

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 Communications, le 28 juillet 1970, d'une demande d'avis sur un projet de loi "sur la sécurité des navires", a donné le 23 novembre 1970 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 28e juli 1970 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "op de veiligheid der schepen", heeft de 23e november 1970 het volgend advies gegeven :

Article 1er.

Cet article, qui ne comprend que des définitions, devrait faire l'objet d'un chapitre.

Au 3°, alinéa 2, le mot "bâtiment" - qui est aussi employé dans d'autres articles, notamment à l'article 3, § 2 - n'est pas défini. Selon le fonctionnaire délégué, ce mot doit s'entendre dans son sens le plus large et désigne pratiquement tout engin susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau. Il s'indiquerait que la notion de bâtiment soit précisée dans l'article 1er ou, à tout le moins, dans l'exposé des motifs.

*

* *

En vertu de l'article 2, § 1er, du projet, tout navire doit être en état de sécurité, ce qui signifie que sont seuls soumis à cette obligation les "navires", ce terme devant être entendu au sens de l'article 1er, 3°, qui en donne la définition.

Or, ne constituent pas des navires le bâtiment de plaisance dont il est question à l'article 1er, 4°, puisqu'il fait l'objet d'une définition différente de celle du navire, ni non plus le bâtiment loué faisant de la navigation de plaisance ou qui y est destiné, puisque l'article 1er, 3°, ne l'assimile pas à un navire.

Il faudrait logiquement conclure de ces prémisses que le bâtiment qui ne constitue pas un navire ou qui ne lui est pas assimilé ne devra pas répondre aux conditions de sécurité prévues par la loi en projet.

.../...

Si telle n'était pas l'intention du Gouvernement, les textes devraient être modifiés.

*

* *

Aux 4° et 5° de l'article 1er, les définitions du bâtiment de plaisance et des eaux maritimes belges se réfèrent à des définitions données dans des arrêtés royaux déterminés. Afin d'éviter toute difficulté dans l'hypothèse où ces arrêtés royaux seraient modifiés, la rédaction suivante est proposée :

"4° "bâtiment de plaisance" : le bâtiment défini par le Roi pour l'application de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer;

5° "eaux maritimes belges" : la mer territoriale, les ports du littoral, l'Escaut maritime inférieur, le canal Gand-Terneuzen, le port de Gand et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges, telles que les limites en sont fixées par le Roi".

Article 2.

Le § 1er établit le principe qui est à la base de la loi : tout navire doit être en état de sécurité. La règle est applicable tant aux navires belges qu'aux navires étrangers qui prennent la mer à partir d'un port belge ou qui naviguent dans les eaux maritimes belges. Le § 1er devrait donc commencer comme suit : "Aucun navire belge ou étranger ne peut prendre la mer ...".

.../...

En ce qui concerne les navires belges, l'état de sécurité est constaté (article 2, § 2) par un certificat de navigabilité (ou par un certificat provisoire de navigabilité) dont la délivrance est subordonnée au respect des conditions fixées par le Roi en vertu de l'article 4, et par des certificats internationaux déterminés par le Roi (article 9, 1°). Le § 2 de l'article 2 devrait commencer par les mots : "Sous réserve des dispositions ...".

L'article 2 ne contient aucune disposition relative aux navires étrangers; il devrait être complété par un paragraphe 3 disposant que l'état de sécurité des navires étrangers est constaté conformément aux conventions internationales et par un paragraphe 4 réglant la situation des navires étrangers qui ne sont pas soumis aux règles de sécurité prévues par les conventions internationales.

A cet égard, il faut observer que tous les navires ne tombent pas nécessairement sous l'application des conventions internationales en la matière. C'est ainsi que la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 17 juin 1960 et approuvée par la loi du 21 janvier 1966, qui prévoit la délivrance et les conditions de délivrance des certificats internationaux, n'est, notamment, pas applicable aux navires à passagers qui transportent moins de douze passagers (Règle 2, f), ni aux navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute (Règle 3). Pour les navires étrangers auxquels la convention précitée ne s'applique pas, la référence à des certificats internationaux pour apprécier l'état de sécurité de ces navires est donc inadéquate.

..../...

Par ailleurs, il faut tenir compte des navires des Etats étrangers qui ne sont pas parties aux Conventions internationales. L'article 30 du projet prévoit ce cas et prend la loi étrangère comme règle, sous condition de réciprocité. Mais qu'en est-il lorsqu'il n'y a pas réciprocité ?

Article 3.

Cet article établit un régime spécial pour les navires belges naviguant exclusivement le long d'une côte (§ 1er), pour les bâtiments destinés à un voyage spécial (§ 2) et pour les bâtiments transportant habituellement dans les eaux maritimes belges plus de six personnes moyennant paiement (§ 3).

§ 1er. L'alinéa 1er est inutile et peut être omis.

Afin de distinguer le certificat de navigabilité exigé des bâtiments qui ne naviguent que le long des côtes, du certificat de navigabilité exigé de tous les navires, il est proposé d'employer l'expression "certificat de navigabilité côtière".

Par ailleurs, le texte devrait faire ressortir que le régime spécial n'est applicable qu'aux navires belges faisant exclusivement de la navigation le long d'une côte.

§ 2. La notion de voyage spécial manque de précision. Selon le fonctionnaire délégué, l'appréciation du caractère spécial du voyage appartient au chef de district du service de l'inspection maritime ou, le cas échéant,

.../...

au fonctionnaire consulaire belge. Serait un voyage spécial le voyage fait par un navire qui transporterait des marchandises pour lesquelles il ne serait pas conçu, si ce transport était de nature à avoir une influence sur les conditions de sécurité du navire. L'acheminement d'une grue flottante, d'un derrick flottant pourrait aussi constituer un voyage spécial.

La méconnaissance des dispositions de la loi en projet étant sanctionnée pénalement, l'expression "voyage spécial", qui n'est pas utilisée en l'espèce dans son sens normal, devrait faire l'objet d'une définition dans l'article 1er.

§ 3. Les bâtiments visés par cette disposition sont ceux qui font habituellement le transport rémunéré de personnes dans les eaux maritimes belges, c'est-à-dire dans la mer territoriale, les ports du littoral, l'Escaut maritime inférieur, le canal Gand-Terneuzen, le port de Gand et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges. La loi en projet leur est applicable, sauf les articles 1er, 3, 6, 7, 9, 10, § 1er, et 12.

Il y a une contradiction à rendre applicable à ces bâtiments l'article 2 du projet - qui prévoit, notamment, l'obligation d'être en possession de certificats internationaux - et à les faire échapper à l'application de l'article 9 qui concerne ces mêmes certificats et auquel l'article 2 fait référence.

Par ailleurs, le bâtiment qui fait, dans la mer territoriale, le transport rémunéré de personnes est un navire au sens de la loi en projet, en vertu de la

.../...

définition donnée dans l'article 1er, 3°. Ce navire est-il soumis à l'article 2, § 2, ou à l'article 3, § 3 ? Devra-t-il, ou non, être en possession de certificats internationaux ? En toute hypothèse, la rédaction du § 3 : "Est assimilé à un navire ..." est inadéquate .

Il conviendrait, en conséquence, que l'article 3, § 3, soit entièrement revu.

*

* *

La rédaction suivante est proposée pour l'article 3 du projet :

"Article 3.-

§ 1er. Sont soumis à un régime spécial :

1° les navires belges naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long d'une côte.

Ces navires doivent être munis d'un certificat de navigabilité côtière qui n'est valable que pour la zone qui y est indiquée.

Le certificat est délivré et la durée de sa validité est éventuellement prorogée conformément à l'article 5, § 3, par le chef de district du service de l'inspection maritime.

Le Roi fixe les conditions dans lesquelles le chef de district du service de l'inspection maritime détermine les limites d'une zone de navigation restreinte;

2° les bâtiments belges, autres que les bâtiments de plaisance, qui entreprennent un voyage spécial.

.../...

Ces bâtiments doivent être munis d'une autorisation de départ délivrée pour la durée et aux conditions fixées par le chef de district du service de l'inspection maritime et, à l'étranger, par un fonctionnaire consulaire belge.

L'autorisation de départ n'est délivrée que si le voyage spécial ne présente aucun inconvénient pour la sécurité des personnes embarquées.

A l'étranger, l'autorisation de départ n'est donnée que sur rapport favorable de trois experts de sociétés de classification reconnues, désignés par le fonctionnaire consulaire belge. Une copie de l'autorisation et du rapport est transmise au chef de district du service de l'inspection maritime.

3° (voir l'observation au sujet de l'article 3, § 3, du projet) ...

§ 2. Sont exclus de l'application de la présente loi, les bâtiments affectés aux amusements de plage, sauf si ces bâtiments possèdent un équipage et se livrent à des opérations lucratives.

§ 3. Le Roi peut rendre la présente loi applicable, en tout ou en partie, aux bâtiments ou engins qui ne tombent pas sous l'application de l'article 3, § 1er, 3°, et § 2 ".

.../...

Article 4.

La rédaction suivante est proposée pour le 3°, compte tenu du texte proposé pour l'article 3 :

"3° la mesure dans laquelle les navires et les bâtiments visés à l'article 3, 1° et 3°, doivent satisfaire aux dispositions prises en vertu du 1° du présent article, ainsi que les attributions des chefs de district en la matière".

*

* *

Article 5.

La rédaction suivante est proposée pour le § 1er :

" § 1er. Le certificat de navigabilité est délivré par le service de l'inspection maritime et, dans les cas prévus aux articles 6 et 7, par un fonctionnaire consulaire belge.

Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci".

*

* *

.../...

L'article 6 traitant du certificat provisoire de navigabilité, il vaudrait mieux ajouter un § 4 à cet article , qui reprendrait la matière du § 2 de l'article 5 relative au certificat provisoire. En conséquence, le texte suivant est proposé pour le § 2 de l'article 5 :

" § 2. Le Roi fixe les conditions dans lesquelles le certificat de navigabilité est délivré ainsi que la teneur et la durée de validité de celui-ci".

*

* *

Le § 3 pourrait être rédigé en ces termes :

"§ 3. Le certificat de navigabilité peut faire l'objet d'une seule prorogation d'une durée maximum d'un mois. Cette prorogation est accordée soit par le chef de district du service de l'inspection maritime, soit par un fonctionnaire consulaire belge.

Mention de la prorogation est faite sur le certificat par le fonctionnaire compétent".

Article 6.

Le § 3 pourrait être rédigé comme suit :

" § 3. Une copie des certificats provisoires de navigabilité et des rapports des experts ou des certificats étrangers nationaux ou internationaux, sur le vu

.../...

desquels le certificat provisoire a été délivré, est expédiée sans délai ... (comme au projet) ... ".

*

* *

Compte tenu de l'observation faite à propos de l'article 5, § 2, l'article 6 devrait être complété par un § 4 rédigé en ces termes :

"§ 4. La validité du certificat provisoire de navigabilité expire en tous cas à l'arrivée du navire en Belgique ou, pour les navires visés à l'article 7, à l'arrivée du navire dans le port où celui-ci relâche le plus fréquemment, s'il y arrive avant d'atteindre un port belge".

Article 7.

Au § 1er, les mots "par le fonctionnaire consulaire belge dans le ressort duquel ..." devraient être remplacés par "par le fonctionnaire compétent du poste consulaire belge dans le ressort duquel ...".

Le § 3 pourrait être rédigé comme suit :

"§ 3. L'article 6, § 3, est applicable lors de la délivrance des certificats prévus au présent article".

.../...

Article 8.

La seconde phrase de l'alinéa 2 du § 1er pourrait être remplacée par la phrase suivante :

"Toutefois, l'intervention d'un seul expert est suffisante si le capitaine ou l'autre représentant du propriétaire prouve qu'il était dans l'impossibilité d'en désigner trois".

Le même alinéa 2 emploie l'expression : "Lorsqu'à l'étranger il n'existe pas de fonctionnaire consulaire belge sur les lieux ...".

Le § 2 de l'article emploie des expressions différentes. A l'alinéa 2 de ce paragraphe, il est question du "capitaine qui entre en contact avec le fonctionnaire consulaire belge ou, à défaut de ce dernier, avec ... " et, à l'alinéa 3, de "personnes disponibles".

Il serait souhaitable d'unifier la terminologie en la matière et de préciser le sens de l'expression choisie.

Article 9.

Au 2°, il serait préférable de remplacer les mots "acceptées par la Belgique" par "auxquelles la Belgique est Partie".

.../...

Article 10.

Au § 3, l'alinéa 2 devrait être rédigé de la manière suivante :

"La même dispense peut être accordée quand les certificats sont délivrés par un service public compétent étranger".

L'alinéa 3 du même paragraphe devrait être rédigé de manière plus correcte.

Au § 4, les mots "détermine quels sont" devraient être remplacés par "désigne".

Article 11.

Il serait préférable de rédiger comme suit les deux derniers alinéas du § 1er :

"Il veille au respect des conventions internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et aux lignes de charge des navires, auxquelles la Belgique est partie.

Cette surveillance doit s'exercer, dans la mesure du possible, sans gêner l'exploitation commerciale des navires".

Au § 2, le mot "également" doit être omis. Il en est de même au § 3 des mots "En outre".

Il est proposé de rédiger comme suit l'alinéa 1er du § 4 :

"Le Roi fixe les attributions des commissaires maritimes et des fonctionnaires consulaires belges relatives au contrôle des équipages à bord des navires et à la possession des certificats d'aptitude physique, brevets, licences ou autres attestations requises, ainsi que les attributions des commissaires maritimes relatives au contrôle du nombre de passagers embarqués et du franc-bord des navires".

Article 12.

La subdivision en paragraphes peut être supprimée.

Article 13.

L'article 18 de la loi en projet rend l'article 13 applicable aux experts désignés par le fonctionnaire consulaire belge. Il serait plus simple de désigner directement les experts dans l'article 13.

Il est, en conséquence, proposé de rédiger comme suit le début du § 1er :

"Les fonctionnaires du service de l'inspection maritime, les fonctionnaires consulaires belges et les experts qu'ils désignent ... ",
et au § 2, de remplacer les mots "aux fonctionnaires visés au présent article" par "aux fonctionnaires et experts visés au § 1er".

Article 14.

L'alinéa 4 du § 1er. doit se lire :

"Le chef de district ... , s'il existe des présomptions ... ou de ses passagers est compromise".

Au dernier alinéa du § 1er, il faut lire : "... qui procède à l'arrêt ou à la libération ... ".

Article 15.

La référence à l'article 3, § 1er, alinéa 4, est inexacte. Il s'agit de l'article 3, § 2, alinéa 4.

Compte tenu de la rédaction proposée pour l'article 3, le début de l'article 15 devrait être rédigé comme suit :

"Sauf dans les cas prévus à l'article 3, § 1er, 2°, dernier alinéa ... ".

Article 17.

L'article 18 de la loi en projet rend l'article 17 applicable au fonctionnaire consulaire belge. Il serait plus simple de mentionner ce fonctionnaire dans l'article 17.

Par ailleurs, l'article 17 devrait préciser à qui la copie du procès-verbal doit être notifiée, compte tenu de l'article 19, alinéa 2.

.../...

La rédaction suivante est proposée pour l'article 17 :

"Article 17.-

En cas de refus d'un certificat ou d'une autorisation de départ, ou en cas d'arrêt d'un navire ou d'un bâtiment en vertu de l'article 14, le service de l'inspection maritime ou, le cas échéant, le fonctionnaire consulaire belge dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures, à ... (voir l'observation qui précède)".

Article 18.

Les modifications proposées aux articles 13 et 17 rendent l'article 18 inutile.

Si ces modifications sont retenues, l'article 18 pourrait reprendre la disposition qui fait l'objet de l'article 32, sous la forme suivante :

"Article 18.-

Le Roi organise le service de l'inspection maritime".

Article 19.

Il est proposé de rédiger l'alinéa 3 comme suit :

"L'appel est porté devant le conseil d'enquête maritime par une requête adressée au président et contenant un exposé des moyens invoqués".

*

* *

Le projet est muet en ce qui concerne les recours qui pourraient être dirigés contre les décisions du conseil d'enquête maritime statuant en appel des décisions prises par le service d'inspection maritime ou le consul de Belgique (article 9 de la loi du 30 juillet 1926).

L'article 40 de cette dernière loi ne prévoit de recours en cassation que contre les décisions rendues par le conseil d'enquête maritime dans les matières prévues aux articles 3, 4 et 7, soit en matière disciplinaire et en matière de constatation d'inaptitude physique.

Depuis la loi du 23 décembre 1946, il y a lieu de considérer que les recours contre les décisions du conseil d'enquête maritime en d'autres matières relèvent de la compétence du Conseil d'Etat. Toutefois, le Code judiciaire en son article 614, 8°, dispose que la Cour de cassation statue sur les demandes en cassation des décisions du conseil d'enquête maritime.

Malgré la généralité de ces termes et compte tenu du fait que la loi du 10 octobre 1967 n'abroge pas expressément l'article 40 précité de la loi du 30 juillet 1926, il est permis de penser que le Code judiciaire n'a fait que rappeler la législation existante en sorte que la compétence de la Cour de cassation ne s'étendrait pas aux matières autres que celles qui sont visées aux articles 3, 4 et 7 précités (1).

.../...

- (1) Point de vue qui se trouve confirmé par le passage ci-après reproduit des travaux préparatoires de la loi du 10 octobre 1967 :

" ... Les commissions ont complété les articles 610, 614 et 615 par le rappel de diverses dispositions constitutionnelles et légales existant à ce jour et déterminant la compétence de la Cour de cassation dans certaines matières fiscales et disciplinaires ou quant au jugement des Ministres" (Pas. , 1967, Code judiciaire, p. 848).

En vue d'éviter toute contestation à cet égard, le Gouvernement aura à apprécier s'il ne conviendrait pas de rédiger l'article 614, 8°, du Code judiciaire comme suit :

"8° des décisions du conseil d'enquête maritime visées aux articles 3, 4 et 7 de la loi du 30 juillet 1926 instaurant un conseil d'enquête maritime".

Article 28.

La rédaction suivante est proposée :

"Article 28.-

Sans préjudice des pouvoirs des ~~commissaires~~ **maritimes** et des autres officiers de police judiciaire, les fonctionnaires du service d'inspection maritime et les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire, les infractions aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris pour son exécution".

Chapitre VI.

L'intitulé devrait être rédigé en ces termes :
"Dispositions spéciales concernant les navires battant pavillon étranger".

Article 30.

Les mots "qu'elle est reconnue" doivent être remplacés par "qu'elle soit reconnue". Par ailleurs, le début de l'article doit se lire : "Lorsqu'un navire bat le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la convention ... ou à la convention concernant ...".

Article 31.

Il serait préférable d'écrire : "Le Roi détermine
...".

Article 32.

Il a été proposé de transférer cet article dans l'article 18. Si cette proposition est retenue, le chapitre VIII pourrait être intitulé : "Dispositions modificatives et finales", et, par ailleurs, le numérotage des articles suivants devrait être modifié.

Article 33.

Il est proposé de rédiger cet article comme suit :

"Article 33.-

Le Roi prend les mesures transitoires nécessaires".

Article 34.---

La rédaction suivante est proposée :

"Article 34.-

Dans l'article 63 de la loi du 21 août 1879 contenant le livre II du Code de commerce, modifié par la loi du 25 août 1920, les mots "Le permis de navigation" sont remplacés par les mots "Le certificat de navigabilité ou le certificat provisoire de navigabilité et, le cas échéant, les certificats internationaux requis".

Article 36.

Cet article doit être rédigé de la manière suivante :

"Article 36.-

La loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires, modifiée par la loi du 30 juillet 1926, est abrogée".

Observation finale.

Indépendamment des observations particulières faites au sujet de certaines dispositions du projet, le Conseil d'Etat constate que la rédaction de nombreuses autres dispositions laisse à désirer et devrait être revue. Il en est de même de l'exposé des motifs.

Artikel 1.

Dit artikel geeft alleen begripsomschrijvingen.
Het zou een afzonderlijk hoofdstuk moeten vormen.

Onder 3°, tweede lid, is de term "vaartuig" - die ook in andere artikelen voorkomt, onder meer in artikel 3, § 2 - niet omschreven. Volgens de gemachtigde ambtenaar moet hij in zijn ruimste betekenis worden verstaan, en is er praktisch elk tuig mee bedoeld dat als vervoermiddel te water kan worden gebruikt. Het begrip "vaartuig" zou in artikel 1 of althans in de memorie van toelichting omschreven moeten worden.

*

* *

Krachtens artikel 2, § 1, van het ontwerp moet elk schip "in staat van veiligheid" zijn. Die verplichting geldt dus alleen voor "schepen", te verstaan volgens de definitie onder artikel 1, 3°.

"Schepen" zijn niet : pleziervaartuigen als bedoeld in artikel 1, 4°, waar immers een andere begripsomschrijving is gegeven dan voor "schip", en evenmin verhuurde vaartuigen die "aan pleziervaart doen of hiertoe bestemd zijn", en die door artikel 1, 3°, niet met schepen gelijkgesteld worden.

De voor de hand liggende conclusie is dat een vaartuig dat geen schip is of er niet mee gelijkgesteld wordt, niet moet voldoen aan de in het ontwerp gestelde veiligheidseisen.

.../...

Mocht de Regering het niet zo bedoelen, dan dienen de teksten gewijzigd te worden.

*

* *

Onder 4° en 5° van artikel 1 verwijzen de definities van "pleziervaartuigen" en van "Belgische zeewateren" naar definities die in welbepaalde koninklijke besluiten zijn gegeven. Om moeilijkheden bij eventuele wijziging van die besluiten te ondervangen, wordt voorgesteld de tekst als volgt te redigeren :

"4° "pleziervaartuig" : het vaartuig zoals het door de Koning omschreven is voor de toepassing van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven;

5° "Belgische zeewateren" : de territoriale zee, de havens van de kust, de Beneden-Zeeschelde, het kanaal Gent-Terneuzen, de haven van Gent en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge, zoals de grenzen ervan door de Koning zijn vastgesteld".

Artikel 2.

Paragraaf 1 stelt het beginsel dat aan de wet ten grondslag ligt : elk schip moet in staat van veiligheid zijn. De regel geldt zowel voor Belgische schepen als voor vreemde schepen die "van uit een Belgische haven zee kiezen of in de Belgische zeewateren varen". De paragraaf zou dan ook als volgt moeten beginnen : "Geen Belgisch of vreemd schip mag van uit ...".

.../...

Voor Belgische schepen blijkt de staat van veiligheid (artikel 2, § 2) uit een certificaat van deugdelijkheid (of uit een voorlopig certificaat van deugdelijkheid) dat wordt afgegeven onder de voorwaarden welke de Koning bepaalt krachtens artikel 4, en uit door de Koning bepaalde internationale certificaten (artikel 9, 1°). Paragraaf 2 van artikel 2 zou als volgt moeten beginnen: "Behoudens het bepaalde in ...".

In artikel 2 staat geen bepaling betreffende vreemde schepen; in een toe te voegen paragraaf 3 zou gezegd moeten worden, dat de staat van veiligheid van vreemde schepen wordt vastgesteld overeenkomstig de internationale overeenkomsten, terwijl een paragraaf 4 de toestand zou moeten regelen van de vreemde schepen die niet onder de veiligheidsvoorschriften van de internationale overeenkomsten vallen.

Op te merken valt, dat niet alle schepen noodzakelijk onder toepassing van de ter zake bestaande internationale overeenkomsten vallen. Zo is het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, ondertekend op 17 juni 1960 te Londen, en goedgekeurd bij de wet van 21 januari 1966, hetwelk voorziet in de afgifte en de voorwaarden voor afgifte van de internationale certificaten, onder meer niet van toepassing op passagiersschepen die minder dan twaalf passagiers vervoeren (Voorschrift 2, f), en evenmin op vrachtschepen met een bruto-inhoud van minder dan 500 ton (Voorschrift 3). Ten aanzien van vreemde schepen waarvoor dat Verdrag niet geldt, is de verwijzing naar internationale certificaten dus niet dienstig voor een oordeel over de staat van veiligheid.

.../...

Ook moet rekening worden gehouden met schepen van vreemde Staten die geen partij zijn bij internationale overeenkomsten. Artikel 30 van het ontwerp voorziet in dat geval en neemt de vreemde wet als regel, op voorwaarde van wederkerigheid. Maar wat als er geen wederkerigheid is ?

Artikel 3.

Dit artikel stelt een bijzondere regeling in voor Belgische schepen die uitsluitend "langsheen een kust" varen (§ 1), voor vaartuigen die "bestemd zijn om een bijzondere reis te ondernemen" (§ 2) en voor vaartuigen die "gewoonlijk in de Belgische zeewateren meer dan 6 personen tegen betaling" vervoeren (§ 3).

§ 1. Het eerste lid kan als overbodig vervallen.

Ten einde het certificaat van deugdelijkheid voor vaartuigen die alleen ~~aan~~ kustvaart doen, te onderscheiden van het certificaat dat van alle schepen wordt geëist, stelt de Raad van State voor te werken met de term "certificaat van deugdelijkheid voor kustvaart".

Uit de tekst zou moeten blijken dat de bijzondere regeling alleen geldt voor Belgische schepen die uitsluitend langs een kust varen.

§ 2. Het begrip "bijzondere reis" is te vaag. Volgens de gemachtigde ambtenaar dient het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar uit te maken of het al dan niet om een "bijzondere reis" gaat. Bijzonder zou zijn de reis van een schip dat goederen vervoert waarvoor

het eigenlijk niet gemaakt is, als dat vervoer een terugslag kan hebben op de staat van veiligheid van het schip. Ook het vervoeren van een drijvende kraan, of een drijvende boortoren zou een reis "bijzonder" kunnen maken.

Overtreding van het bepaalde in de wet wordt gestraft. Daarom zou de term "bijzondere reis", die hier niet in zijn gewone betekenis gebruikt is, in artikel 1 moeten worden omschreven.

§ 3. Deze bepaling slaat op vaartuigen die gewoonlijk en tegen betaling personen vervoeren in de Belgische zee-wateren, met andere woorden in de territoriale zee, de havens van de kust, de Beneden-Zeeschelde, het kanaal Gent-Terneuzen, de haven van Gent en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge. Voor die vaartuigen is de ontwerp-wet van toepassing, op de artikelen 1, 3, 6, 7, 9, 10, § 1, en 12 na.

Het gaat niet aan, op die vaartuigen wel toepassing te maken van artikel 2 van het ontwerp - hetwelk onder meer internationale certificaten eist - en niet van artikel 9, dat op dezelfde certificaten betrekking heeft en waarnaar artikel 2 verwijst.

Voorts is het vaartuig dat in de territoriale zee tegen betaling personen vervoert, een schip in de zin van de ontwerp-wet, en wel op grond van de definitie onder artikel 1, 3°. Valt het onder toepassing van artikel 2, § 2, of van artikel 3, § 3 ? Moet het al dan niet in het bezit zijn van internationale certificaten ? In ieder geval is § 3 : "Wordt ... met een schip gelijkgesteld" niet geredigeerd zoals het hoort.

Artikel 3, § 3, dient dan ook geheel te worden herzien.

Voorgesteld wordt, ~~artikel~~ 3. van het ontwerp als volgt te lezen :

"Artikel 3.-

§ 1. Onder een bijzondere regeling vallen :

- 1° Belgische schepen die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs een kust varen.

Die schepen moeten voorzien zijn van een certificaat van deugdelijkheid voor kustvaart dat alleen voor het daarop vermelde gebied geldig is.

Het certificaat wordt afgegeven en de geldigheidsduur ervan wordt eventueel verlengd overeenkomstig artikel 5, § 3, door het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie.

De Koning stelt de voorwaarden vast waaronder het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie de grenzen van een beperkt vaargebied bepaalt.

- 2° Belgische vaartuigen, met uitsluiting van pleziervaartuigen, die een bijzondere reis ondernemen.

Die vaartuigen moeten voorzien zijn van een afvaartvergunning die wordt afgegeven voor de duur en onder de voorwaarden bepaald door het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie en, in het buitenland, door een Belgisch consulair ambtenaar.

De afvaartvergunning wordt alleen afgegeven als de bijzondere reis geen gevaar oplevert voor de veiligheid van opvarenden.

In het buitenland wordt de afvaartvergunning alleen verleend op gunstig verslag van drie door de Belgische consulaire ambtenaar aangewezen deskundigen van erkende classificatiemaatschappijen. Een afschrift van vergunning en verslag wordt bezorgd aan het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie.

.../...

3° ... (zie de opmerking betreffende artikel 3, § 3, van het ontwerp)...

§ 2. Deze wet vindt geen toepassing op vaartuigen voor strandvermaak, tenzij deze een bemanning hebben en winstgevende verrichtingen doen.

§ 3. De Koning kan deze wet geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op vaartuigen of tuigen waarop artikel 3, § 1, 3°, en § 2 geen toepassing vindt".

Artikel 4.

Men leze dit artikel als volgt, met inachtneming, voor 3°, van de voor artikel 3 voorgestelde tekst :

"Artikel 4.-

De Koning bepaalt :

- 1° op de grondslag van de dienst en de vaart waartoe het is bestemd, de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen ...;
- 2° de voorwaarden waaronder de districtshoofden van de dienst zeevaartinspectie in bijzondere gevallen vrijstelling kunnen verlenen van een of meer bepalingen...;
- 3° de mate waarin de in artikel 3, 1° en 3°, bedoelde schepen en vaartuigen de krachtens 1° van dit artikel genomen maatregelen moeten nakomen, alsook de bevoegdheden welke de districtshoofden ter zake hebben;

.../...

4° de verplichtingen van kapiteins, van andere opvarenden en van eigenaars ...".

*

* *

Artikel 5.

Voorgesteld wordt, § 1 als volgt te redigeren :

"§ 1. Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven door de dienst zeevaartinspectie en, in de gevallen bedoeld in de artikelen 6 en 7, door een Belgisch consulaire ambtenaar.

Het certificaat stelt vast, tot het tegenbewijs geleverd is, dat het schip in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van de wet en van de besluiten tot uitvoering ervan".

*

* *

Wat nu in § 2 van artikel 5 over het voorlopig certificaat van deugdelijkheid gezegd wordt, kan beter onder een § 4 worden toegevoegd aan artikel 6, dat immers over dat certificaat handelt. Derhalve wordt voorgesteld, § 2 van artikel 5 als volgt te redigeren :

.../...

" § 2. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven, alsook de inhoud en de geldigheidsduur ervan".

*

* *

Paragraaf 3 kan als volgt worden gelezen :

"§ 3. Het certificaat van deugdelijkheid mag éénmaal voor ten hoogste een maand verlengd worden. Die verlenging wordt toegestaan hetzij door het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie, hetzij door een Belgisch consulaire ambtenaar.

Van de verlenging wordt door de bevoegde ambtenaar melding gemaakt op het certificaat".

Artikel 6.

Paragraaf 3 leze men als volgt :

"§ 3. Een afschrift van de voorlopige certificaten van deugdelijkheid en van de verslagen van deskundigen of van de nationale of internationale buitenlandse certificaten op overlegging waarvan het voorlopig certificaat is afgegeven, wordt onverwijld aan het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie gezonden. Deze mag nagaan of de voorwaarden voor de afgifte van het certificaat in acht zijn genomen".

*

* *

.../...

" § 2. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven, alsook de inhoud en de geldigheidsduur ervan".

*

*

*

Paragraaf 3 kan als volgt worden gelezen :

"§ 3. Het certificaat van deugdelijkheid mag éénmaal voor ten hoogste een maand verlengd worden. Die verlenging wordt toegestaan hetzij door het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie, hetzij door een Belgisch consulaire ambtenaar.

Van de verlenging wordt door de bevoegde ambtenaar melding gemaakt op het certificaat".

Artikel 6.

Paragraaf 3 leze men als volgt :

"§ 3. Een afschrift van de voorlopige certificaten van deugdelijkheid en van de verslagen van deskundigen of van de nationale of internationale buitenlandse certificaten op overlegging waarvan het voorlopig certificaat is afgegeven, wordt onverwijld aan het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie gezonden. Deze mag nagaan of de voorwaarden voor de afgifte van het certificaat in acht zijn genomen".

*

*

*

.../...

Met inachtneming van hetgeen bij artikel 5, § 2, is opgemerkt, zou artikel 6 moeten worden aangevuld met een § 4, luidend als volgt :

"§ 4. De geldigheid van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid verstrijkt in ieder geval bij aankomst van het schip in België of, voor de schepen bedoeld in artikel 7, bij aankomst van het schip in de haven welke het meestal aandoet, indien het daar aankomt vóór het een Belgische haven bereikt".

Artikel 7.

In § 1 vervange men de woorden "door de Belgische consulaire ambtenaar, in wiens ressort ..." door "door de bevoegde ambtenaar van de Belgische consulaire post in het ressort waarvan ...".

Paragraaf 3 kan als volgt worden geredigeerd :

"§ 3. Artikel 6, § 3, is van toepassing bij afgifte van in dit artikel bedoelde certificaten".

Artikel 8.

De tweede volzin van het tweede lid van § 1 kan als volgt worden vervangen :

"Met het optreden van één deskundige kan echter worden volstaan indien de kapitein of de andere vertegenwoordiger van de eigenaar bewijst dat hij er onmogelijk drie kon aanwijzen".

.../...

Hetzelfde tweede lid werkt met de termen :
"In het buitenland, als er ter plaatse geen Belgische
consulaire ambtenaar aanwezig is ...".

Paragraaf 2 van het artikel gebruikt andere
bewoordingen. In het tweede lid van die paragraaf is sprake
van "de kapitein die in verbinding treedt met de Belgische
consulaire ambtenaar of, bij gebreke van deze, met ...", en
in het derde lid van "beschikbare personen".

Het is wenselijk dat eenheid wordt gebracht in
de terminologie en dat de betekenis van de gekozen term
wordt omschreven.

Artikel 9.

De tekst onder 2° kan beter als volgt worden
gelezen :

"2° de voorwaarden waaronder internationale certificaten
aan vreemde schepen worden afgegeven overeenkomstig
internationale verdragen waarbij België partij is".

Artikel 10.

In § 3 zou het tweede lid als volgt moeten
worden gelezen :

"Dezelfde vrijstelling kan worden verleend
wanneer de certificaten worden afgegeven door een bevoegde
buitenlandse openbare dienst".

Het derde lid van § 3 heeft een correctere
lezing.

.../...

In § 4 leze men : "... wijst de classificatie-maatschappijen en de bevoegde buitenlandse openbare diensten aan waarvan de certificaten kunnen worden aanvaard onder de voorwaarden die hij vaststelt".

Artikel 11.

De laatste twee alinea's van § 1 leze men bij voorkeur als volgt :

"Hij ziet toe dat de internationale verdragen betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee en betreffende de uitwatering van schepen, waarbij België partij is, worden nageleefd.

Dat toezicht moet zoveel mogelijk geschieden zonder dat de handelsexploitatie van de schepen wordt belemmerd".

In § 2 en in § 3 schrappe men "eveneens".

Voorgesteld wordt, het eerste lid van § 4 als volgt te redigeren :

"De Koning bepaalt de bevoegdheden van waterschouten en Belgische consulaire ambtenaren inzake controle van bemanningen aan boord van schepen en het bezit van certificaten van lichamelijke geschiktheid, brevetten, vergunningen of andere vereiste getuigschriften, alsook de bevoegdheden van waterschouten inzake controle van het aantal opvarenden en van de uitwatering van schepen".

.../...

Artikel 12.

De onderverdeling in paragrafen kan vervallen.

Artikel 13.

Artikel 18 van de ontwerp-wet verklaart artikel 13 toepasselijk op deskundigen die door de Belgische consulaire ambtenaar worden aangewezen. Het ligt meer voor de hand, de deskundigen direct in artikel 13 te vermelden.

Derhalve wordt voorgesteld het begin van § 1 als volgt te redigeren :

"De ambtenaren van de dienst zeevaartinspectie, de Belgische consulaire ambtenaren en de door hen aangewezen deskundigen ...", en in § 2 de woorden "de in dit artikel bedoelde ambtenaren" te vervangen door "de in § 1 bedoelde ambtenaren en deskundigen".

Artikel 14.

Het vierde lid van § 1 moet als volgt worden gelezen :

"Het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie of zijn gemachtigde ..., elk vaartuig dat geen schip is, te doen ophouden indien ernstige vermoedens bestaan dat er gevaar kan zijn voor vaartuig, bemanning of passagiers".

Het laatste lid van § 1 leze men als volgt :

"Van de ter zake genomen beslissingen wordt kennis gegeven aan de waterschout, die het schip of vaartuig ophoudt of vrijlaat".

.../...

Artikel 15.

De verwijzing naar artikel 3, § 1, vierde lid, is onjuist. Het betreft artikel 3, § 2, vierde lid.

Met inachtneming van de tekst die voor artikel 3 is voorgesteld, zou artikel 15 als volgt moeten beginnen :

"Behoudens in de gevallen bepaald in artikel 3, § 1, 2°, laatste lid, ...".

Artikel 17.

Artikel 18 van de ontwerp-wet verklaart artikel 17 toepasselijk op de Belgische consulaire ambtenaar. Het ligt meer voor de hand die ambtenaar in artikel 17 te vermelden.

Ook zou artikel 17 moeten bepalen aan wie kennis moet worden gegeven van het afschrift van het proces-verbaal, gelet op artikel 19, tweede lid.

Voorgesteld wordt, artikel 17 als volgt te redigeren :

"Artikel 17.-

Wanneer een certificaat of een afvaartvergunning wordt geweigerd, of wanneer een schip of vaartuig krachtens artikel 14 wordt opgehouden, maakt de dienst zeevaartinspectie of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar een met redenen omkleed proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren wordt toegezonden aan ..." (zie de opmerking hiervoren).

.../...

Artikel 18.

De wijzigingen die voorgesteld zijn voor de artikelen 13 en 17 maken artikel 18 overbodig.

Worden die wijzigingen aangenomen, dan kan artikel 18 dienen voor de bepaling die in artikel 32 van het ontwerp staat :

"Artikel 18.-

De Koning organiseert de dienst zeevaartinspectie".

Artikel 19.

Het derde lid leze men als volgt :

"Hoger beroep wordt bij de Onderzoeksraad voor de scheepvaart ingesteld bij een aan de voorzitter gericht verzoekschrift waarin de middelen worden uiteengezet".

*
* * *

Het ontwerp zegt niets over voorzieningen die mochten worden ingesteld tegen beslissingen van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart, uitspraak doende in hoger beroep van de beslissingen van de dienst zeevaartinspectie of van de Belgische consul (artikel 9 van de wet van 30 juli 1926).

.../...

Volgens artikel 40 van laatstgenoemde wet is cassatieberoep alleen mogelijk tegen beslissingen , door de Onderzoeksraad voor de scheepvaart gewezen in aangelegenheden als bedoeld in de artikelen 3, 4 en 7, met name in tuchtzaken en inzake vaststelling van lichamelijke ongeschiktheid.

Sedert de wet van 23 december 1946 moet beroep tegen beslissingen van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart in andere aangelegenheden worden geacht tot de bevoegdheid van de Raad van State te behoren. Artikel 614, 8°, van het Gerechtelijk Wetboek bepaalt nochtans dat het Hof van Cassatie uitspraak doet "over de voorziening in cassatie tegen de beslissingen van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart".

Ondanks die algemene bewoordingen, en gaet op het feit dat de wet van 10 oktober 1967 het eerderevermelde artikel 40 van de wet van 30 juli 1926 niet uitdrukkelijk opheft, is de mening gewettigd dat het Gerechtelijk Wetboek alleen heeft herhaald wat de bestaande wetgeving is, zodat de bevoegdheid van het Hof van Cassatie niet meer zou omvatten dan de aangelegenheden die bedoeld zijn in de eerderevermelde artikelen 3, 4 en 7 (1).

.../...

-
- (1) Dit standpunt vindt bevestiging in de volgende passus uit de parlementaire voorbereiding van de wet van 10 oktober 1967 : "... de Commissies hebben de artikelen 610, 614 en 615 aangevuld met een herhaling van de verscheidene grondwettelijke en wetsbepalingen die thans bestaan en die de bevoegdheid bepalen van het Hof van Cassatie in sommige fiscale en tuchtaangelegenheden of voor de berechtiging van ministers" (Gedr. St., Senaat, zitting 1964-1965, nr. 170, blz. 104).

Artikel 30.

Het artikel leze men als volgt :

"Artikel 30.-

Ingeval een schip de vlag voert van een Staat die geen partij is bij het Internationaal Verdrag ... of bij het Verdrag betreffende de uitwatering, wordt ... op voorwaarde dat deze wet ... toestaat en bij koninklijk besluit als gelijkwaardig met de Belgische wet wordt erkend".

Artikel 31.

Men schrijve : "De Koning bepaalt ...".

Artikel 32.

Er is voorgesteld dit artikel onder te brengen in artikel 18. Als daarop wordt ingegaan, kan het opschrift van hoofdstuk VIII als volgt worden gelezen : "Wijzigings- en slotbepalingen". De volgende artikelen moeten dan worden vernummerd .

Artikel 33.

Men leze :

"Artikel 33.-

De Koning neemt de nodige overgangsmaatregelen".

.../...

Artikel 34.

Voorgesteld wordt :

"Artikel 34.-

In artikel 63 van de wet van 21 augustus 1879 houdende boek II van het Wetboek van koophandel, gewijzigd bij de wet van 25 augustus 1920, worden de woorden "De bewijzen van deugdelijkheid" vervangen door "Het certificaat van deugdelijkheid of het voorlopig certificaat van deugdelijkheid en, in voorkomend geval, de vereiste internationale certificaten".

Artikel 36.

Dit artikel moet als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 36.-

De wet van 25 augustus 1920 op de veiligheid der schepen, gewijzigd bij de wet van 30 juli 1926, wordt opgeheven".

SLOTBEPALINGEN.

Afgezien van de bijzondere opmerkingen die zijn gemaakt bij een aantal bepalingen van het ontwerp, constateert de Raad van State dat de redactie van veel andere bepalingen te wensen overlaat en herzien moet worden. Dit geldt ook voor de memorie van toelichting.

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs : G. VAN BUNNEN, de Heren :	conseiller d'Etat, staatsraad,	président, voorzitter,
J. MASQUELIN, Madame : G. CISELET, Mevrouw :	conseillers d'Etat, staatsraden,	
Messieurs : P. DE VISSCHER, de Heren :	assesseurs de la section de législation, bijzitters van de afdeling wetgeving,	
M. VERSCHELDEN,		
M. JACQUEMIJN,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier. griffier.

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

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M.J. COOLEN, substitut de l'auditeur général.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, substituut-auditeur-generaal.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s.) M. JACQUEMIJN.

(s.) G. VAN BUNNEN.