrief vervalt terwijl het schip zich buiten het Koninkrijk bevindt, is de kapitein of de schipper gehouden de zeebrief, alsmede de meetbrief, het bewijs van deugdelijkheid, de monsterrol en, in voorkomend geval, de vergunning uitgereikt voor de radioverkeertoestellen, tegen ontvangstbewijs aan de waterschout

.../...

van Belgisch-Congo of aan de naastbijzijnde Belgische consulaire ambtenaar te bezorgen, onder vermelding van de reden der teruggave.

Kan hij dit voorschrift niet naleven, dan is de kapitein of de schipper gehouden zelf de zeebrief ongeldig te maken door hem overhoeks door te knippen, en hem onder vermelding van de reden der ongeldigmaking en onder toevoeging van de in het voorgaande lid genoemde bescheiden aan de Minister in te zenden.

Artikel 10.-

De Minister belast met het bestuur van het zeewezen, of de door hem gemachtigde ambtenaar, kan voorlopige zeebrieven uitreiken voor de buitenlands met zijn toelating verkregen of gebouwde schepen, die voldoen aan de vereisten welke bij artikel 3 van Boek II van het Wetboek van Koophandel voor de teboekstelling zijn voorgeschreven.

De voorlopige zeebrief is geldig totdat het schip, bij zijn aankomst in een haven van het Koninkrijk, van een gewone zeebrief wordt voorzien, doch niet langer dan één jaar.

De voorlopige zeebrieven worden uitgereikt op overlegging van de meetbrief, opgemaakt door de overheden van het land waarin het schip werd gebouwd dan wel was teboekgesteld of ingeschreven, volgens het geval, en nadat de Belgische overheid het voorlopig of bijzonder bewijs van deugdelijkheid heeft afgegeven.

.../...

Artikel 11.-

§ 1. De Minister of de gemachtigde ambtenaar kan buitengewone zeebrieven uitreiken voor de in het Koninkrijk voor rekening van vreemdelingen gebouwde, verkregen of uitgerede schepen, opdat deze zich onder Belgische vlag naar een buitenlandse haven kunnen begeven.

De buitengewone zeebrieven worden enkel uitgereikt na opmaking van de meetbrief en van een bijzonder bewijs van deugdelijkheid geldig voor de reis die het schip onder Belgische vlag mag maken.

Bij de aankomst van het schip ter bestemming, moet de buitengewone zeebrief, samen met de meetbrief en het bijzonder bewijs van deugdelijkheid, worden bezorgd aan de naastbijzijnde consulaire ambtenaar, die ze aan de Minister terugzendt.

Kan dit voorschrift niet nageleefd worden, dan handelt men zoals bepaald in het tweede lid van artikel 9.

§ 2. Ook kan de Minister of de gemachtigde ambtenaar, na opmaking van de in het tweede lid van § 1 genoemde bescheiden, buitengewone zeebrieven uitreiken waarvan de geldigheidsduur overeenstemt met de tijd, vereist voor proefvaarten van enig in het Koninkrijk gebouwd schip. Na gebruik moeten deze zeebrieven aan de Minister worden teruggezonden.

.../...

Artikel 12.-

De Minister of de gemachtigde ambtenaar kan zeebrieven uitreiken voor schepen die overeenkomstig de voorschriften van artikel 272 van Boek II van het Wetboek van Koophandel zijn teboekgesteld, doch die een inhoud hebben van minder dan 25 ton en bestemd zijn om in zee verrichtingen uit te voeren als bedoeld in artikel 1 van Boek II van het Wetboek van Koophandel, alsmede voor die schepen, van gelijk welke inhoud, welke aldaar toevallig of bij uitzondering zodanige verrichtingen uitvoeren.

De Minister kan aan de in dit artikel bedoelde schepen de verplichting opleggen, gelet op de aard van hun verrichtingen, voorzien te zijn van een zeebrief.

Artikel 13.-

De uitreiking van zeebrieven aan schepen gebruikt voor een vaart of voor verrichtingen waardoor ze uit de Belgische wateren verwijderd blijven, kan door de Koning aan bijzondere voorwaarden worden onderworpen.

Artikel 14.-

De schepen, die in het bezit zijn van een zeebrief, moeten voorzien zijn van een monsterrol.

Artikel 15.-

De zeebrieven moeten aan boord worden gehouden en op elk verzoek van de bevoegde overheden vertoond worden.

.../...

Artikel 16.-

Alvorens de kapitein of de schipper van een zeebrief gebruik maakt, voorziet hij hem van zijn handtekening; deze moet,naar gelang van het geval door de waterschout of door de consulaire ambtenaar voor echt worden verklaard. Bij voorlopige of definitieve vervanging van de kapitein of de schipper wordt op dezelfde wijze gehandeld.

Artikel 17.-

De kapiteins of de bevelvoerders van alle schepen zonder onderscheid van nationaleit zijn gehouden, bij het in- en het uitvaren van een haven van het Koninkrijk, aan de waterschout over te leggen hun zeebrief of het als zeebrief geldend bescheid.

Wat betreft de schepen onder vreemde vlag, onderworpen aan de internationale verdragen van Londen voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 31 Mei 1929, en betreffende de uitwatering van schepen van 5 Juli 1930, beide goedgekeurd bij de wet van 24 April 1935, moet bij de zeebrief of het als zeebrief geldend bescheid worden gevoegd het internationaal veiligheidscertificaat zo het om een passagiersschip gaat, en, voor de andere schepen, het internationaal radioveiligheidscertificaat in zover dit vereist is, alsook het internationaal certificaat van uitwatering.

Schepen die aan het bepaalde in dit artikel niet voldoen, kunnen worden opgehouden totdat de vereiste stukken worden overgelegd.

.../...

Artikel 18.-

De kapiteins of schippers van Belgische schepen zijn gehouden, wanneer zij een vreemde haven binnenlopen om er meer dan vier en twintig uren te verblijven, zich persoonlijk, uiterlijk daags na hun aankomst, bij de Belgische consul of diens gemachtigde te begeven om hun zeebrief te doen aftekenen. In de havens van Belgisch-Congo moeten zij zich binnen dezelfde termijn bij de waterschout aanmelden.

De kapiteins of schippers van schepen die in een vaste lijn op vreemde havens of op Belgisch-Congo varen, moeten aldaar hun zeebrief echter slechts eenmaal per jaar laten aftekenen, en wel bij hun eerste aankomst in het jaar.

Dit artikel vindt geen toepassing ten aanzien van de schippers van vissersvaartuigen en van schepen als bedoeld in voorgaand artikel 12, behalve indien zij wegens averij verplicht zijn een vreemde haven binnen te lopen.

Artikel 19.-

De keuze van de naam van een schip dat van een zeebrief is voorzien en elke verandering van die naam behoren de Minister ter goedkeuring te worden voorgelegd.

.../...

De kapitein of schipper is gehouden er voor te waken dat de naam van het schip en die van de thuishaven altijd met duidelijke en goed zichtbare letters op het achterschip vermeld staan.

Artikel 20.-

Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft al wie een schip, dat niet van de bij deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven zeebrief is voorzien, in zee of in de zeewateren heeft doen varen.

Artikel 21.-

Met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank wordt gestraft elke kapitein of schipper die, zelfs buiten het Koninkrijk :

1° van een vervallen zeebrief gebruik heeft gemaakt;

2° de voorschriften van de bovenstaande artikelen 9, 11, derde lid, 14, 15, 16 en 18 heeft overtreden.

Met dezelfde straffen wordt gestraft de kapitein die ten onrechte gebruik heeft gemaakt van de Belgische vlag of, aan boord van een aan de voorschriften van deze wet onderworpen schip, een andere vlag dan de nationale vlag dan wel een niet door de reglementen of door de zeevaartoverheid erkende vlag heeft gehesen.

.../...

Artikel 22.-

Boek I van het Wetboek van Strafrecht vindt in zijn geheel toepassing ten aanzien van de misdrijven in de bovenstaande artikelen 20 en 21 bepaald.

Artikel 23.-

De wet van 20 September 1903 op de zeebrieven wordt opgeheven.

Artikel 24.-

Deze wet treedt in werking ... na de bekendmaking er van in het Belgisch Staatsblad.

OVERGANGSBEPALING.

Artikel 25.-

De overeenkomstig de bepalingen der wet van 20 September 1903 uitgereikte zeebrieven, welke niet vervallen zijn op de dag dat deze wet in werking treedt, blijven geldig, doch enkel voor een termijn van ten hoogste twee jaar, te rekenen van de inwerkingtreding van deze wet.

Het eerste lid van artikel 6 vindt echter toepassing op bedoelde zeebrieven met ingang van de dag van inwerkingtreding van deze wet.

.../...

BIJZONDERE BEPALING.

Artikel 26.-

De Koning zal vaststellen onder welke voorwaarden zeebrieven mogen afgegeven worden aan pleziervaartuigen en aan schepen bestemd tot niet winstgevende verrichtingen op zee of in de zeewateren.

Hij zal de vorm en de inhoud van die bescheiden bepalen.

Het administratief statuut der pleziervaartuigen zal insgelijks door de Koning kunnen geregeld worden.

Gegeven te ,

VAN 'S KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Koloniën,

De Minister van Justitie,

L'avant-projet de loi tend à remplacer la législation sur les lettres de mer par une loi nouvelle; son objet ne se limite donc pas, comme l'intitulé pourrait le faire croire, à la revision de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer. L'article 24 prévoit d'ailleurs l'abrogation de cette loi.

Dès lors, il serait préférable de rédiger l'intitulé comme suit :
"Projet de loi sur les lettres de mer.".

Aux termes de l'article 3, alinéa 2, le Ministre peut, "si les circonstances l'exigent, subordonner la délivrance d'une lettre de mer aux conditions qu'il jugera nécessaires pour garantir le respect des lois et règlements ou l'honneur du pavillon".

Si l'on entend par là investir le Ministre du pouvoir de fixer ces conditions par la voie d'un règlement, cette disposition devrait être omise. Il ne se conçoit guère qu'un arrêté ministériel fixe les conditions d'octroi d'un document délivré "au nom du Roi".

S'il n'est accordé au Ministre que le pouvoir de déterminer ces conditions dans chaque cas particulier, la disposition devrait figurer plutôt à l'article 6, dont elle formerait l'alinéa 2.

Parmi les mentions que l'article 5 prescrit de porter sur la lettre de mer, figure celle du "port d'attache". Jusqu'à présent, aucune disposition

.../...

légale ou réglementaire n'a défini cette notion en droit belge. Il conviendrait de combler cette lacune soit dans le présent avant-projet, soit dans celui qui se rapporte à l'immatriculation des navires.

D'après l'article 7, la lettre de mer cesse d'être valable notamment lorsque le bateau a changé de propriétaire. Telle qu'elle est rédigée, cette disposition ne permet pas de déterminer si, dans le cas où le bâtiment appartient à plusieurs personnes, le remplacement d'un seul copropriétaire, même étranger, entraîne l'annulation de la lettre de mer.

L'alinéa 2 du même article dispose que la lettre de mer, dont la durée de validité est venue à expiration parce qu'il s'est écoulé quatre années à compter de la date de la délivrance, reste valable jusqu'au retour du bâtiment dans un port du Royaume, sans que la durée de la prorogation puisse cependant excéder deux années.

L'on n'aperçoit pas pourquoi cette règle n'est pas applicable également lorsque la lettre de mer cesse d'être valable en raison du changement de propriétaire du bâtiment.

D'autre part, l'alinéa 3 du même article prévoit que les lettres de mer périmées peuvent être renouvelées sans que le bâtiment doive se rendre dans un port du Royaume. Cette disposition, qui apparemment déroge à un principe qui n'est énoncé nulle part, ne laisse pas d'étonner. En effet, aucune disposition

.../...

du projet ne subordonne la délivrance de la lettre de mer à la présence du bâtiment dans un port belge.

De plus, il ne ressort pas assez clairement du projet si le dernier alinéa de l'article 7 ne s'applique, comme celui qui le précède, qu'au cas où la durée de validité de quatre années est venue à expiration, ou s'il s'applique, en outre, au cas où la lettre de mer est devenue caduque parce que le bâtiment a changé de propriétaire ou de nom.

Il convient d'apporter à cet égard les précisions requises.

L'article 9, alinéa 1er, impose au capitaine ou au patron l'obligation de remettre certains documents lorsque le bâtiment est détruit, perdu ou vendu en pays étranger.

Logiquement, cette obligation devrait être étendue à tous les cas où la lettre de mer cesse d'être valable alors que le bâtiment se trouve hors du Royaume.

Aux termes de l'article 15, les bâtiments pourvus d'une lettre de mer doivent être munis d'un rôle d'équipage.

Il est permis de se demander si cette disposition implique que la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime s'applique, en son entier, à tout bâtiment pourvu d'une lettre de mer. Il importe de ne laisser subsister aucun doute à ce sujet.

.../...

A propos de l'article 18, il convient de signaler que la convention de Londres du 31 mai 1929 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sera remplacée par une nouvelle convention signée, également à Londres, le 10 juin 1948. Cette convention a été approuvée par la loi du 14 novembre 1951 et entrera en vigueur le 19 novembre 1952.

Les articles 21 et 22 prévoient des amendes de 1.000 à 10.000 francs .Comme la loi du 5 mars 1952 a majoré de 190 décimes les amendes pénales, les amendes à appliquer seraient en réalité de 20.000 à 200.000 francs. De telles amendes dépasseraient, au sentiment du Gouvernement, les nécessités de la répression. Elles devraient être ramenées au taux de 50 à 500 francs.

En ce qui concerne l'article 22, alinéa 1er, il y a lieu d'observer, en outre, qu'il n'établit pas de peine pour les contraventions aux dispositions de l'article 8, alinéa 1er. Si, comme il y a tout lieu de le croire, ceci est dû à un oubli, l'article en question devrait être complété.

La disposition finale de l'alinéa 2 du même article punit le capitaine qui aura hissé un pavillon non reconnu par les règlements ou par l'autorité maritime. Il conviendrait d'omettre cette disposition, qui paraît étrangère à l'objet du présent projet.

Aux termes de l'article 24, la date de l'entrée en vigueur de la loi sera déterminée par le Roi. Pareille disposition, qui permet au pouvoir exécutif

.../...

de différer indéfiniment la mise en vigueur d'une loi, n'est pas de bonne technique législative. Elle semble d'ailleurs n'avoir d'autre but que d'accorder au Roi le temps nécessaire pour prendre les arrêtés d'exécution voulus. Dans ces conditions, il serait préférable de fixer un délai à l'expiration duquel la loi entrera en vigueur.

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

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

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

Pour le surplus, le Conseil d'Etat suggère certaines modifications de pure forme qui ne requièrent aucun commentaire. Elles ressortent du texte ci-après, lequel tient, en outre, compte des modifications proposées à l'intitulé et aux articles 9 et 24 de l'avant-projet.

.../...

Projet de loi sur les lettres de mer.

BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre des Colonies et de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre des Colonies et Notre Ministre de la Justice sont chargés de présenter en Notre nom aux chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1er.-

L'usage du pavillon belge est subordonné à la délivrance de la lettre de mer pour les bâtiments qui, aux termes de la présente loi ou des arrêtés pris en vertu de celle-ci, doivent en être munis.

.../...

Article 2.-

Les navires immatriculés conformément à l'article 3 du Livre II du Code de commerce doivent, dès qu'ils sont en armement, être munis d'une lettre de mer.

Article 3.-

...(texte de l'avant-projet du Gouvernement)..

Article 4.-

Toute demande tendant à l'obtention de lettres de mer est adressée au Ministre par une des personnes au nom de qui le bâtiment est immatriculé, par l'intermédiaire du commissaire maritime ou, si le requérant est à l'étranger, de l'agent consulaire le plus proche.

La demande indique, outre le nom du bâtiment, son port d'attache et les opérations auxquelles le navire est ou sera principalement affecté.

Sont joints à la demande, le certificat de jaugeage ainsi que le permis de navigation du bâtiment.

Article 5.-

La lettre de mer mentionne :

1° le nom du bâtiment, son port d'attache et le numéro sous lequel il est immatriculé;

2° sa jauge brute et sa jauge nette, ses caractéristiques et les lettres signalétiques qui lui sont données;

.../...

3° le nom du capitaine ou du patron;

4° les nom et prénoms, le domicile et éventuellement le domicile élu du propriétaire, si le bâtiment appartient à une personne physique; s'il appartient à une personne morale, le nom et le siège social de cette personne.

Le Roi détermine, pour le surplus, la teneur et la forme des lettres de mer.

Article 6.-

La lettre de mer est refusée s'il y a lieu de craindre qu'il en soit fait un usage illicite ou abusif, de nature à compromettre les relations de la Belgique avec une autre nation ou à porter atteinte à l'honneur du pavillon.

La lettre de mer est révoquée lorsqu'il en est fait pareil usage. Elle peut l'être lorsque le propriétaire contrevient aux dispositions de la présente loi.

Article 7.-

La lettre de mer cesse d'être valable :

1° lorsqu'il s'est écoulé quatre années à compter de la date de sa délivrance;
2° lorsque le bâtiment a changé de propriétaire;
3° lorsqu'il a changé de nom;
4° lorsque, pour toute autre cause, il est procédé à la radiation de son immatriculation.

.../...

Lorsque, à l'expiration du terme de validité de la lettre de mer prévu au 1° ci-dessus, le bâtiment est en cours de voyage, ce document reste valable jusqu'au retour du bâtiment dans un port du Royaume; la durée de cette prorogation ne peut excéder deux années.

Toutefois, le Ministre peut renouveler les lettres de mer périmées sans exiger que le bâtiment se rende dans un port du Royaume, si la preuve est produite à suffisance que le navire demeure dans les conditions requises pour l'immatriculation et pour l'obtention d'une lettre de mer.

Article 8.-

Dès qu'elle cesse d'être valable, la lettre de mer doit être restituée à l'autorité qui l'a délivrée.

A défaut de remise volontaire, elle est retirée d'office par les commissaires maritimes et les agents consulaires belges à l'étranger.

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

Article 9.-

Si la lettre de mer cesse d'être valable, alors que le navire se trouve hors du Royaume, le capitaine ou le patron est tenu de remettre, contre reçu, la lettre de mer ainsi que le certificat de jaugeage,

.../...

le permis de navigation, le rôle d'équipage et, éventuellement, la licence délivrée pour les appareils de radio-communication, au commissaire maritime du Congo belge ou à l'agent consulaire belge le plus proche, en indiquant le motif de la restitution.

Faute de pouvoir satisfaire à cette prescription, le capitaine ou patron est tenu d'annuler lui-même la lettre de mer, en la coupant en diagonale, et de la renvoyer au Ministre en indiquant le motif de l'annulation et en y joignant les documents énumérés à l'alinéa précédent.

Article 10.-

Le Ministre chargé de l'administration de la marine ou le fonctionnaire délégué par lui peut délivrer des lettres de mer provisoires pour les bâtiments acquis ou construits à l'étranger avec son autorisation et réunissant les conditions prescrites pour l'immatriculation par l'article 3 du Livre II du Code de commerce.

La lettre de mer provisoire est valable jusqu'à ce que le bâtiment , étant arrivé dans un port du Royaume, soit muni d'une lettre de mer définitive et pour un an au plus.

Les lettres de mer provisoires sont délivrées sur production du certificat de jaugeage dressé par les autorités du pays dans lequel le bâtiment a été construit ou était immatriculé ou enregistré, suivant le cas, et après délivrance, par les autorités belges, du permis de navigation provisoire ou spécial.

.../...

Article 11.-

§ 1er. Le Ministre ou le fonctionnaire délégué peut délivrer des lettres de mer spéciales afin de permettre aux bâtiments construits, acquis ou armés dans le Royaume pour compte d'étrangers, de se rendre, sous pavillon belge, dans un port étranger.

Les lettres de mer spéciales ne sont délivrées qu'après établissement du certificat de jaugeage et d'un permis de navigation spécial valable pour le voyage que le navire est autorisé à effectuer sous pavillon belge.

A l'arrivée du bâtiment à sa destination, la lettre de mer spéciale doit être remise, avec le certificat de jaugeage et le permis spécial de navigation, à l'agent consulaire belge le plus proche qui les renvoie au Ministre.

Faute de pouvoir satisfaire à la prescription de l'alinéa précédent, il est procédé comme prévu à l'article 9, alinéa 2.

§ 2. Le Ministre ou le fonctionnaire délégué peut aussi délivrer, après établissement des documents énumérés à l'alinéa 2 du § 1er, des lettres de mer spéciales valables pour la période des voyages d'essais de tout bâtiment construit dans le Royaume. Elles doivent être renvoyées au Ministre après usage.

Article 12.-

Le Ministre ou le fonctionnaire délégué peut délivrer des lettres de mer pour les bâtiments immatriculés conformément aux prescriptions de l'article 272 du

.../...

Livre II du Code de commerce , mais dont la jauge est inférieure à 25 tonneaux et qui sont destinés à faire les opérations visées à l'article 1er du Livre II du Code de commerce en mer ou dans les eaux maritimes, ainsi que pour ceux, quelle que soit leur capacité, qui y effectuent occasionnellement ou exceptionnellement pareilles opérations.

Le Ministre peut imposer aux bâtiments visés par le présent article, eu égard à la nature de leurs opérations, l'obligation d'être munis d'une lettre de mer.

Article 13.-

Le Roi pourra assujettir à des conditions particulières la délivrance de lettes de mer à des bâtiments affectés à une navigation ou à des opérations les tenant éloignés des eaux nationales.

Article 14.-

Les bâtiments pourvus d'une lettre de mer doivent être munis d'un rôle d'équipage.

Article 15.-

Les lettres de mer doivent être tenues à bord et produites à toutes réquisitions des autorités compétentes.

.../...

Article 16.-

Avant de faire usage d'une lettre de mer, le capitaine ou le patron y appose sa signature. Celle-ci doit être légalisée , suivant le cas, par le commissaire maritime ou par l'agent consulaire. Il est procédé de même en cas de remplacement provisoire ou définitif du capitaine ou du patron.

Article 17.-

Les capitaines ou patrons de tous bâtiments sans distinction de nationalité sont tenus, à l'entrée et à la sortie d'un port du Royaume, de présenter au commissaire maritime leur lettre de mer ou le document qui en tient lieu.

En ce qui concerne les navires sous pavillon étranger soumis aux conventions internationales de Londres pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 31 mai 1929, et sur les lignes de charge du 5 juillet 1930, approuvées par la loi du 24 avril 1935, il sera joint à la lettre de mer ou au document qui en tient lieu, le certificat international de sécurité s'il s'agit d'un navire à passagers, et pour les autres navires le certificat international de sécurité radiotélégraphique, pour autant qu'ils y sont assujettis, ainsi que le certificat international de franchord.

Faute de satisfaire aux dispositions du présent article, les bâtiments pourront être retenus jusqu'à ce que les pièces requises aient été produites.

.../...

Article 18.-

Les capitaines ou patrons des bâtiments belges sont tenus, lorsqu'ils entrent dans un port étranger pour y séjourner plus de vingt-quatre heures, de se rendre en personne, au plus tard le lendemain de leur arrivée, chez le consul belge ou son délégué pour faire viser leur lettre de mer. Dans les ports du Congo belge, ils doivent se présenter dans le même délai chez le commissaire maritime.

Toutefois, les capitaines ou patrons des bâtiments faisant un service régulier vers les ports étrangers ou du Congo belge ne sont tenus d'y faire viser leur lettre de mer qu'une fois par an et ce lors de leur première arrivée dans l'année.

Le présent article n'est pas applicable aux patrons des bâtiments de pêche et des bâtiments visés à l'article 12 ci-dessus, sauf dans les cas où, à la suite d'avaries, ils sont contraints de faire relâche dans un port étranger.

Article 19.-

Le choix du nom d'un bâtiment muni d'une lettre de mer et tout changement de ce nom doivent être soumis à l'agrément du Ministre.

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 bâtiment et celui de son port d'attache.

.../...

Article 20.-

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs ou de l'une de ces peines seulement, quiconque aura fait naviguer en mer ou dans les eaux maritimes, un bâtiment non muni de la lettre de mer prévue par la présente loi ou par les arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Article 21.-

Sera puni d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs, tout capitaine ou patron qui, même en dehors du Royaume :

1° aura fait usage d'une lettre de mer qui a cessé d'être valable;

2° aura contrevenu aux prescriptions des articles 9, 11,alinéa 3, 14, 15, 16 et 18 ci-dessus.

Sera puni de la même peine le capitaine qui indûment aura fait usage du pavillon belge ou aura, à bord d'un bâtiment assujetti aux prescriptions de la présente loi, hissé un pavillon autre que le pavillon national ou un pavillon non reconnu par les règlements ou par l'autorité maritime.

Article 22.-

Le Livre 1er du Code pénal est, dans son entier, applicable aux infractions prévues aux articles 20 et 21 ci-dessus.

.../...

Article 23.-

La loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer est abrogée.

Article 24.-

La présente loi entre en vigueur ... après sa publication au Moniteur belge.

DISPOSITION TRANSITOIRE.

Article 25.-

Les lettres de mer délivrées conformément aux dispositions de la loi du 20 septembre 1903, non périmées le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi, continueront à sortir leurs effets, mais seulement pour une période qui ne peut dépasser deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Toutefois, le premier alinéa de l'article 6 est applicable à ces lettres de mer dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

.../...

DISPOSITION PARTICULIERE.

Article 26.-

Le Roi fixera les conditions dans lesquelles des lettres de mer pourront être délivrées pour les bâtiments de plaisance et ceux destinés à des opérations non lucratives en mer ou dans les eaux maritimes.

Il déterminera la forme et la teneur de ces documents.

Le statut administratif des bâtiments de plaisance pourra de même être réglé par le Roi.

Donné à ,le

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

Le Ministre des Communications,

Le Ministre des Colonies,

Le Ministre de la Justice,

De kamer was samengesteld uit

La chambre était composée de

de Heren : Messieurs :	F.LEPAGE,	raadsheer van State, conseiller d'Etat,	voorzitter président
	J.COYETTE, K.MEES,	raadsheren van State, conseillers d'Etat,	
	A.BERNARD, P.ANSIAUX,	bijzitters van de afdeling wetgeving, assesseurs de la section de législation,	
	J.CYPRES,	adjunct-griffier, greffier adjoint,	griffier greffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H.MEES.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M.MEES.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J.CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F.LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H.Minister
expédition délivrée à M. le Ministre
van Verkeerswezen.
des Communications.

De 1952.

Le 1952.

De Griffier van de Raad van State,

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R.DECKMYN.