ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, le 20 septembre 1974, d'une demande d'avis sur un projet de loi "portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'annexe, faites à Bruxelles, le 29 novembre 1969", a donné le 13 janvier 1975 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 20e september 1974 door de Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en van de bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969", heeft de 13e januari 1975 het volgend advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES.

Le projet soumis à l'avis du Conseil d'Etat a pour objet : 1° de procurer l'assentiment des Chambres législatives à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à son Annexe, faites à Bruxelles, le 29 novembre 1969 (article 1er du projet); 2° d'introduire dans le droit interne diverses dispositions destinées à assurer l'exécution de la Convention (articles 2 à 15 du projet).

Il résulte des explications du fonctionnaire délégué que dans les intentions du Gouvernement, les articles 2 à 15 du projet ont uniquement pour objet d'assurer l'exécution de la Convention et non pas d'introduire dans la législation belge des dispositions qui seraient indépendantes de cette Convention. Ces intentions se trouvent confirmées par l'intitulé donné au projet ainsi que par de nombreuses dispositions de celui-ci, qui se réfèrent expressément à des textes précis de la Convention.

La future loi n'entrera donc en vigueur qu'au moment où la Convention du 29 novembre 1969 obligera la Belgique, et elle ne le demeurera qu'aussi longtemps que la Belgique sera liée par cette Convention.

*

La Convention a été établie en français et en anglais, les deux textes faisant également foi; ces textes, avec leur annexe doivent être communiqués aux Chambres législatives.

.../...

Le texte communiqué au Conseil d'Etat ne contient quant à la mention des Etats qui ont signé la Convention qu'une simple indication dénuée de tout caractère authentique. Conformément à l'usage, il importe que les signatures soient indiquées par la mention des Etats qui les ont apposées, avec mention du nom et de la qualité des signataires ainsi que, le cas échéant, mention de la date de ces signatures.

*

Dans le droit national, la responsabilité des propriétaires de navires fait l'objet des dispositions du titre II du livre II du Code de commerce et, plus spécialement, des articles 46 à 57 de ce Code.

Ces dispositions sont pour la plupart celles de la loi du 28 novembre 1928 qui a inséré dans le droit interne les dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, approuvée par la loi du 20 novembre 1928.

Le 10 octobre 1957 a été signée à Bruxelles une Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, destinée à remplacer celle du 25 août 1924; elle a reçu l'approbation des Chambres législatives mais n'a pas encore été publiée. Selon les renseignements recueillis par le Conseil d'Etat, cette publication est retardée pour la faire coïncider avec celle de la loi adaptant les dispositions du droit interne à celles de cette Convention.

.../...

Pour réaliser cette adaptation, le Gouvernement a déposé un projet de loi (Doc. parl., Chambre des Représentants, session 1972-1973, n° 448) qui n'est pas encore voté par les Chambres.

Lorsque le présent projet sera déposé, les Chambres législatives seront donc appelées à se prononcer sur deux projets de loi ayant pour objet de traduire, dans le droit interne, certaines dispositions de conventions internationales relatives au droit de la mer, projets dont l'un organise, d'une manière générale, la réparation des dommages corporels et matériels résultant d'un incident de mer, (projet n° 448) et dont l'autre a un objet plus limité puisqu'il ne couvre que la réparation des seuls dommages matériels résultant d'une pollution par les hydrocarbures.

Ces deux projets présentent des points communs, notamment en ce qu'ils modifient les règles de droit interne relatives à la responsabilité civile en permettant à l'auteur du dommage de limiter sa responsabilité dans la réparation, d'une part, des dommages corporels et matériels résultant d'un incident de mer et, d'autre part, des dommages dus à la pollution par hydrocarbures.

Mais alors que dans le projet n° 448 cette limitation de responsabilité n'emporte la constitution du fonds de limitation qu'au moment où l'action en responsabilité est intentée, dans le présent projet, au contraire, la limitation de responsabilité est subordonnée à l'obligation imposée à tout

.../...

navire immatriculé dans l'un des Etats liés par la Convention ou battant le pavillon d'un tel Etat, de souscrire une assurance ou de fournir une garantie équivalente pour couvrir cette responsabilité (article VII de la Convention). Le présent projet de loi va même plus loin puisque, faisant application de l'article VII-11 de la Convention, il étend cette obligation et l'assortit de sanctions pénales (article 8) à tous les navires dont le lieu de destination ou de départ sont les eaux belges ou un port belge (article 6, § 2, 2° et 3°).

*

Selon les dispositions du projet 448 et du présent projet, les victimes de dommages résultant d'une pollution par hydrocarbures pourraient bénéficier des deux régimes de réparation.

En effet, l'article 47, § 1er, b, du Code de commerce, telle que la modification en est prévue au projet 448, considère comme dommage matériel susceptible d'être réparé à charge du fonds de limitation que ce projet institue :

"... les pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable ...".

Il n'est pas douteux que la pollution par hydrocarbures peut entraîner de tels dommages. La réparation pourrait en être poursuivie à charge du fonds prévu au projet n° 448 et à charge du fonds institué par le présent projet.

.../...

Selon les informations recueillies par le Conseil d'Etat, l'intention du Gouvernement est d'exclure le cumul des deux régimes. Il convient qu'une disposition exprimant cette intention, soit introduite dans le projet.

*
* *

EXAMEN DES ARTICLES.

Article 1er.

Comme il a été constaté plus haut, cet article a pour objet de procurer l'assentiment des Chambres législatives à la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969.

Il n'appelle pas d'observation.

Articles 2 et 3.

Ces articles tendent à procurer l'exécution, respectivement, des articles III, 4 et III, 5 de la Convention.

Selon l'exposé des motifs, l'article 2 "... complète l'article III, § 4, de la Convention sans porter préjudice à son principe".

.../...

L'article III.4, alinéa 2, de la Convention dispose qu'aucune demande en indemnisation ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

Pareille disposition, qui est exorbitante du droit commun, doit être interprétée restrictivement. On doit, dès lors, se demander si, en ajoutant aux bénéficiaires de l'exception : "... les pilotes, les sauveteurs ou toute autre personne qui ont pris des mesures de sauvegarde ...", l'article 2 du projet n'introduit pas dans les textes des notions qui sont de nature à créer la confusion. Ou bien les personnes que cet article mentionne sont des préposés ou des mandataires du propriétaire et, dans ce cas, il est superflu d'en énumérer certaines au risque d'en omettre d'autres, ou bien elles ne revêtent pas cette qualité et dans ce cas, l'article 2 est en contradiction avec la Convention.

L'article 3 exclut tout recours de la part du propriétaire contre les personnes qui sont visées à l'article 2 c'est-à-dire contre les préposés ou mandataires du propriétaire ainsi que contre les pilotes, les sauveteurs ou toute autre personne qui a pris des mesures de sauvegarde.

En précisant négativement le concept "tiers", le projet restreint la portée que lui donne le Convention et limite les droits qu'elle attribue au propriétaire du navire.

Il n'appartient pas au législateur national de donner unilatéralement une interprétation restrictive aux dispositions d'une Convention internationale.

Les articles 2 et 3 du projet doivent dès lors être omis.

.../...

Article 4.

Cet article rend le tribunal de première instance de Bruxelles seul compétent en Belgique dès l'instant où un créancier introduit une demande tendant à obtenir la réparation de dommages par pollution subis sur le territoire national, y compris la mer territoriale, ou l'indemnisation des mesures de sauvegarde, y compris celles prises en haute mer.

Il en est de même lorsque les dommages s'étendent également au territoire d'autres Etats, à la condition que ces derniers soient également partie à la Convention et moyennant les deux autres conditions prévues au § 2, 1° et 2°.

Il en résulte que le tribunal de première instance de Bruxelles, saisi d'une action en réparation de dommages par pollution survenus sur le territoire national, est compétent pour statuer sur la question de responsabilité et pour fixer le montant de la réparation. Ses décisions bénéficient du privilège prévu à l'article X de la Convention.

Lorsque le fonds de limitation de responsabilité est constitué auprès du tribunal de première instance de Bruxelles et pour autant qu'il soit satisfait à la condition fixée à l'article 4, § 2, 2°, du projet, la compétence de ce tribunal est étendue à toutes les actions en réparation de dommages survenus sur le territoire d'un autre Etat contractant.

.../...

Dans cette hypothèse, le même tribunal sera également compétent pour assurer, en application de l'article IX.3 de la Convention, la répartition et la distribution du fonds de limitation sur base des décisions des juridictions étrangères conformément aux dispositions de l'article X.2 de la Convention.

*

En ce qui concerne l'article 4, § 2, 1er alinéa, du projet, il y a lieu de maintenir la compétence du tribunal de première instance de Bruxelles même lorsque les dommages par pollution se sont étendus à d'autres Etats qui ne sont pas partie à la Convention du 29 novembre 1969. Il en résulte que doivent être omis les mots "partie à la Convention". Le fonctionnaire délégué a marqué son accord à ce sujet.

Par ailleurs, l'approbation et la ratification de la Convention auront pour effet d'apporter certaines dérogations aux règles de droit interne qui fixent la compétence territoriale des juridictions.

L'article IX.1 de la Convention prévoit, en effet, que les demandes d'indemnisation ne peuvent être présentées que devant les tribunaux des Etats contractants, au choix des créanciers.

Par ailleurs, cette disposition prévoit qu'"avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes".

.../...

Il va de soi qu'à défaut de disposition contraire dans le projet, les règles du Code judiciaire seront applicables, notamment quant aux modalités de l'avis qui doit être donné au défendeur.

*

L'article I.7 de la Convention précise la portée de la notion "mesures de sauvegarde"; il est dès lors superflu de reprendre cette précision au § 1er de l'article 4 du projet.

D'autre part, l'expression : "il ne peut être introduit de demande d'indemnisation que ..." est fautive.

*

Enfin, ainsi qu'il a été observé ci-avant, les dispositions du projet n'ont d'autre but que d'assurer l'exécution de la Convention.

Compte tenu de ces observations, il est proposé de rédiger le § 1er de l'article 4 comme suit :

"§ 1er. Le tribunal de première instance de Bruxelles est seul compétent pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus sur le territoire national y compris la mer territoriale ainsi que des actions en indemnisation des mesures de sauvegarde ouvertes en exécution de l'article IX de la Convention".

.../...

Article 5.

Cet article précise certaines dispositions de l'article V de la Convention et prévoit les modalités selon lesquelles le fonds de limitation peut être constitué auprès du tribunal de première instance de Bruxelles. Le montant du fonds est fixé à 2.000 francs par tonneau de jauge du navire, avec un maximum de 210 millions de francs. La valeur du franc dont il est question à cet article est précisée à l'article V.9; de même, l'article V.10 de la Convention détermine les modalités de calcul de la jauge du navire.

La finale de l'article 5 du projet de loi est rédigée comme suit :

"... à condition qu'elle (la garantie bancaire ou toute autre garantie financière) soit acceptée et jugée satisfaisante par le président du tribunal visé à l'article 4, § 1er (tribunal de première instance de Bruxelles)".

Selon les renseignements recueillis par le Conseil d'Etat, ce texte devrait permettre au juge d'augmenter éventuellement le fonds de limitation d'une somme suffisante pour couvrir les frais de procédure.

Cette interprétation ne peut être retenue. Elle n'est pas compatible avec l'article V.1 de la Convention qui fixe forfaitairement le montant des

.../...

sommes que le propriétaire du navire est tenu de verser lorsqu'il veut limiter sa responsabilité, ni même avec le texte du projet, qui ne peut avoir d'autre objet que d'exécuter cet article V.

Le pouvoir d'appréciation du juge ne pourra porter que sur la nature et la valeur de la garantie ainsi que sur la solvabilité de l'établissement qui la donne.

Pour mieux marquer le fait que l'article 5 constitue l'exécution des dispositions de la Convention, il est proposé de le rédiger comme suit :

"Article 5.-

Le fonds de limitation de responsabilité prévu à l'article V.3 de la Convention ... (la suite comme au projet)".

Article 6.

Cet article concerne l'assurance obligatoire des navires transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Cette assurance obligatoire est prévue par l'article VII.1 de la Convention qui en fixe le montant à une somme égale à celle du fonds de limitation déterminé pour la réparation des dommages par pollution, soit 2000 francs par tonne de jauge du navire avec un maximum de 210 millions de francs.

Cette assurance est constatée par un certificat (VII.2) délivré par l'Etat où le navire est immatriculé (VII.6); l'original doit se trouver à bord du navire

.../...

et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

Cet article contient des dispositions qui, d'une part concernent l'assurance obligatoire elle-même et d'autre part, le certificat d'assurance. Il serait préférable de consacrer le paragraphe 1er et le paragraphe 2 de cet article respectivement à chacun de ces ordres d'idées.

*

L'article 6 devrait énoncer d'abord le principe de l'assurance obligatoire, puis attribuer compétence au Roi pour arrêter les règles relatives à celle-ci.

Un problème se pose toutefois concernant les dispositions applicables aux navires immatriculés ou enregistrés dans un Etat non partie à la Convention du 29 novembre 1969, ou battant pavillon d'un tel Etat, mais qui serait partie à la Convention du 10 octobre 1957 . Ces navires bénéficient du régime spécial prévu par l'article 6, § 1er, 2°, alinéa 2 du projet.

Il convient de rappeler certains points essentiels de cette convention qui a reçu l'assentiment des Chambres mais qui, pour les raisons indiquées plus haut, n'a pas encore été publiée.

.../..

1. La Convention n'établit aucune obligation d'assurance, mais crée uniquement un fonds de limitation de responsabilité civile en cas d'accident de mer .

2. Ce fonds est divisé en deux parties et est constitué comme suit :

   - 2.100 francs par tonneau de jauge du navire pour couvrir les dommages corporels;
   - 1.000 francs par tonneau de jauge du navire pour couvrir les dommages matériels.

3. Aucune limitation minimale ni maximale en fonction du tonnage du navire n'est prévue.

4. Les sommes affectées à la couverture des dommages corporels ne peuvent être utilisées pour indemniser les dommages matériels; par contre, il est permis de puiser dans le fonds des dommages matériels pour assurer la réparation des dommages corporels.

Le projet, en renvoyant à l'article III de la Convention susdite, impose une assurance d'un montant de 3.100 francs par tonneau de jauge pour couvrir les dommages par pollution, alors qu'en vertu de cette même Convention il ne peut être exigé qu'une somme de 1.000 francs par tonneau de jauge pour couvrir les dommages matériels, lesquels comprennent les dommages résultant d'une pollution par **hydrocarbures.**

Le fonctionnaire délégué a marqué son accord pour qu'en ce qui concerne les propriétaires de navires relevant de la Convention du 10 octobre 1957, le montant de l'assurance soit limité au montant du fonds de limitation prévu par l'article III, 1, a, de cette Convention.

*

.../..

L'article 6, en plusieurs endroits, emploie l'expression "eaux belges" alors que la Convention ne parle que des "eaux territoriales". Il convient d'employer cette dernière expression.

*

Le pénultième alinéa de l'article 6, § 1er, 3° du projet doit être omis; la question des langues à employer pour la rédaction du certificat d'assurance est réglée par l'article VII.3 de la Convention en des termes qui se suffisent à eux-mêmes.

*

Au dernier alinéa de cette même disposition, il convient de prévoir que le Roi peut régler non seulement le montant de la rétribution prévue pour la délivrance du certificat d'assurance mais également les modalités de perception de cette rétribution.

Compte tenu des observations qui précèdent, l'article 6 du projet pourrait être rédigé comme suit :

"Article 6.-

§ 1er. Les dispositions de l'article VII de la Convention sont applicables.

1. à tout navire immatriculé ou enregistré en Belgique;
2. à tout navire qui a les ports ou les eaux territoriales belges comme lieu de destination ou de départ.

.../...

Toutefois, pour les navires immatriculés ou enregistrés dans un Etat non partie à la Convention du 29 novembre 1969 ou battant le pavillon d'un tel Etat, mais partie à la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, la sûreté financière est suffisante si elle couvre la responsabilité du propriétaire à concurrence des montants prévus à l'article III, 1, a, de cette dernière Convention.

§ 2. Le Roi ...(§1er, 1° du texte complété selon l'observation faite ci-dessus).

§ 3. L'assurance ou la sûreté financière doit couvrir la responsabilité du propriétaire du navire ... (§ 2, 3°, dernier alinéa, du texte)."

Article 7.

La finale du § 2 de cet article devrait être rédigée comme suit :

"... le Ministre qui a l'Administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions peut, par décision motivée, pour chaque cas particulier, lever l'interdiction visée au § 1er du présent article".

Articles 8 à 13.

Ces articles concernent les sanctions pénales.

.../...

Les peines qui sont prévues à l'article 8, § 1er, sanctionnent les interdictions visées à l'article 7, § 1er.

Ces peines sont applicables au propriétaire ou à l'exploitant du navire ainsi qu'à leurs représentants, personnes qui sont également visées par l'interdiction comminée à l'article 7 du projet, mais le texte ne précise pas s'il s'agit d'une responsabilité pénale en cascade ou si les poursuites devront être exercées contre celles de ces personnes qui, eu égard aux circonstances, paraîtront les vrais auteurs de l'infraction. Par ailleurs, le texte est d'autant plus imprécis que le terme "représentants" est équivoque. Selon le fonctionnaire délégué, cette expression comprend toute personne physique ou morale qui en Belgique "représente" le propriétaire ou l'exploitant d'un navire établi à l'étranger.

Quant à la responsabilité pénale des actes imputables à une personne morale, le Gouvernement ne désire pas qu'il soit dérogé au droit commun.

Il est proposé de rédiger comme suit le § 1er de l'article 8:

"§ 1er. Est puni d'une amende de cinq cents mille à un million de francs celui qui contrevient aux dispositions de l'article 7, § 1er, de la présente loi".

.../...

Par ailleurs, le texte pourrait être complété par une disposition rendant les mandants et commettants solidairement responsables du paiement des amendes et frais auxquels sont condamnés leurs mandataires et préposés.

*

Les §§ 1er et 2 de l'article 9, prévoient des sanctions pénales à l'égard du capitaine du navire qui demeure en défaut de produire le certificat d'assurance. Le § 1er vise le capitaine d'un navire belge qui demeure en défaut de satisfaire à la requête d'une des autorités visées à l'article 14 de la future loi; celles-ci sont des autorités belges; mais, l'article 6, § 2, du projet prévoit également que le capitaine d'un navire belge est tenu de produire ce certificat aux autorités compétentes étrangères qui le requièrent.

Tel que le § 1er de l'article 9 est rédigé, le refus ou le défaut de présenter le certificat à une autorité d'un Etat partie à la Convention échapperait à toute poursuite en Belgique.

Si telle n'est pas l'intention du Gouvernement, il conviendrait de remplacer les mots "à la requête d'une des autorités visées à l'article 14 de la présente loi", par les mots "à la requête des autorités compétentes belges ou étrangères".

*

.../...

L'article 10 du projet concerne des mesures accessoires qui peuvent être prises à charge du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire, lorsqu'une infraction aux dispositions de l'article 8 du projet a été relevée. La référence à l'article 8 est incorrecte : il convient de viser l'article 7, § 1er, qui érige en infraction un fait (non-assurance du navire) pour lequel l'article 8 du projet commine des peines.

" En cas de non-assurance, le projet institue un droit de rétention, exercé par le commissaire maritime et portant sur un ou plusieurs navires du propriétaire ou de l'exploitant. Ce droit peut être exercé, précise le texte sur le "vu d'une copie de procès-verbal lui adressée par les autorités verbalisantes".

Cette mesure de rétention du ou des navires peut être levée par le commissaire maritime après que la personnes à charge de laquelle procès-verbal a été dressé :

1° a satisfait à toutes les obligations résultant de la Convention et de la législation nationale;

2° a versé un cautionnement (et non une caution) d'un montant égal à l'amende la plus forte prévue à l'article 8, augmentée des décimes additionnels (c'est-à-dire 1.000.000 de francs x 30).

Ce droit de rétention est déjà prévu dans la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime, dont

.../...

l'article 1er, modifié par la loi du 5 mai 1936, détermine les missions et compétences du commissaire maritime, lesquelles sont notamment de veiller à l'exécution des saisies et de retenir les navires d'un armement :

"A. dont un bâtiment, pour une infraction aux lois et règlements, a encouru une amende,

B. à charge duquel demeure une créance au profit de l'Etat ou des institutions créées par lui".

Le projet étend cette compétence du commissaire maritime qui pourra désormais retenir le navire avant qu'une décision soit prise quant à l'infraction et avant que ne soit établie l'existence d'une créance en faveur du Trésor.

Il convient de déterminer la portée précise de cette disposition.

La mesure de rétention d'un ou de plusieurs navires d'un propriétaire ou exploitant peut être décidée par le commissaire maritime lorsqu'une infraction à l'article 7 est constatée par un procès-verbal émanant de l'une des autorités visées à l'article 14 du projet. Parmi ces autorités figurent notamment, pour les navires immatriculés ou enregistrés en Belgique, les fonctionnaires consulaires belges.

.../...

Il pourra se faire qu'un navire belge, naviguant à l'étranger, entre des ports étrangers de pays qui ne sont pas parties à la Convention, ne soit pas couvert par une assurance, et soit donc en infraction aux dispositions de l'article 7, § 1er, 1°, du projet.

Lorsque pareille infraction a été constatée par l'agent consulaire local, le procès-verbal ou une copie de celui-ci est adressée au commissaire maritime belge qui, sur le vu de ce document, pourra procéder à des mesures de rétention sur des navires amarrés dans un port belge appartenant au même propriétaire ou au même exploitant.

Cette mesure ne sera levée que lorsque le navire naviguant à l'étranger sera couvert par une assurance suffisante et valide et qu'un cautionnement important sera versé pour couvrir le paiement de l'amende qui pourra être infligée au contrevenant.

Pour que le législateur soit éclairé d'une manière complète sur la portée de cette disposition et l'ampleur des conséquences qu'elle implique, il est indispensable que l'exposé des motifs, qui sur ce point est muet, en fasse un commentaire précis.

Par ailleurs, les deux derniers alinéas de l'article 10 ont application de principes généraux qui pourraient d'autant plus être omis, que le dernier alinéa n'envisage que deux hypothèses dans lesquelles le cautionnement est restitué alors que d'autres circonstances (extinction des poursuites - prescription de l'infraction) pourraient également entraîner la restitution du cautionnement.

.../...

Compte tenu de ces observations, le texte de l'article 10 pourrait être rédigé comme suit :

"Article 10.-

Lorsqu'un procès-verbal du chef d'une infraction à l'article 7 de la présente loi est dressé, le commissaire maritime **peut, le cas échéant, au vu d'une** copie du procès-verbal qui lui est adressée par les autorités verbalisantes, retenir aux frais et risques de son propriétaire ou de son exploitant le navire transporteur d'hydrocarbures et pour autant que de besoin un ou plusieurs autres navires appartenant à cette personne ou exploités par celle-ci.

Cette mesure ne peut être levée par le commissaire maritime que pour autant que toutes les obligations résultant de la Convention et de la législation nationale aient été remplies et qu'en outre la preuve ait été apportée du versement à titre de cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations d'une somme égale à l'amende la plus forte prévue à l'article 8 de la présente loi, augmentée des décimes additionnels. Les intérêts de la somme versée s'ajoutent au cautionnement".

*

A l'article 11 du projet, il serait plus conforme à l'usage que le mot "seront" soit remplacé par le mot "sont".

*

.../...

L'article 12 du projet rend applicables aux infractions à la future loi, les dispositions du Livre 1er du Code pénal; mais, s'écartant de la pratique actuelle la plus courante, il exclut l'application de l'article 85 relatif aux circonstances atténuantes.

Le paragraphe 2 du même article concerne la récidive. Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat, il n'y aura récidive que dans le cas où la première condamnation aura été encourue du chef d'infraction aux dispositions de la loi en projet.

*

Au sujet de l'article 13 du projet, le Conseil d'Etat signale que ce texte crée, en ce qui concerne la Belgique, une compétence de répression universelle en ce qu'il permet de frapper de peines un étranger ayant commis des infractions à l'étranger. En l'espèce cette compétence n'est ni imposée à la Belgique, ni même prévue par la Convention.

Article 15.

A cet article il y aurait lieu de compléter la mention de la Convention à laquelle il est fait référence, par la date de celle-ci et de ne pas prévoir la mention de la date de la loi en projet, date que les Chambres ne connaîtront pas au moment où elles adopteront le projet.

.../...

Par ailleurs, le dernier alinéa de l'article 15 devrait faire l'objet d'un paragraphe 3.

*
* *

Ainsi qu'il a déjà été exposé, les dispositions du projet de loi n'ont d'autre objet que d'assurer l'exécution de la Convention du 29 novembre 1969. Pour éviter toute discussion à ce sujet, il y aurait lieu de compléter le projet par un article 16 qui pourrait être rédigé comme suit :

"Article 16.-

Les articles 2 à 15 de la présente loi entreront en vigueur à la date où la Convention qu'elle approuve et exécute sera obligatoire pour la Belgique et resteront en vigueur aussi longtemps que cette Convention n'aura pas cessé ses effets à l'égard de la Belgique".

OBSERVATION FINALE.

Certains articles du projet sont pourvus d'un intitulé. Ce procédé est à proscrire en l'espèce. Il convient de même de supprimer la division du dispositif en chapitres; l'étendue du texte ne justifie pas le recours à un tel système.

ALGEMENE OPMERKINGEN.

Het aan de Raad van State voor advies voorgelegde ontwerp heeft tot doel : 1° de instemming van de Wetgevende Kamers te verkrijgen voor het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en zijn Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 (artikel 1 van het ontwerp); 2° in het interne recht een aantal voorzieningen op te nemen met het oog op de uitvoering van het Verdrag (artikelen 2 tot 15 van het ontwerp).

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, heeft de Regering met de artikelen 2 tot 15 van het ontwerp alleen de uitvoering van het Verdrag op het oog; de bedoeling is niet in de Belgische wetgeving bepalingen in te voegen die los zouden staan van dat Verdrag. Dat wordt duidelijk gemaakt in het opschrift en ook in tal van bepalingen van het ontwerp, die uitdrukkelijk naar wel bepaalde teksten van het Verdrag verwijzen.

De toekomstige wet zal dus eerst in werking treden op het tijdstip dat het Verdrag van 29 november 1969 België gaat binden, en zal slechts zolang in werking blijven als België door dat Verdrag gebonden is.

*

Het Verdrag is gesteld in het Frans en het Engels en beide teksten zijn gelijkelijk authentiek; die teksten met de bijlage zijn het die aan de Wetgevende Kamers moeten worden voorgelegd.

.../...

Onder de tekst die aan de Raad is voorgelegd staat alleen een opsomming van de ondertekenende Staten, zonder enig authentiek karakter. Zoals gebruikelijk is, moeten de handtekeningen worden aangegeven, met vermelding van de Staten waarvoor zij zijn aangebracht, van de naam en de hoedanigheid der ondertekenaars en in voorkomend geval van de datum van ondertekening.

*

In het nationale recht is de aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen geregeld in het Wetboek van koophandel, boek II, titel II, meer bepaald in de artikelen 46 tot 57.

Dat zijn voor het merendeel bepalingen van de wet van 28 november 1928, die de bepalingen van het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924, goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928, heeft ingevoegd in het interne recht.

Op 10 oktober 1957 is te Brussel een Internationaal Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen ondertekend, dat in de plaats zou komen van het Verdrag van 25 augustus 1924; de Wetgevende Kamers hebben het goedgekeurd maar het is nog niet bekendgemaakt. Volgens door de Raad van State ingewonnen inlichtingen is die bekendmaking uitgesteld opdat ze kan samenvallen met de bekendmaking van de wet die de bepalingen van het interne recht aan die van dat Verdrag zal aanpassen.

.../...

Met het oog op die aanpassing heeft de Regering een wetsontwerp ingediend (Gedr. St., Kamer van Volksvertegenwoordigers, zitting 1972-1973, nr. 448) dat nog niet door de Kamers is aangenomen.

Als het onderhavige ontwerp eenmaal is ingediend, zullen de Wetgevende Kamers zich dus moeten uitspreken over twee wetsontwerpen die ertoe strekken bepalingen van internationale zeerechtelijke verdragen in het interne recht op te nemen : een ontwerp (nr. 448) dat een algemene regeling treft ter zake van de vergoeding van "personen- en zaakschade" die het gevolg is van een voorval op zee, en een ontwerp met een beperkter onderwerp, de vergoeding van zaakschade die het gevolg is van verontreiniging door olie.

Beide ontwerpen raken elkaar op sommige punten, met name waar zij, onder wijziging van de interne rechtsregels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, degene die de schade heeft veroorzaakt toestaan zijn aansprakelijkheid te beperken, enerzijds inzake vergoeding van personen- of zaakschade die het gevolg is van een voorval op zee, anderzijds inzake vergoeding van schade uit verontreiniging door olie.

Maar terwijl voor die aansprakelijkheidsbeperking in het ontwerp nr. 448 het beperkingsfonds eerst wordt gevormd op het tijdstip dat de aansprakelijkheidsvordering wordt ingesteld, kan de aansprakelijkheid volgens het onderhavige ontwerp slechts beperkt worden als voldaan is aan de

.../...

verplichting, voor ieder schip dat te boek gesteld is in of de vlag voert van een der door het Verdrag gebonden Staten, een verzekering aan te gaan of een gelijkwaardige zekerheid te stellen tot dekking van die aansprakelijkheid (artikel VII van het Verdrag). Het onderhavige ontwerp gaat zelfs verder : onder toepassing van artikel VII-11 van het Verdrag breidt het die verplichting uit tot alle schepen die de Belgische wateren of een Belgische haven aandoen of verlaten (artikel 6, § 2, 2° en 3°) en stelt het niet-nakoming strafbaar (artikel 8).

*

Volgens hetgeen in ontwerp 448 en in het onderhavige ontwerp is bepaald, zouden zij die schade hebben geleden door verontreiniging door olie voor beide vergoedingsregelingen in aanmerking kunnen komen.

Artikel 47, § 1, b, van het Wetboek van koophandel, zoals het door ontwerp 448 wordt gewijzigd, beschouwt als zaakschade die uit het door het ontwerp ingestelde beperkingsfonds kan worden vergoed :

"verlies of beschadiging van alle andere goederen of inbreuk op enig recht, veroorzaakt hetzij door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van een zich aan boord van het schip bevindende persoon voor wie de eigenaar aansprakelijk is ...".

Het lijdt geen twijfel dat verontreiniging door olie zodanige schade kan veroorzaken. De vergoeding ervan zou kunnen worden vervolgd én ten laste van het in ontwerp 448 bedoelde, én ten laste van het door het onderhavige ontwerp ingestelde fonds.

.../...

Volgens door de Raad van State ingewonnen inlichtingen bedoelt de Regering cumulatie van beide regelingen uit te sluiten. In het ontwerp is een bepaling nodig die dat voornemen uitdrukkelijk te kennen geeft.

*
* *

ONDERZOEK VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 1.

Zoals hiervoren is geconstateerd, heeft dit artikel tot doel de instemming van de Wetgevende Kamers te verkrijgen voor het Verdrag van Brussel van 29 november 1969.

Opmerkingen zijn er niet bij te maken.

Artikelen 2 en 3.

Deze artikelen bedoelen uitvoering te geven aan de artikelen III, 4 respectievelijk III, 5 van het Verdrag.

Volgens de memorie van toelichting vult artikel 2 "... artikel III, § 4, van het Verdrag aan zonder afbreuk te doen aan het grondbeginsel van bedoeld artikel".

Artikel III.4, tweede volzin, van het Verdrag bepaalt dat geen vordering tot vergoeding kan worden ingesteld tegen aangestelden of lasthebbers van de eigenaar.

.../...

Een zodanige bepaling, die van het gemeen recht afwijkt, moet beperkend worden uitgelegd. De vraag is dan ook of artikel 2 van het ontwerp, doordat het in de uitzondering ook voorziet voor "... de loodsen, de bergers of om het even welke andere persoon die preventieve maatregelen heeft genomen ..." in de teksten geen begrippen invoert die verwarring kunnen stichten. Ofwel zijn de in het artikel genoemde personen aangestelden of lasthebbers van de eigenaar en dan is het onnodig er een aantal te vernoemen op gevaar af anderen over te slaan, ofwel hebben zij die hoedanigheid niet en dan is artikel 2 in strijd met het Verdrag.

Krachtens artikel 3 is geen verhaal van de eigenaar mogelijk op de in artikel 2 bedoelde personen, dat wil zeggen op aangestelden of lasthebbers van de eigenaar alsook op loodsen, bergers of enige andere persoon die preventieve maatregelen heeft genomen.

Door het begrip "derden" in negatieve zin te omschrijven, verengt het ontwerp de draagwijdte welke het Verdrag eraan geeft en beperkt het de rechten die het Verdrag aan de eigenaar van het schip verleent.

Het staat niet aan de nationale wetgever eenzijdig een beperkende interpretatie te geven aan bepalingen van een internationaal verdrag.

De artikelen 2 en 3 van het ontwerp moeten derhalve vervallen.

.../...

Artikel 4.

Volgens dit artikel is in België alleen de rechtbank van eerste aanleg te Brussel bevoegd wanneer een schuldeiser een vordering instelt tot vergoeding van schade uit verontreiniging, veroorzaakt op het nationale grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, of tot schadeloosstelling voor preventieve maatregelen, met inbegrip van die welke in volle zee zijn genomen.

Hetzelfde geldt wanneer de schade zich ook uitstrekt op het grondgebied van andere Staten, mits die ook partij zijn bij het Verdrag en voldaan is aan het bepaalde in § 2, 1° en 2°.

Daaruit volgt dat de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, wanneer een vordering tot vergoeding van schade uit verontreiniging op het nationale grondgebied bij haar aanhangig is gemaakt, bevoegd is om uitspraak te doen over de aansprakelijkheidsvraag en om het bedrag van de vergoeding te bepalen. Haar beslissingen genieten het voorrecht van artikel X van het Verdrag.

Wanneer het fonds tot beperking van de aansprakelijkheid gevormd is bij de rechtbank van eerste aanleg te Brussel en voor zover voldaan is aan de voorwaarde van artikel 4, § 2, 2°, van het ontwerp, strekt de bevoegdheid van die rechtbank zich uit tot alle vorderingen tot vergoeding van schade op het grondgebied van een andere Verdragsluitende Staat.

In dat geval zal dezelfde rechtbank ook bevoegd zijn om krachtens artikel IX.3 van het Verdrag te beslissen

.../...

over de toedeling en verdeling van het beperkingsfonds aan de hand van de beslissingen van de buitenlandse gerechten, overeenkomstig het bepaalde in artikel X.2 van het Verdrag.

*

Wat artikel 4, § 2, eerste lid, van het ontwerp betreft zij opgemerkt, dat de bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel gehandhaafd moet blijven, zelfs wanneer de schade uit verontreiniging zich heeft uitgestrekt tot andere Staten die geen partij zijn bij het Verdrag van 29 november 1969. Bijgevolg moet het woord "Verdragsluitende" vervallen. De gemachtigde ambtenaar heeft hiermede ingestemd.

De goedkeuring en de bekrachtiging van het Verdrag zullen tot gevolg hebben, dat op bepaalde punten wordt afgeweken van de interne rechtsregelen die de territoriale bevoegdheid van de gerechten vaststellen.

Artikel IX.1 van het Verdrag bepaalt immers dat de vorderingen tot schadevergoeding slechts kunnen worden ingesteld bij de rechter van de Verdragsluitende Staten, naar keuze van de schuldeisers.

Die bepaling zegt ook : "Van het instellen van zodanige vordering moet aan de verweerder binnen redelijke termijn kennis worden gegeven".

Het behoeft geen betoog dat, als het ontwerp niet anders bepaalt, de regelen van het Gerechtelijk Wetboek toepassing zullen vinden, met name wat de wijze van kennisgeving aan de verweerder betreft.

*

.../...

Artikel I.7 van het Verdrag verduidelijkt de inhoud van het begrip "preventieve maatregelen"; het is dan ook onnodig dat begrip nogmaals te omschrijven in § 1 van artikel 4 van het ontwerp.

In de Franse tekst is de zinswending "il ne peut être introduit de demande d'indemnisation que ..." verkeerd.

*

Ten slotte hebben de bepalingen van het ontwerp, zoals hiervoren is opgemerkt, geen ander doel dan het uitvoeren van het Verdrag.

Met inachtneming van die opmerkingen wordt voorgesteld § 1 van artikel 4 als volgt te redigeren :

"§ 1. Alleen de rechtbank van eerste aanleg te Brussel is bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van door verontreiniging veroorzaakte schade op het nationale grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, en van vorderingen tot schadeloosstelling voor preventieve maatregelen, die openstaan op grond van artikel IX van het Verdrag".

Artikel 5.

Dit artikel verduidelijkt een aantal voorzieningen van artikel V van het Verdrag en bepaalt de wijze waarop het beperkingsfonds kan worden gevormd bij de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Het bedrag van het fonds is vastgesteld op 2.000 frank per eenheid tonnemaat van het schip,

.../...

met een maximum van 210 miljoen frank. De waarde van de in dit artikel bedoelde frank is nader omschreven in artikel V.9, de wijze van berekening van de tonnemaat is bepaald in artikel V.10 van het Verdrag.

Artikel 5 van het wetsontwerp eindigt als volgt :

"... op voorwaarde dat de voorzitter van de in artikel 4, § 1, bedoelde rechtbank (rechtbank van eerste aanleg te Brussel) ze (de bankgarantie of "een om 't even welke andere financiële zekerheid") aanvaardt en genoegzaam acht".

Volgens door de Raad ingewonnen inlichtingen zou deze tekst de rechter in staat moeten stellen het beperkingsfonds eventueel te verhogen met een bedrag dat toereikend is om de procedurekosten te dekken.

Die interpretatie kan niet worden aangenomen. Zij is niet bestaanbaar met artikel V.1 van het Verdrag, hetwelk forfaitair het bedrag vaststelt dat de eigenaar van het schip dient te storten als hij zijn aansprakelijkheid wil beperken, en evenmin met de tekst van het ontwerp, die geen ander oogmerk kan hebben dan het uitvoeren van dat artikel V.

De beoordelingsbevoegdheid van de rechter mag zich alleen uitstrekken tot aard en waarde van de garantie en tot de solvabiliteit van de garanderende instelling.

In de volgende redactie zou beter tot uiting komen dat artikel 5 de uitvoering is van de bepalingen van het Verdrag :

.../...

"Artikel 5.-

Het in artikel V.3 van het Verdrag bedoelde fonds tot beperking van de aansprakelijkheid moet worden gevormd ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 6.

Dit artikel heeft betrekking op de verplichte verzekering van schepen die meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoeren. Die verplichte verzekering is voorgeschreven in artikel VII.1 van het Verdrag, dat het bedrag vaststelt op een som, gelijk aan die van het beperkingsfonds voor de vergoeding van de schade door verontreiniging, zijnde 2000 frank per eenheid tonnemaat van het schip met een maximum van 210 miljoen frank.

Dat die verzekering is gesloten, moet blijken uit een certificaat (VII.2) dat is afgegeven door de Staat waar het schip te boek is gesteld (VII.6); het origineel moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden neergelegd bij de dienst die het register houdt waarin het schip staat te boek gesteld.

De bepalingen van dit artikel betreffen enerzijds de verplichte verzekering zelf, anderzijds het verzekeringscertificaat. Het verdient de voorkeur elk van die aangelegenheden onderscheidenlijk in paragraaf 1 en in paragraaf 2 van het artikel te regelen.

*

.../...

Artikel 6 zou eerst het beginsel van de verplichte verzekering moeten stellen en daarna aan de Koning bevoegdheid verlenen om de desbetreffende regelen te bepalen.

Er is echter een moeilijkheid met de voorzieningen voor schepen die te boek gesteld of geregistreerd zijn in dan wel varen onder de vlag van een Staat die geen partij is bij het Verdrag van 29 november 1969 maar het wel is bij het Verdrag van 10 oktober 1957. Voor die schepen geldt de bijzondere regeling van artikel 6, § 1, 2°, tweede lid, van het ontwerp.

Hier moge worden gewezen op enkele hoofdpunten uit dat Verdrag, dat de instemming van de Wetgevende Kamers heeft verkregen maar, om de hiervoren opgegeven redenen, nog niet bekendgemaakt is.

1. Het Verdrag voert geen verzekeringsplicht in, maar alleen een fonds tot beperking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij ongevallen op zee.

2. Dat fonds bestaat uit twee delen en is als volgt samengesteld :

   - 2.100 frank per eenheid tonnemaat van het schip voor het dekken van personenschade;

   - 1.000 frank per eenheid tonnemaat voor het dekken van zaakschade.

3. Voor de beperking is geen minimum of maximum vastgesteld naar gelang van de tonnemaat van het schip.

4. De bedragen die bestemd zijn voor het dekken van personenschade mogen niet worden aangewend om zaakschade te vergoeden; het fonds voor zaakschade mag echter wel worden aangesproken voor het vergoeden van personenschade.

.../...

Door te verwijzen naar artikel III van dat Verdrag legt het ontwerp een verzekering van 3.100 frank per eenheid tonnemaat op tot dekking van de schade uit verontreiniging, terwijl krachtens datzelfde Verdrag slechts 1000 frank per eenheid tonnemaat kan worden geëist voor het dekken van zaakschade, waartoe ook de schade uit verontreiniging door olie behoort.

De gemachtigde ambtenaar heeft ermee ingestemd, dat voor eigenaars van schepen die onder het Verdrag van 10 oktober 1957 vallen, het bedrag van de verzekering wordt beperkt tot het bedrag van het beperkingsfonds bedoeld in artikel III. 1, van dat Verdrag.

Artikel 6 werkt herhaaldelijk met de woorden "Belgische wateren" terwijl het Verdrag alleen van "territoriale wateren" spreekt. Men gebruike de term uit het Verdrag.

*

Het voorlaatste lid van artikel 6, § 1, 3°, van het ontwerp moet vervallen; in welke taal het certificaat moet worden gesteld, is in duidelijke bewoordingen geregeld in artikel VIII.3 van het Verdrag.

*

In het laatste lid van diezelfde bepaling moet worden gezegd dat de Koning niet alleen het bedrag maar ook de wijze van inning van de vergoeding voor afgifte van het verzekeringscertificaat vaststelt.

.../...

Met inachtneming van deze opmerkingen kan artikel 6 van het ontwerp als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 6.-

§ 1. De bepalingen van artikel VII van het Verdrag zijn van toepassing :

1° op alle in België te boek gestelde of geregistreerde schepen;

2° op alle schepen die een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten.

Voor schepen die te boek gesteld of geregistreerd zijn in of de vlag voeren van een Staat die geen partij is bij het Verdrag van 29 november 1969 maar partij is bij het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen, is de financiële zekerheid echter voldoende als zij de aansprakelijkheid van de eigenaar dekt tot de bedragen bepaald in artikel III, 1, a van laatstgenoemd Verdrag.

§ 2. De Koning ... (§ 1, 1° van de tekst, aangevuld overeenkomstig de hiervoren gemaakte opmerking).

§ 3. De verzekering of de financiële zekerheid moet de aansprakelijkheid van de eigenaar van het schip dekken ... (§ 2, 3°, laatste lid, van de tekst)".

.../...

Artikel 7.

Paragraaf 2 van dit artikel zou als volgt moeten beginnen :

"De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart behoort, kan bij een met redenen omklede beslissing, voor ieder geval afzonderlijk, het in § 1 van dit artikel gestelde verbod opheffen ..."

Artikelen 8 tot 13.

Deze artikelen zijn gewijd aan de strafbepalingen.

De straffen die artikel 8, § 1, stelt, staan op overtreding van de verbodsbepalingen van artikel 7, § 1.

Ze zijn van toepassing op de eigenaar of de exploitant van het schip alsook op hun vertegenwoordigers, die mede onder het verbod van artikel 7 van het ontwerp vallen, maar de tekst zegt niet of het hier gaat om een trapsgewijze strafrechtelijke aansprakelijkheid dan wel of de vervolging moet worden ingesteld tegen diegenen onder hen die gelet op de omstandigheden de werkelijke daders van het misdrijf blijken te zijn. De tekst is des te vager daar het woord "vertegenwoordigers" dubbelzinnig is. Volgens de gemachtigde ambtenaar wordt er iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon mee bedoeld die in België de buitenslands gevestigde eigenaar of exploitant van het schip "vertegenwoordigt".

Wat betreft de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor de handelingen die aan een rechtspersoon toe te rekenen zijn, wenst de Regering geen afwijking van het gemeen recht.

.../...

Voorgesteld wordt, artikel 8, § 1, als volgt te redigeren :

"§ 1. Met geldboete van vijfhonderdduizend frank tot een miljoen frank wordt gestraft hij die de bepalingen van artikel 7, § 1, van deze wet overtreedt".

De tekst zou overigens kunnen worden aangevuld met een bepaling die de lastgevers en hen die anderen aanstellen hoofdelijk aansprakelijk stelt voor het betalen van de geldboeten en kosten waartoe hun lasthebber en aangestelden veroordeeld worden.

*

De §§ 1 en 2 van artikel 9 voorzien in straffen voor de kapitein van het schip die het verzekeringscertificaat niet kan overleggen. In § 1 gaat het om de kapitein van een Belgisch schip die in gebreke blijft te voldoen aan de vordering van een der in artikel 14 van de toekomstige wet bedoelde overheden; dat zijn Belgische overheden; maar artikel 6, § 2, van het ontwerp bepaalt ook dat de kapitein van een Belgisch schip dat certificaat moet vertonen aan buitenlandse bevoegde overheden die erom verzoeken.

Zoals § 1 van artikel 9 is geredigeerd, zou het niet-overleggen van het certificaat aan een overheid van een Staat die partij is bij het Verdrag, in België niet vervolgd kunnen worden.

Bedoelt de Regering het niet zo, dan dienen de woorden "aan de bij artikel 14 van deze wet bedoelde overheden" te worden vervangen door : "aan de Belgische of buitenlandse bevoegde overheden".

.../...

Artikel 10 van het ontwerp heeft betrekking op bijkomende maatregelen die tegen de eigenaar of de exploitant van een schip kunnen worden genomen wanneer een overtreding van het bepaalde in artikel 8 van het ontwerp is vastgesteld. De verwijzing naar artikel 8 is niet juist. Verwezen moet worden naar artikel 7, § 1, dat als misdrijf stelt een feit (niet-verzekering van het schip) waarop straf staat volgens artikel 8 van het ontwerp.

*

Voor het geval dat er geen verzekering is, voorziet het ontwerp in een recht van arrest dat de waterschout kan uitoefenen ten aanzien van een of meer schepen van de eigenaar of de exploitant. Dat recht kan hij uitoefenen, aldus de tekst, "op vertoon van een afschrift van het proces-verbaal dat hem door de verbaliserende overheden wordt toegezonden".

Deze maatregel tot het leggen van arrest op het schip of de schepen kan de waterschout opheffen nadat de geverbaliseerde :

1° voldaan heeft aan alle verplichtingen uit het Verdrag en uit de nationale wetgeving;

2° een borgtocht heeft gestort "ten bedrage van de bij artikel 8 voorgeschreven zwaarste geldboete, vermeerderd met de opdecimes" (1.000.000 frank x 30).

In dat recht van arrest voorziet reeds de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie, waarvan artikel 1, gewijzigd bij de wet van 5 mei 1936, de taken en bevoegdheden van de waterschout bepaalt, dat is onder meer : "te waken voor de uitvoering van het beslag" en "aan te houden" de schepen van een rederij :

.../...

"A. waarvan een vaartuig, wegens een misdrijf tegen de wetten en reglementen, een boete verbeurd heeft;

B. ten laste van welke een schuldvordering ten bate van de Staat of van door hem opgerichte instellingen is blijven bestaan".

Het ontwerp verruimt die bevoegdheid van de waterschout. Voortaan kan hij arrest leggen vooraleer een beslissing genomen is ten aanzien van het misdrijf en vooraleer is vastgesteld dat er een schuldvordering ten bate van de Staatskas bestaat.

Nagegaan moet worden wat de juiste draagwijdte van die bepaling is.

Tot het leggen van arrest op een of meer schepen van een eigenaar of exploitant kan de waterschout besluiten wanneer een overtreding van artikel 7 is vastgesteld in een proces-verbaal dat opgemaakt is door een der in artikel 14 van het ontwerp bedoelde overheden. Tot die overheden behoren, voor in België te boek gestelde of geregistreerde schepen, de Belgische consulaire ambtenaren.

Het kan voorkomen dat een Belgisch schip, dat in den vreemde vaart tussen havens van landen die geen partij zijn bij het Verdrag, niet door een verzekering gedekt is en dat er dus overtreding is van artikel 7, § 1, 1° van het Verdrag.

.../...

Wanneer zulk een misdrijf door de plaatselijke consulaire ambtenaar is vastgesteld, wordt het proces-verbaal of een afschrift gezonden aan de Belgische waterschout. Na kennisneming van dat document kan deze arrest-maatregelen nemen tegen in een Belgische haven gemeerde schepen van dezelfde eigenaar of exploitant.

Die maatregel zal eerst worden opgeheven als het in den vreemde varende schip door een voldoende en geldige verzekering gedekt is en als een aanzienlijke borgtocht gestort is voor het betalen van de geldboete waaraan de overtreder blootstaat.

Opdat de wetgever volledig ingelicht zal zijn over de draagwijdte van die bepaling en over de omvang van haar gevolgen, is het volstrekt noodzakelijk dat de memorie van toelichting, die hierover met geen woord rept, grondige commentaar geeft.

De laatste twee leden van artikel 10 passen algemene beginselen toe die des te beter achterwege kunnen blijven daar in het laatste lid slechts aan twee gevallen van teruggave van de borgtocht wordt gedacht, terwijl ook andere omstandigheden (verval van de vervolging - verjaring van het misdrijf) zulke teruggave tot gevolg kunnen hebben.

Met inachtneming van deze opmerkingen zou artikel 1 als volgt kunnen worden geredigeerd :

"Artikel 10.-

Wanneer proces-verbaal wegens overtreding van artikel 7 van deze wet is opgemaakt, kan de waterschout in voorkomend geval, na kennisneming van een, hem door de verbaliserende overheid toegezonden afschrift van het

.../...

proces-verbaal, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant arrest leggen op het olievervoerende schip en, voor zover als nodig, op een of meer hem toebehorende of door hem geëxploiteerde schepen.

De waterschout kan die maatregel slechts opheffen voor zover aan alle uit het Verdrag of uit de nationale wetgeving voortvloeiende verplichtingen voldaan is en bovendien het bewijs geleverd is dat als borgtocht in de Deposito- en Consignatiekas een som is gestort ten bedrage van de zwaarste geldboete welke artikel 8 van deze wet oplegt, vermeerderd met de opdeciemen. De rente van de gestorte som vergroot de borgtocht".

*

Artikel 11 van het ontwerp kan overeenkomstig het gebruik beter als volgt worden geredigeerd : "Overtreding van de bepalingen tot uitvoering van deze wet wordt gestraft met geldboete ...".

*

Artikel 12 van het ontwerp verklaart de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek toepasselijk op overtreding van de toekomstige wet, maar afwijkend van wat thans de meest gevolgde praktijk is, sluit het de toepassing van artikel 85 betreffende de verzachtende omstandigheden uit.

Paragraaf 2 van hetzelfde artikel heeft betrekking op de herhaling. Naar aan de Raad van State is verklaard, za er slechts herhaling zijn ingeval de eerste veroordeling opgelopen is wegens overtreding van het bepaalde in de ontwerp-wet.

*

.../...

In verband met artikel 13 van het ontwerp moge de Raad opmerken dat die tekst wat België betreft een universele strafrechtelijke bevoegdheid in het leven roept, doordat hij het mogelijk maakt een vreemdeling te straffen die in het buitenland misdrijven heeft gepleegd. Die bevoegdheid is aan België niet opgelegd door het Verdrag, dat er zelfs niet in voorziet.

Artikel 15.

In dit artikel vermelde men behalve het opschrift ook de datum van het Verdrag waarnaar wordt verwezen.
Geen melding moet worden gemaakt van de datum van de ontwerpwet, die de Kamers onbekend zal zijn op het tijdstip dat zij het ontwerp aannemen.

Het laatste lid van artikel 15 van zijn kant zou § 3 moeten worden.

*

* *

Zoals reeds is gezegd, hebben de bepalingen van het ontwerp geen ander oogmerk dan de uitvoering van het Verdrag van 29 november 1969. Ten einde iedere betwisting daaromtrent te voorkomen, voege men aan het ontwerp een artikel 16 toe, dat als volgt kan worden geredigeerd :

.../...

"Artikel 16.-

De artikelen 2 tot 15 van deze wet treden in werking de dag dat het Verdrag dat zij goedkeurt en uitvoert, voor België verbindend wordt, en blijven in werking zolang dat Verdrag niet ophoudt uitwerking te hebben wat België betreft".

SLOTOPMERKING.

Enkele artikelen van het ontwerp hebben een opschrift. Dat procédé is hier te verwerpen. Ook van de indeling in hoofdstukken moet, in een zo weinig omvangrijke tekst, worden afgezien.

La chambre était composée de

Messieurs : J. MASQUELIN, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

H. ROUSSEAU, conseillers d'Etat,
J. van den BOSSCHE, staatsraden,

P. DE VISSCHER, assesseurs de la section de législation,

C. DESCHAMPS, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Madame : J. TRUYENS, greffier.
Mevrouw : griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M.J. van den BOSSCHE.
Le rapport a été présenté par M. E. RONSMANS, auditeur adjoint.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. van den BOSSCHE.
Het verslag werd uitgebracht door de H. E. RONSMANS, adjunct-auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

J. TRUYENS. J. MASQUELIN.