Conseil d'Etat
LEGISLATION - WETGEVING
23 AVR. 1953
Transmis à M. 1 Coordinatie
Overgemaakt aan de h. bureau

GK. L. 2345/2.

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 invoering, voor de binnenvaartuigen van het bewijs van teboekstelling", heeft de 25e Maart 1953 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 institution, pour les bâtiments de navigation intérieure, du certificat d'immatriculation", a donné le 25 mars 1953 l'avis suivant :

Het ontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, waarover de Raad van State 4 October 1952 onder nr 2343 een advies heeft uitgebracht, stelt voorop dat voor de binnenschepen een bewijs wordt ingevoerd waaruit, zoals voor de zeeschepen uit de zeebrieven, zowel hun teboekstelling als hun nationaliteit blijkt. Dat is het object van dit voorontwerp.

\+

\+ \+

Aangezien de in het voorontwerp bedoelde binnenvaartuigen die zijn welke onder de benaming binnenschepen bedoeld zijn in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel zoals het zal gewijzigd worden bij artikel 6 van het ontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, zou het de duidelijkheid ten goede komen in artikel 1 en overal elders waar het voorontwerp daarvan gebruik maakt, het woord "binnenvaartuigen" te vervangen door "binnenschepen, bedoeld in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel".

Artikel 1, waar het spreekt van de overheid die belast is met het afgeven van het bewijs van teboekstelling gebruikt de omschrijving : "de dienst belast met het houden van het register van teboekstelling".

Luidens artikel 2 van het ontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, geschiedt de teboekstelling ten kantore van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen.

./...

Zo het nodig is de wetgever te laten beslissen welke overheid met de afgifte van het bewijs van teboekstelling belast is, ware het wenselijk haar officiële benaming te gebruiken. Hiervoor zouden de woorden : "de dienst belast met het houden van het register van teboekstelling" moeten vervangen worden door : "de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen".

In artikel 2 moeten de verwijzingen naar de artikelen 6, 7^3 en 8 van boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen worden door verwijzingen naar de artikelen 4, § 2, 4, § 5, en 4, § 3, van boek II van hetzelfde Wetboek, aangezien de bepalingen waarnaar verwezen wordt, op die plaatsen worden ingevoegd door het ontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, in de door de Raad van State voorgestelde tekst.

Daar de kantoren der scheepsmeting, ter uitvoering van artikel 67 van het koninklijk besluit van 15 October 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, alleen een onderscheidingsletter en geen nummer bezitten, moet in het eerste lid de vermelding van die nummers niet worden voorgeschreven.

Het tweede lid zou als laatste lid moeten komen, aangezien hetgeen daarin met betrekking tot de afgifte van duplicaten van bewijzen van teboekstelling is bepaald, zowel op de voorlopige bewijzen voor binnenschepen in aanbouw als op de bewijzen voor afgebouwde binnenschepen van toepassing is.

.../...

Voorts zou het lid waarin sprake is van de voorlopige bewijzen, ook dienen aan te geven welke vermeldingen op die bewijzen moeten voorkomen.

Artikel 3 maakt het recht om onder Belgische vlag te varen afhankelijk van de afgifte van het bewijs van teboekstelling. De nationaliteit zelf wordt door de teboekstelling verkregen krachtens de artikelen 3 en 7 van het ontwerp van wet betreffende de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

De strekking van artikel 3 zou duidelijker uitkomen, indien het geredigeerd werd naar het voorbeeld van artikel 1 van het ontwerp van wet betreffende de zeebrieven.

Het zou als volgt luiden :

"Artikel 3.-

Zonder bewijs van teboekstelling kan niet onder Belgische vlag worden gevaren door binnenschepen die op grond van deze wet van zodanig bewijs moeten voorzien zijn.

Dat bewijs moet op iedere vordering van de bevoegde agenten worden overgelegd.".

Luidens artikel 4 moet het bewijs van teboekstelling, indien het vaartuig in het register van teboekstelling wordt doorgehaald, aan de dienst, belast met het houden van dat register, worden terugbezorgd om ongeldig te worden gemaakt.

.../...

Het voorschrift betreffende de ongeldigmaking is hier overbodig daar die maatregel vanzelfsprekend is.

Het artikel zou beter als volgt gelezen worden:

"Artikel 4.-

Indien het binnenschip in het register van teboekstelling wordt doorgehaald, moet het bewijs aan de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen worden terugbezorgd.".

Krachtens artikel 5 moeten de in artikel 1 aangewezen binnenschepen op de duurzaamste delen van de romp in onuitwisbare tekens, de herkenningsletters en het nummer van teboekstelling vermelden.

Thans moeten de binnenschepen, luidens artikel 70 van het koninklijk besluit van 15 October 1935, aan weerszijden voorzien zijn van een zinken ijkplaat vermeldend :

1° de kenmerkende letters van het inschrijvingskantoor ;

2° het volgnummer van de meetbrief ;

3° de eerste letter van het land van inschrijving.

Deze aanwijzingen moeten ook op de achtersteven van het vaartuig geschilderd worden en in onuitwisbare tekens op de meest duurzame delen van het vaartuig worden aangebracht.

.../...

Het artikel voegt dus aan die verplichtingen krachtens een reglement de verplichting toe, om op de romp nummer en herkenningsletters van de teboekstelling aan te brengen.

Volgens hetgeen de gemachtigde van de Regering tijdens het onderzoek van het ontwerp verklaarde, zijn de aan te brengen letters in werkelijkheid de onderscheidingsletters van het kantoor der scheepsmeting.

Ten deze is de verplichting welke artikel 5 oplegt een herhaling van die welke reeds in het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk is bepaald.

Artikel 6 verbiedt, de in artikel 5 bepaalde opschriften uit te wissen, te veranderen of te verbergen. Dat artikel kan zonder bezwaar het tweede lid van artikel 5 worden. Aldus zou het beknopter kunnen worden geredigeerd.

Luidens artikel 7, "mag elk vaartuig, dat overeenkomstig de bepalingen van deze wet van een bewijs van teboekstelling is voorzien, indien het aan de wets- of reglementsvoorschriften betreffende de veiligheid voldoet, bij uitzondering op zee varen, zonder van een zeebrief voorzien te moeten zijn. De minister, belast met het Bestuur van het zeewezen, kan er zich echter tegen verzetten dat van deze bepaling een verkeerd gebruik wordt gemaakt ".

.../...

Klaarblijkelijk gaat dit artikel uit van de bedoeling om de in België teboekgestelde binnenvaartuigen in het algemeen te verbieden, gewoonlijk op zee te varen zonder van het document, dat voor dat soort van scheepvaart vereist is, namelijk de zeebrief, voorzien te zijn. Het meent dit doel te bereiken alleen maar door de binnenschepen met een bewijs van teboekstelling toe te staan bij uitzondering op zee te varen, indien zij aan de wets- of reglementsvoorschriften betreffende de veiligheid voldoen, en door de minister belast met het Bestuur van het zeewezen te machtigen zich tegen eventueel misbruik te verzetten.

De draagwijdte van de bepaling, die de minister bevoegd maakt om zich tegen misbruiken te verzetten, is de Raad van State niet duidelijk. Deze bepaling dient te worden geschrapt, tenzij de strekking er van nader wordt toegelicht, zodat kan worden uitgemaakt welke bevoegdheid wordt verleend.

Anderzijds zou het bepaalde in het eerste lid van het artikel alleen zin hebben voor zover de wet vooraf in het algemeen de binnenvaartuigen zou verboden hebben op zee te varen. Naar het weten van de Raad van State, komt geen enkel algemeen verbod in die zin in de geldende wetgeving voor.

.../...

Daaruit volgt dat in artikel 7 het beginsel allereerst moet geformuleerd worden, waarvan wordt afgeweken.

In dit artikel wordt verder uit het oog verloren dat artikel 12 van het ontwerp van wet op de zeebrieven, de minister, belast met het Bestuur van het zeewezen, machtigt om de binnenvaartuigen die in zee of in de zeewateren toevallig of bij uitzondering verrichtingen uitvoeren als bedoeld in artikel 1 van boek II van het Wetboek van Koophandel, de verplichting op te leggen, gelet op de aard van hun verrichtingen, voorzien te zijn van een zeebrief.

Zowel met het oog op overeenstemming tussen artikel 7 van het voorontwerp en artikel 12 van het ontwerp van wet op de zeebrieven als ter voorkoming van twijfel over hun onderscheidene strekking, dient artikel 7 een voorbehoud te maken in verband met de maatregelen welke de minister ter uitvoering van artikel 12 van het ontwerp op de zeebrieven zal kunnen nemen.

Op grond van die overwegingen, stelt de Raad van State voor artikel 7 de volgende tekst voor :

"Artikel 7.-

Het is verboden op zee te varen met binnenschepen bedoeld in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel en in België teboekgesteld, zo die niet van een zeebrief zijn voorzien.

Die binnenschepen kunnen echter, onder voorbehoud van de maatregelen genomen ter uitvoering van artikel 12 van de wet van ... op de zeebrieven, bij uitzondering op zee varen, indien zij aan de wets- en reglementsvoorschriften inzake veiligheid voldoen.

.../...

Artikel 8 bepaalt geldboeten van 500 frank tot 5.000 frank.

Ingevolge de wet van 5 Maart 1952, die de strafrechtelijke geldboeten met 190 decimes verhoogt, zullen die geldboeten feitelijk 10.000 frank tot 100.000 frank bedragen. De Regering vindt zulke hoge boeten buitensporig. Zij zouden tot geldboeten van 26 frank tot 250 frank moeten teruggebracht worden.

Voorts bepaalt het artikel niet, welke straffen moeten toegepast worden bij overtreding van het bepaalde in artikel 2, vierde lid, en artikel 3, tweede lid, van het voorontwerp.

Om in die leemte te voorzien, is een aanvulling van het tweede lid voldoende.

Ten slotte ware het wenselijk, dat artikel ook toepasselijk te verklaren op overtredingen van artikel 7, in de door de Raad van State aanbevolen versie.

Artikel 9 gelast de Koning te bepalen op welk tijdstip de wet in werking treedt. Zodanige voorziening heeft het bezwaar, dat het mogelijk wordt de inwerkingtreding van de wet voor onbepaalde tijd uit te stellen.

De memorie van toelichting verklaart niet waarom die voorziening in het voorontwerp moet worden opgenomen.

Wil dit artikel de Koning alleen maar de nodige tijd laten voor het nemen van de besluiten ter uitvoering

.../...

van de wet, dan ware het voldoende daarvoor een langere termijn dan gewoonlijk te bepalen.

Behoudt men dit artikel, dan moet het logischerwijze aan het slot van het ontwerp, dus na artikel 10 komen te staan.

Artikel 10 bevat de overgansmaatregelen.

\+

\+ +

Aangezien het onderhavig voorontwerp volgens de bedoeling van de Regering alleen toepassing zal vinden op de binnenvaartuigen, d.w.z. op die welke zijn aangewezen in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel zoals het zal gewijzigd worden, met uitzondering van die welke zijn aangewezen in 2° van dat zelfde artikel, volgt daaruit dat laatstgenoemde binnenvaartuigen, wanneer zij teboekgesteld zullen zijn, niet zullen beschikken over een document dat hun teboekstelling en dienvolgens hun nationaliteit

.../...

bewijst. Anders ware het alleen, indien de minister, belast met het Bestuur van het zeewezen, gebruik maakt van de bevoegdheid welke artikel 12 van de wet op de zeebrieven hem verleent, en hun de verplichting zou opleggen, van een zeebrief voorzien te zijn.

+

\+ +

In de onderstaande tekst is met de verschillende opmerkingen van de Raad van State rekening gehouden. Voorts wordt de nummering van de artikelen aangepast en worden vormwijzigingen voorgesteld, die geen commentaar behoeven.

.../...

Ontwerp van wet tot invoering van het bewijs van teboekstelling voor de binnenschepen.

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw, van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw, Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Justitie zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.-

De binnenschepen bedoeld in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel moeten voorzien zijn van een bewijs van teboekstelling.

De Koning bepaalt de vorm van dat bewijs.

Artikel 2.-

Het bewijs van teboekstelling bevat de vermeldingen bepaald in artikel 4, § 2, van boek II van

.../...

het Wetboek van Koophandel, alsmede het nummer en de datum van de meetbrief, de onderscheidingsletters van het kantoor der scheepsmeting en het nummer waaronder het binnenschip is teboekgesteld.

Elke wijziging, ter uitvoering van artikel 4, § 5, van boek II van het Wetboek van Koophandel in het register van teboekstelling aangebracht, moet op het bewijs van teboekstelling worden vermeld.

Voor de binnenschepen in aanbouw wordt een voorlopig bewijs afgegeven dat, op verzoek van de eigenaar van het binnenschip, door een gewoon bewijs moet worden vervangen zodra het schip afgebouwd is. Dat bewijs bevat de vermeldingen bepaald in artikel 4, § 3, van boek II van het Wetboek van Koophandel, en het nummer waaronder het binnenschip is teboekgesteld.

Het bewijs kan vervangen worden door een duplicaat. Dat stuk moet de vermelding "duplicaat" dragen. Het moet de datum van het oorspronkelijk bewijs aangeven: in het register van de teboekstellingen moet de afgifte ingeschreven worden.

Artikel 3.-

Zonder bewijs van tebockstelling kan niet onder Belgische vlag worden gevaren door binnenschepen die op grond van deze wet van zodanig bewijs moeten voorzien zijn.

Dat bewijs moet op iedere vordering van de bevoegde agenten worden overgelegd.

.../...

Artikel 4.-

Indien het binnenschip in het register van teboekstelling wordt doorgehaald, moet het bewijs aan de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen worden terugbezorgd.

Artikel 5.-

Op elk binnenschip bedoeld in artikel 1 moeten het nummer waaronder het teboekgesteld is, en de onderscheidingsletters van het kantoor der scheepsmeting vermeld worden.

Die aanwijzingen dienen met onuitwisbare tekens op de duurzaamste delen van de romp aangebracht.

Het is verboden die aanwijzingen op enigerlei wijze uit te wissen, te veranderen, onleesbaar te maken, te bedekken of te verbergen, dan wel er andere aan toe te voegen welke de duidelijkheid er van kunnen schaden.

Artikel 6.-

Het is verboden op zee te varen met binnenschepen bedoeld in artikel 271, 1°, van boek II van het Wetboek van Koophandel en in België teboekgesteld, zo die niet van een zeebrief zijn voorzien.

.../...

Die binnenschepen kunnen echter, onder voorbehoud van de maatregelen genomen ter uitvoering van artikel 12 van de wet van .... op de zeebrieven, bij uitzondering op zee varen, indien zij aan de wets- en reglementsvoorschriften inzake veiligheid voldoen.

Artikel 7.-

Met geldboete van 26 frank tot 250 frank wordt gestraft al wie een binnenschip als bedoeld in artikel 271, 1°,van boek II van het Wetboek van Koophandel, in strijd met de voorschriften van artikel 1 van deze wet doet varen.

Op iedere overtreding van artikel 2, derde lid, en van de artikelen 4, 5 en 6 wordt dezelfde straf gesteld.

Titel I van het Wetboek van Strafrecht vindt, in zijn geheel, toepassing ten aanzien van die misdrijven.

Artikel 8.-

Voor de binnenschepen bestaande op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet, zal aan de voorschriften er van onder de bij artikel 7 gestelde straffen worden voldaan tien dagen na de datum van de teboekstelling en uiterlijk tien dagen na de datum waarop die teboekstelling ter uitvoering van de wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen had moeten plaats hebben.

.../...

Artikel 9.-

Deze wet treedt in werking ... nadat zij in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

Gegeven te , .

VAN 'S KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

De Minister van Financiën,

De Minister van Justitie,

Le projet de loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux, qui a fait l'objet, le 4 octobre 1952, d'un avis du Conseil d'Etat sous le n°2343, postule la création, pour les bâtiments de navigation intérieure, d'un certificat attestant, comme le font les lettres de mer pour les navires, tant leur immatriculation que leur nationalité. Tel est l'objet du présent avant-projet.

\+

\+ \+

Les bâtiments de navigation intérieure que l'avant-projet concerne étant ceux que désignera sous l'appellation de bateaux l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce lorsqu'il aura été modifié par l'article 6 du projet de loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux, il y aurait avantage, du point de vue de la précision, à remplacer, à l'article 1er et partout ailleurs où le présent avant-projet en fait usage, les mots "bâtiments de navigation intérieure" par les mots "bateaux déterminés à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce".

L'article 1er désigne l'autorité chargée de délivrer le certificat d'immatriculation en se servant de la périphrase : "le service chargé de la tenue du registre d'immatriculation".

.../...

Aux termes de l'article 2 du projet de loi sur l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux, l'immatriculation est faite au bureau de la conservation des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

S'il est nécessaire d'inviter le législateur à désigner l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'immatriculation, il serait préférable de recourir à l'appellation officielle de celle-ci. A cette fin, les mots "le service chargé de la tenue du registre d'immatriculation" devraient être remplacés par les mots "le conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers".

A l'article 2, il importerait de remplacer les références aux articles 6, 7[3] et 8 du livre II du Code de commerce, par des références aux articles 4, § 2, 4, § 5, et 4, § 3, du livre II du même Code, le projet de loi sur l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux, tel que le Conseil d'Etat propose de le rédiger, prévoyant à ces endroits du Code de commerce l'introduction des dispositions auxquelles il est renvoyé.

Les bureaux de jaugeage n'étant pourvus, en exécution de l'article 67 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume, que de lettres distinctives et non de numéros, il conviendrait d'omettre, au premier alinéa, la mention des numéros.

.../...

Le deuxième alinéa devrait devenir le dernier alinéa de l'article car les dispositions qu'il énonce concernant la délivrance des duplicata de certificats d'immatriculation s'appliquent autant aux certificats provisoires délivrés pour les bateaux en construction qu'aux certificats délivrés pour les bateaux construits.

Enfin, l'alinéa relatif aux certificats provisoires devrait être complété par l'indication des mentions que ces certificats doivent contenir.

L'article 3 subordonne le droit de battre pavillon belge à la délivrance du certificat d'immatriculation. La nationalité elle-même s'acquerra par l'immatriculation en vertu des articles 3 et 7 du projet de loi sur l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux. La portée de l'article 3 ressortirait plus clairement si l'on s'inspirait, pour sa rédaction, de l'article 1er du projet de loi sur les lettres de mer.

Il pourrait être rédigé comme suit :

"Article 3.-

L'usage du pavillon belge est subordonné à la délivrance du certificat d'immatriculation pour les bateaux qui, aux termes de la présente loi, doivent en être munis.

Ce certificat doit être produit à toute réquisition des agents compétents.".

.../...

L'article 4 dispose :

"Si un bâtiment est radié du registre matricule, le certificat d'immatriculation doit être remis, pour être annulé, au service chargé de la tenue du registre.".

La prescription relative à l'annulation est, en l'occurrence, superflue car la mesure va de soi.

L'article gagnerait à être rédigé comme suit :

"Article 4.-

Si le bateau est radié du registre des immatriculations, le certificat doit être restitué au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.".

En vertu de l'article 5, les bateaux désignés à l'article 1er devront porter en caractères indélébiles, sur les parties les plus durables de la coque, les lettres caractéristiques et le numéro de leur immatriculation.

Actuellement, les bateaux doivent, aux termes de l'article 70 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935, être pourvus de chaque côté d'une plaque de jauge en zinc indiquant : 1° les lettres caractéristiques du bureau d'inscription; 2° le numéro d'ordre du certificat d'inscription; 3° la lettre initiale du pays d'inscription. Ces indications doivent, en outre, être peintes à la poupe du bateau et reproduites en caractères indélébiles sur les parties les plus durables du bateau.

.../...

L'article ajoute donc à ces obligations réglementaires celle de porter sur la coque le numéro et les lettres caractéristiques de l'immatriculation.

Il résulte des explications données par le délégué du Gouvernement, au cours de l'examen du projet, que les lettres dont l'apposition est prescrite sont, à la vérité, les lettres distinctives du bureau de jaugeage.

Sur ce point, l'obligation qu'impose l'article 5 fait double emploi avec celle qu'impose déjà le règlement général des voies navigables du Royaume.

L'article 6 interdit d'effacer, d'altérer ou de dissimuler les inscriptions qu'impose l'article 5. Cet article pourrait, sans inconvénient, constituer le second alinéa de l'article 5. Cela permettrait de le rédiger plus brièvement.

Aux termes de l'article 7 : "tout bâtiment pourvu d'un certificat d'immatriculation, conformément aux dispositions de la présente loi, est autorisé, s'il satisfait aux prescriptions légales ou réglementaires relatives à la sécurité, à naviguer exceptionnellement en mer sans qu'il soit requis de se munir d'une lettre de mer. Toutefois, le ministre chargé de l'Administration de la marine pourra s'opposer à ce qu'il soit fait un usage abusif de cette disposition.".

.../...

Cet article est, de toute évidence, inspiré par le souci d'empêcher, d'une manière générale, les bâtiments de navigation intérieure immatriculés en Belgique de se livrer habituellement à la navigation en mer sans être pourvus du document requis pour ce genre de navigation, c'est-à-dire de la lettre de mer. Il croit pouvoir atteindre ce résultat en se bornant à permettre aux bâtiments munis d'un certificat d'immatriculation de naviguer exceptionnellement en mer s'ils satisfont aux prescriptions légales ou réglementaires relatives à la sécurité, et en autorisant le ministre ayant l'Administration de la marine dans ses attributions à s'opposer aux abus éventuels.

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas la portée de la disposition attribuant au ministre le pouvoir de s'opposer aux abus. Il importerait de l'omettre, sinon d'en préciser la portée, de manière que les pouvoirs qu'elle attribue puissent être déterminés.

Quant à la disposition constituant le premier alinéa de l'article, elle n'aurait de portée que dans la mesure où la loi aurait, au préalable, interdit d'une manière générale aux bâtiments de navigation intérieure de naviguer en mer. Or, aucune défense générale de cet ordre n'existe, à la connaissance du Conseil d'Etat, dans la législation en vigueur.

Il s'ensuit que l'article 7 devrait commencer par énoncer le principe auquel il prévoit des dérogations.

L'article perd, d'autre part, de vue l'article 12 du projet de loi sur les lettres de mer,

.../...

par lequel le ministre qui a l'Administration de la marine dans ses attributions sera habilité à imposer aux bâtiments de navigation intérieure, effectuant occasionnellement ou exceptionnellement en mer ou dans les eaux maritimes des opérations visées à l'article 1er du livre II du Code de commerce, de se pourvoir de lettres de mer en raison de la nature de leurs opérations.

Autant pour assurer la concordance entre l'article 7 de l'avant-projet et l'article 12 du projet de loi sur les lettres de mer que pour éviter toute équivoque quant à leur portée respective, il importerait de compléter l'article 7 par une réserve relative aux mesures que le ministre pourra prendre en exécution de l'article 12 du projet de loi sur les lettres de mer.

Ces considérations amènent le Conseil d'Etat à proposer pour l'article 7 la rédaction ci-après :

"Article 7.-

Il est interdit de faire naviguer en mer les bateaux déterminés à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce et immatriculés en Belgique, s'ils ne sont pourvus d'une lettre de mer.

Ces bateaux peuvent toutefois, sous réserve des mesures prises en exécution de l'article 12 de la loi du ... sur les lettres de mer, naviguer exceptionnellement en mer s'ils satisfont aux prescriptions légales et réglementaires relatives à la sécurité.".

.../...

L'article 8 prévoit des amendes pouvant aller de 500 francs à 5.000 francs.

Par l'effet de la loi du 5 mars 1952, qui majore les amendes pénales de 190 décimes, ces amendes seront en réalité de 10.000 francs à 100.000 francs. Des amendes aussi élevées seraient, au sentiment du Gouvernement, excessives. Elles devraient être ramenées à des amendes allant de 26 francs à 250 francs.

L'article omet, d'autre part, de déterminer les peines à appliquer aux infractions aux dispositions des articles 2, alinéa 4, et 3, alinéa 2, de l'avant-projet. Pour réparer cette omission, il suffirait de compléter le deuxième alinéa.

Il serait enfin souhaitable d'étendre l'application de cet article aux infractions à l'article 7, tel que le Conseil d'Etat propose de le rédiger.

L'article 9 charge le Roi de déterminer la date à laquelle la loi entrera en vigueur. Une mesure de ce genre offre l'inconvénient de permettre de différer indéfiniment l'entrée en vigueur de la loi.

L'exposé des motifs ne s'explique pas sur les raisons qui en requièrent l'insertion dans l'avant-projet.

Si l'article a simplement pour objet d'accorder au Roi le temps indispensable pour prendre

les arrêtés nécessaires à l'exécution de la loi, il suffirait de fixer à cette fin un délai plus long que le délai habituel de dix jours.

Si l'article est maintenu, il devrait logiquement devenir le dernier du projet et suivre l'article 10.

L'article 10 prévoit les mesures transitoires.

\+

\+ +

Le présent avant-projet ne devant, dans l'intention du Gouvernement, s'appliquer qu'aux bâtiments de navigation intérieure, c'est-à-dire à ceux désignés à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce tel que la modification en est prévue, à l'exclusion de ceux déterminés au 2° du même article, il en résultera que ces derniers bâtiments ne disposeront, lorsqu'ils seront immatriculés, d'aucun document prouvant leur immatriculation et, partant, leur nationalité. Il n'en sera autrement que dans la mesure où le ministre qui a l'Administration de la marine dans ses attributions, faisant usage du pouvoir que lui conférera l'article 12 de la loi sur les lettres de mer, leur imposera l'obligation de se munir d'une lettre de mer.

\+

\+ +

.../...

Le texte ci-après tient compte des diverses observations que le Conseil d'Etat formule. Il adapte la numérotation des articles et contient, en outre, des suggestions de modifications concernant la forme qui ne nécessitent aucun commentaire :

Projet de loi instituant le certificat d'immatriculation pour les bâtiments de navigation intérieure.

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

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Notre Ministre des Communications, Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de la Justice sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1er.-

Les bateaux déterminés à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce doivent être pourvus d'un certificat d'immatriculation.

Le Roi détermine la forme de ce certificat.

.../...

Article 2.-

Le certificat d'immatriculation porte les mentions énoncées à l'article 4, § 2, du livre II du Code de commerce et, en outre, le numéro et la date du certificat de jaugeage, ainsi que les lettres distinctives du bureau de jaugeage, de même que le numéro sous lequel le bateau est immatriculé.

Toute modification apportée aux mentions du registre des immatriculations, en exécution de l'article 4, § 5, du livre II du Code de commerce, doit être portée sur le certificat d'immatriculation.

Pour les bateaux en construction, il est délivré un certificat provisoire qui doit être remplacé par un certificat définitif, à la diligence du propriétaire du bateau, dès l'achèvement de celui-ci. Ce certificat porte les mentions prévues à l'article 4, § 3, du livre II du Code de commerce, ainsi que le numéro sous lequel le bateau est immatriculé.

Un duplicatum peut tenir lieu de certificat. Ce document doit porter la mention : "duplicatum". Il doit indiquer la date du certificat original : mention de sa délivrance doit être faite au registre des immatriculations.

Article 3.-

L'usage du pavillon belge est subordonné à la délivrance du certificat d'immatriculation pour les bateaux qui, aux termes de la présente loi, doivent en être munis.

.../...

Ce certificat doit être produit à toute réquisition des agents compétents.

Article 4.-

Si le bateau est radié du registre des immatriculations, le certificat doit être restitué au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers.

Article 5.-

Tout bateau visé à l'article 1er doit porter le numéro sous lequel il a été immatriculé, ainsi que les lettres caractéristiques du bureau qui a procédé au jaugeage.

Ces indications sont inscrites en caractères indélébiles sur les parties les plus durables de la coque.

Il est interdit d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher par un moyen quelconque ces inscriptions ou d'en ajouter d'autres qui seraient de nature à nuire à leur clarté.

Article 6.-

Il est interdit de faire naviguer en mer les bateaux déterminés à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce et immatriculés en Belgique, s'ils ne sont pourvus d'une lettre de mer.

.../...

Ces bateaux peuvent toutefois, sous réserve des mesures prises en exécution de l'article 12 de la loi du ... sur les lettres de mer, naviguer exceptionnellement en mer s'ils satisfont aux prescriptions légales et réglementaires relatives à la sécurité.

Article 7.-

Est puni d'une amende de 26 francs à 250 francs, quiconque fait naviguer un bateau déterminé à l'article 271, 1°, du livre II du Code de commerce, en contravention aux prescriptions de l'article 1er de la présente loi.

Toute infraction à l'article 2, alinéa 3, ainsi qu'aux articles 4, 5 et 6, est punie de la même peine.

Le titre Ier du Code pénal est, dans son entier, applicable à ces infractions.

Article 8.-

Pour les bateaux existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, il sera satisfait aux prescriptions de celle-ci, sous les sanctions prévues à l'article 7, dix jours après la date de leur immatriculation et au plus tard dix jours après la date où cette immatriculation aurait dû avoir lieu en exécution de la loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux.

.../...

Article 9.-

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

Donné à , le

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction,

Le Ministre des Finances,

Le Ministre de la Justice,

De kamer was samengesteld uit

de Heren : F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter
Messieurs : conseiller d'Etat, président

J. COYETTE, raadsheren van State
K. MEES, conseillers d'Etat

A. BERNARD, bijzitters van de afdeling wetgeving
P. ANSIAUX, assesseurs de la section de législation

J. CYPRES, adjunct-griffier, griffier
greffier adjoint, greffier.

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

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J. CYPRES.

La chambre était composée de

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

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F. LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H. Mi-
expédition délivrée à M. le Minis-

nister van Verkeerswezen.
tre des Communications.

De 1953.

Le 1953.

De Griffier van de Raad van State,

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.