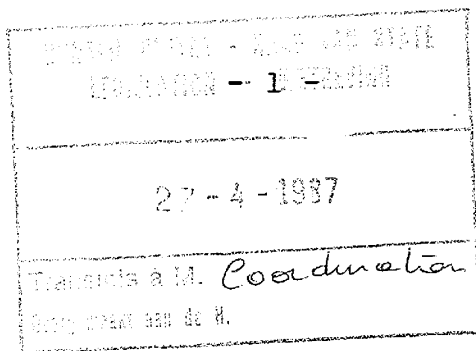


ROYAUME DE BELGIQUE.
-----KONINKRIJK BELGIE.
-----AVIS DU CONSEIL D'ETAT.
-----ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisie par le Ministre des Relations extérieures, le 11 décembre 1986, d'une demande d'avis sur un projet de loi "portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime", et en ayant délibéré en ses séances des 9 février, 16 février, 2 mars et 9 mars 1987, a donné le 9 mars 1987 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 11 december 1986 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart", heeft zich daarover beraden ter vergadering van 9 februari, 16 februari, 2 maart en 9 maart 1987, en op 9 maart 1987 het volgend advies gegeven :

Le projet de loi contient des dispositions diverses qui ne sont pas présentées dans un ordre logique. Après l'article relatif à l'assentiment donné à des actes internationaux (l'article 1er), le projet contient des règles applicables à certains bâtiments (l'article 2) et un ensemble de normes applicables en cas d'échouement ou de coulage de bâtiments (les articles 3 à 5); suit le remplacement des articles 46 à 53 du livre II du Code de commerce (l'article 6); suit l'insertion d'une subdivision dans le livre II, titre II, du même Code (l'article 7).

Les articles 8 à 19 contiennent une série de dispositions modifiant :

- 1° le livre II, titre II, du Code de commerce (article 8);
- 2° le livre II, titre IX, du Code de commerce (article 9);
- 3° le livre II, titre X, du Code de commerce (article 10);
- 4° la loi du 20 juillet 1976 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 (les articles 11 et 12);
- 5° la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer (l'article 13);
- 6° le Code judiciaire (les articles 14 à 16);

.../...

7° le livre II, titre premier, du Code de commerce (l'article 17);

8° le livre II, titre III, du Code de commerce (l'article 18);

9° le livre II, titre IV, du même Code (l'article 19).

L'article 20 contient une autorisation de coordination et l'article 21 permet au Roi de fixer les dates d'entrée en vigueur des articles 2 à 20.

Les articles 2 à 5 sont ainsi situés entre une disposition d'assentiment et des dispositions qui remplacent, modifient ou abrogent des textes antérieurs.

Il serait préférable d'insérer l'article 2, §§ 1er et 3, ainsi que les articles 3 à 5, dans le livre II du Code de commerce, intitulé "De la navigation maritime et de la navigation intérieure", en complétant ce livre :

- a. par un titre XI qui reprendrait partiellement l'article 2 en projet, sous un intitulé : "Des règles propres à certains bâtiments";
- b. par un titre XII qui reprendrait les articles 3 à 5, sous un intitulé : "Des bâtiments échoués ou coulés".

*

.../...

Le plan du projet pourrait, dès lors, se présenter de la manière suivante :

Chapitre premier.- Approbation d'actes internationaux.

Chapitre II.- Remplacement, au Code de commerce, livre II, titre II, des articles 46 à 53.

Chapitre III.- Addition, au Code de commerce, livre II, d'un titre XI "Des règles propres à certains bâtiments".

Chapitre IV.- Addition, au Code de commerce, livre II, d'un titre XII "Des bâtiments échoués ou coulés".

Chapitre V.- Autres modifications apportées au Code de commerce.

Chapitre VI.- Modifications :

- a. à la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer;
- b. au Code judiciaire;
- c. à la loi du 20 juillet 1976 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.

Chapitre VII.- Autorisation de coordonner et entrée en vigueur.

EXAMEN DU TEXTE.Dispositif.Article 1er.

1. L'article 3, § 4, du projet fait usage de la possibilité que ménage l'article 18, point 1, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (1), faite à Londres le 19 novembre 1976, ci-dessous désignée par le sigle "L.L.M.C.", d'exclure l'application des alinéas d et e du paragraphe 1er de l'article 2.

Selon l'article 18 de la Convention, cette réserve doit être faite lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion.

Si elle n'a pas été faite lors de la signature de la Convention, cette réserve devrait figurer dans la loi d'approbation.

2. Dans le texte français du b, il y a lieu d'écrire "1969" et non "1960".

.../...

(1) Dans le texte néerlandais, il y a une légère discordance entre l'intitulé de la Convention dans l'article 1er, d'une part, et dans l'Annexe, d'autre part.

Articles 2 et 10.Paragraphe 2.

Ce paragraphe, qui étend le champ d'application de l'article 273 du livre II du Code de commerce, doit être mis en rapport avec l'article 10 du projet qui remplace cet article 273 par une disposition nouvelle.

L'article 15, alinéa 2, de la Convention L.L.M.C. dispose :

"...

2) Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont:

- a) en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

...".

Par l'article 273, § 1er, en projet, le Gouvernement propose au législateur de faire usage de cette faculté; il décide donc que, sous certaines réserves, la Convention L.L.M.C. est d'application pour les bateaux destinés à la navigation intérieure.

.../...

Le projet n'énonce toutefois pas les règles permettant l'adaptation de la Convention à la navigation intérieure. Il se borne à charger le Roi d'établir ces règles. En effet, l'article 273, § 2, en projet, est rédigé de la manière suivante :

"Le Roi peut adapter les dispositions de la Convention visée au par. 1er, 1° en vue de son application à la navigation intérieure. Il peut à cet effet supprimer, modifier ou compléter les dispositions inadéquates et insérer de nouvelles dispositions. IL peut indiquer, supprimer ou ajouter des créances exclues ou non de la limitation de la responsabilité. Il peut fixer d'autres limites de la responsabilité ainsi que les modalités de leur application aux bateaux d'intérieur qu'Il désigne et aux bâtiments et engins flottants qu'Il peut assimiler en tout ou en partie à des bateaux d'intérieur".

Cette disposition est rédigée en des termes tels qu'on ne voit pas où s'arrêtent les pouvoirs du Roi, qui pourrait ainsi établir librement un régime de limitation de responsabilité pour les créances nées d'une activité de navigation intérieure.

Une telle délégation de pouvoir attribuée au Roi n'est pas compatible avec les dispositions constitutionnelles.

Selon les renseignements communiqués au Conseil d'Etat par le fonctionnaire délégué, des discussions sont actuellement en cours entre divers Etats afin de déterminer dans quelle mesure et sous quelle forme ces Etats vont introduire la Convention L.L.M.C. - aménagée en tenant compte des exigences de la navigation intérieure - dans leur ordre juridique interne. Ce travail d'adaptation doit normalement aboutir à la conclusion d'une nouvelle Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de navigation intérieure.

Il apparaît dès lors qu'il serait préférable d'attendre la signature de cette Convention, de la soumettre à ratification et de prévoir, par un projet distinct, la mise en concordance du droit interne avec ses dispositions.

Il est proposé d'omettre du projet l'article 2, § 2, et l'article 10.

Cette solution aurait l'avantage d'alléger d'autant le présent projet sans causer quelque retard que ce soit, puisqu'en tout état de cause l'administration ne pourrait dire actuellement dans quelle mesure la Convention L.L.M.C. doit être aménagée.

Il est proposé d'insérer les dispositions de l'article 2, § 1er et § 3, dans le chapitre III, sous un article rédigé de la manière suivante :

"Article-

Il est inséré dans le livre II du Code de commerce, un titre XI, intitulé : "Titre XI - Des règles propres à certains bâtiments", et comprenant les articles 279 et 280 ci-après :

.../...

"Article 279. L' application des dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, ainsi que l'application des articles 46 à 53 du livre II du Code de commerce sont étendues :

- 1° aux bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments;
- 2° aux bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique.

Article 280. Pour les besoins de l'application de la Convention internationale sur le jaugeage des navires, faite à Londres le 23 juin 1969, ainsi que de l'application de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, aux cas visés à l'article 279, le Roi détermine :

- 1° les catégories de bâtiments de plaisance et de bâtiments affectés à la recherche scientifique;
- 2° la base du calcul des limites de la responsabilité".

.../...

Article 3.

1. Cet article, ainsi que les articles 4 et 5, confère des pouvoirs soit à "l'autorité" soit à "l'autorité compétente". Le nouveau titre XII à insérer dans le livre II du Code de commerce devrait commencer par un article définissant la notion d'"autorité".

2. Il conviendrait également de définir la notion de "voie navigable" ainsi que de préciser que ce titre XII est applicable à tous les navires, qu'ils soient ou non exploités à des fins lucratives.

3. Les dispositions reprises à l'article 3 devraient faire l'objet de plusieurs articles. Il conviendra, dès lors, de modifier les références contenues dans le projet pour les adapter à la nouvelle division en articles.

Paragraphe 1er.

1. Dans le texte français de l'alinéa 1er, le mot "patron" doit être omis.

2. A l'alinéa 2, il y a une discordance entre le texte français qui emploie les mots "retirés de l'eau", et le texte néerlandais, qui emploie simplement le mot "gelicht".

3. A l'alinéa 4, mieux vaudrait écrire :

"La cargaison doit être retirée et enlevée en tenant compte des mesures imposées par les lois et règlements, notamment ceux qui sont relatifs à l'enlèvement des matières dangereuses ou nocives".

4. A l'alinéa 5, les mots "Sans préjudice des dispositions du par. 2 ci-après" doivent être omis.

5. Aux termes de cet alinéa 5, "l'exécution des obligations susvisées ne peut être empêchée ni par saisie, ni par contrainte quelconque". Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas ce que les auteurs du projet ont voulu viser par la "contrainte quelconque".

Paragraphe 2.

1. La rédaction suivante est proposée pour l'alinéa 1er

"S'il n'est pas satisfait aux prescriptions de l'article ..., en cas d'urgence ou si le propriétaire, le capitaine ou le batelier sont inconnus, l'autorité peut d'office et aux risques et périls du propriétaire et du responsable de l'événement qui a fait couler ou échouer le bâtiment :

- a. renflouer, enlever, détruire ou rendre inoffensif un bâtiment coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord,
- b. enlever, détruire ou rendre inoffensive la cargaison du bâtiment,
- c. évacuer de la mer territoriale ou du domaine public le bâtiment ou l'épave déjà sauvé ou enlevé,
- d. prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la sécurité, le libre passage de la navigation, la sauvegarde de la voie navigable ou la conservation de celle-ci".

Cette rédaction rend l'alinéa 2 inutile.

2. L'alinéa 3 appelle une observation semblable à celle qui a été faite à propos du paragraphe 1er, alinéa 5, au sujet de la "contrainte quelconque".

3. L'alinéa 4 est superflu, étant donné qu'aux termes de l'alinéa 1er, l'autorité prend les mesures d'office aux risques et périls du propriétaire et du responsable de l'événement.

4. L'alinéa 5 (devenant l'alinéa 4) serait mieux rédigé comme suit :

"La décision de l'autorité de faire usage des prérogatives prévues à l'alinéa 1er, est publiée conformément au règlement de police relatif à la voie navigable".

5. La règle énoncée à l'alinéa 6 (devenant l'alinéa 5) paraît difficilement conciliable avec les dispositions de la loi générale sur les douanes et accises, et notamment avec l'article 156, § 2.

6. Au même alinéa, il convient d'écrire, dans la première phrase, "visée à l'alinéa 4". Les mots "op te ruimen", qui figurent dans le texte néerlandais, n'ont pas d'équivalent dans le texte français. En outre, la seconde phrase devrait commencer par les mots : "Cette autorisation ne peut être refusée ...".

Paragraphe 3.

1. A l'alinéa 1er, les mots "notamment en ce qui concerne les créances de cette autorité" sont superflus et doivent être omis.

2. Le texte proposé ci-dessus permet de supprimer les a, b, et c.

3. Selon le texte de l'alinéa 1er, les frais exposés par l'autorité sont supportés par le responsable de l'événement ou, à son défaut, par le propriétaire.

Selon l'exposé des motifs,

"Le 3e paragraphe oblige le tiers responsable et le propriétaire au paiement à l'autorité des frais de l'enlèvement, ..."

L'exposé des motifs s'écarte donc du texte en projet.

4. Le paragraphe 3 règle la question de la contribution définitive aux frais. Ce paragraphe devrait faire l'objet d'un article autonome placé à la fin du titre XII du livre II du Code de commerce.

Paragraphe 4.

1. La convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes n'étant pas applicable en l'espèce, il convient d'éviter de s'y référer. Il faut donc, à l'alinéa 1er, que le texte exprime lui-même quelles personnes peuvent limiter leur responsabilité et dans quels cas il leur est interdit de le faire. Les mots "visées ou mentionnées" doivent être remplacés par "mentionnées" et la référence au paragraphe 3 doit être remplacée par une référence à l'article qui reprendra ce paragraphe (article final du titre XII).

.../...

2. De l'accord du fonctionnaire délégué, il convient, aux points 1 et 2 du même alinéa 1er, de remplacer le mot "bâtiment" par le mot "navire".

3. A l'alinéa 2, l'habilitation donnée au Roi est trop large. Il est proposé de remplacer les mots "à l'évolution de la situation économique" par les mots "à l'évolution de l'indice des prix à la consommation".

4. A l'alinéa 3, la référence à la convention de Londres du 19 novembre 1976 doit être remplacée par une référence à la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, et les mots "sans préjudice des dispositions du 3ième paragraphe de l'article 2 de cette loi" doivent être remplacés par les mots "sans préjudice de l'article 280".

Article 4.

Paragraphe 1er.

1. C'est par erreur que l'alinéa 1er se réfère à l'article 3, § 1er, alors que la référence doit être faite à l'article 3, § 4.

2. Il convient de revoir la rédaction du paragraphe 1er pour y mettre les références en concordance avec la numérotation des articles du nouveau titre XII.

3. Il est possible de supprimer le paragraphe 3, alinéa 1er, en l'incluant dans le paragraphe 1er, alinéa 1er, et ce, en employant la formule suivante :

.../...

"... l'autorité compétente exige que les propriétaires visés à l'article ... ou toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause consignent ...".

Paragraphe_2.

Cette disposition ne règle pas le cas où la consignation ou le cautionnement seraient exigés entre le dépôt de la requête en concordat judiciaire et le jugement d'homologation. On peut se demander si, pendant cette période, le propriétaire pourra constituer la consignation ou le cautionnement.

La même observation vaut pour l'article 49, § 1er, en projet, contenu dans l'article 6 du projet.

Paragraphe_3.

A l'alinéa 2 (devenant l'alinéa unique), il y a lieu de supprimer les mots "en application de l'alinéa précédent".

Paragraphe_4.

Le système établi par ce paragraphe et qualifié d'"amendement administrative" revient, en réalité, à une astreinte qui serait prononcée par l'administration qui est aussi le créancier de la dette. Ce système doit donc être revu à la lumière des articles 1385bis à 1385nonies du Code judiciaire. Au surplus, les références à ce Code, faites à l'alinéa 2, manquent de précision.

En outre, la référence au "Tome IV" de ce Code, faite dans la version française, est erronée.

Article 5.Paragraphe 1er.

1. Le terme "suffisant", employé à l'alinéa 1er, est équivoque dans la mesure où c'est le même terme qui est utilisé à l'article 4, § 1er, alinéa 1er, dans une autre acception. Il y aurait lieu de le remplacer par les mots "permettant de couvrir la totalité des frais exposés".

A la suite du remplacement de ces mots, le texte néerlandais du paragraphe 1er devrait être rédigé comme il est suggéré dans la version néerlandaise du présent avis.

2. Au même alinéa 1er, il y aurait lieu :

1° de remplacer les mots "obtient un droit de rétention et un privilège" par les mots "a un droit de rétention et a un privilège";

2° d'omettre les mots "ou sur ce qui en reste", qui sont inutiles;

3° de supprimer les mots "débris d'épave".

3. La deuxième et la troisième phrase de cet alinéa sont incompatibles avec la première phrase, qui établit un privilège.

.../...

4. A l'alinéa 2, on peut se demander si l'intention du Gouvernement est bien que le privilège prévu prime tous les autres. Si telle n'était pas l'intention, il y aurait lieu d'indiquer quel est exactement le rang de ce privilège.

5. La vente du bien, objet du privilège, dont il est question aux alinéas 2 et 3, ne pourra se faire que conformément aux dispositions du Code judiciaire.

Paragraphe 2.

A l'alinéa 1er, les mots "ou ce qui en reste" et "débris d'épave" doivent être omis. Cette remarque vaut également pour l'alinéa 3.

Il y aurait en outre lieu d'écrire, au même alinéa 1er : "... ne sont pas repris par leur propriétaire ...".

Paragraphe 4.

L'alinéa 1er est superflu, la cargaison étant déjà mentionnée aux paragraphes 1er et 2.

*

.../...

Articles 6 à 20.

Dans la rédaction de ces articles, le Gouvernement a tenu compte des observations faites par le Conseil d'Etat, section de législation, sur un avant-projet de loi ayant un objet semblable, sur lequel il a donné son avis le 26 octobre 1981, sous le n° L. 13.997/2.

*

Article 6.

1. L'article 46, § 3, en projet, établit notamment le principe de la responsabilité du propriétaire du navire en raison des faits du pilote dans l'exercice de ses fonctions.

Le Conseil d'Etat rappelle à ce sujet qu'un projet de loi relatif à la responsabilité des services de pilotage est actuellement pendant devant le Sénat (Sénat, 1985-1986, n° 369); son intitulé exact est : "Projet de loi modifiant la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer".

2. La rédaction suivante est proposée pour l'article 46, § 4, en projet :

.../...

"§ 4. L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est applicable à la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant pour les dommages, causés à ce propriétaire ou aux tiers, lors de l'exécution de leur contrat de travail au service du navire".

3. L'article 47, § 5, en projet, devrait faire l'objet d'un article 54, rédigé comme suit :

"Article 54. Il faut entendre les termes "propriétaire du navire" et "assistant" dans le sens qu'ils ont à l'article 1er, 2 et 3, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976".

4. A l'article 48, § 1er, alinéa 1er, en projet, il est proposé d'écrire : "... en présentant une requête au président du tribunal de commerce compétent en vertu de l'article 627, 10°, du Code judiciaire".

5. La convention à laquelle l'article 48, § 1er, alinéa 3, 3°, se réfère, n'a pas fait l'objet d'une loi d'assentiment.

6. Au début de l'alinéa 1er de l'article 48, § 3, en projet, il est proposé d'écrire : "Le président du tribunal de commerce, statuant au provisoire, vérifie si le montant ...".

.../...

7. Dans le texte français de l'article 48, § 3, alinéa 3, en projet, il convient d'écrire : "La garantie offerte est adéquate si, de l'avis du président, ...".

8. Dans le texte néerlandais de l'article 48, § 3, alinéa 6, en projet, il y a lieu d'écrire : "... voor het dekken van de kosten ..." au lieu de "... voor de bestrijding van de kosten ...". La même observation vaut pour le paragraphe 4, alinéa 5, de cet article.

9. Au début de l'article 48, § 5, alinéa 3, en projet, mieux vaut écrire : "L'opposition à l'ordonnance visée à l'alinéa 1er est portée devant le tribunal de commerce".

10. A l'article 48, § 5, alinéa 4, en projet, mieux vaut écrire : "... au jugement déclaratif de faillite visé aux articles ...".

11. A l'article 48, § 6, alinéa 1er, en projet, il y a lieu d'écrire : "... sont convertis en monnaie nationale au moment de la vérification prévue au paragraphe 3, alinéa 1er".

12. A l'article 48, § 7, en projet, il y a lieu d'omettre l'alinéa 1er car la désignation du président compétent aura été faite dans le paragraphe 1er, alinéa 1er, de cet article et le sera dans l'article 52, § 3, alinéa 2, en projet.

.../...

13. Dans le texte français de l'article 50, § 2, en projet, les mots "mutatis mutandis" n'apportant aucune précision et ne pouvant engendrer que des discussions, doivent être omis.

Dans le texte néerlandais, il faut supprimer le mot "overeenkomstig".

14. A l'article 51, § 2, alinéa 2, en projet, il convient d'écrire :

"En cas de contestation du projet de répartition, le tribunal de commerce, dont le président a connu de la procédure, prononcera sur le rapport du liquidateur".

15. A l'article 52, § 3, alinéa 1er, en projet, il y a lieu de supprimer les mots "selon le cas".

16. A la fin du paragraphe 3, alinéa 2, du même article 52 en projet, il convient d'ajouter les mots : "... de commerce, compétent en vertu de l'article 627, 10°, du Code judiciaire".

.../...

Article 7.

Compte tenu de la proposition faite sous l'article 47, § 5, en projet, d'insérer dans le projet un article 54, l'article 7 doit être libellé comme suit :

"Article 7.-

Un article 54, rédigé comme suit, est inséré dans le livre II, titre II, du même Code, sous une section VI, comprenant les articles 54 à 57 et intitulée "Dispositions générales" :

"Article 54. ... (voir le texte proposé ci-avant)".

Article 8.

Le texte de l'article 91, § 1er, en projet, gagnerait en clarté s'il était rédigé comme suit :

"Article 91. § 1er. Le connaissance négociable émis pour le transport des marchandises effectué par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, au départ ou à destination d'un port du royaume, est soumis aux dispositions de la Convention ... (la suite comme au projet)".

.../...

Article 9.

La phrase liminaire doit être libellée comme suit :

"L'article 266 du livre II, titre IX, du même Code, est complété par la disposition suivante :".

Article 10.

Le Conseil d'Etat rappelle que dans les observations qu'il a faites dans le présent avis, sous les articles 2 et 10, il est proposé d'omettre du projet l'article 10.

Article 11.

1. Au 1°, le projet propose de supprimer les mots "à la Caisse des Dépôts et Consignations" et n'indique pas l'organisme auprès duquel le dépôt en espèces doit être constitué. La rédaction suivante est dès lors proposée :

"1° Au paragraphe 1er, les mots "à la Caisse des Dépôts et Consignations" sont remplacés par les mots "auprès de l'organisme désigné conformément à l'article 48, § 4, du livre II du Code de commerce".

2. Au 2°, il convient d'écrire :

"2° L'article est complété par un paragraphe 2, rédigé comme suit :

"§ 2. Sans préjudice à la compétence du président ... (la suite comme au projet)".

Article 12.

1. La phrase liminaire du paragraphe 1er doit être rédigée de la manière suivante :

"§ 1er. L'article 11 de la même loi est complété par le paragraphe suivant :

"§ 3. ... (comme au projet, en modifiant le texte néerlandais comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis)".

La fin de la disposition en projet, qui figure au paragraphe 2, doit être libellée comme suit : "... une garantie de banque, qu'il juge suffisante, soit fournie pour une somme égale à l'amende la plus forte prévue à l'article 7".

Article 13.

La seconde phrase du paragraphe 2 en projet doit être rédigée comme suit : "La mention du navire ou du bâtiment est rayée du registre où elle se trouve".

Article 16.

La rédaction suivante est proposée :

"Article 16.-

A l'article 588, du même Code, le 9° est remplacé par la disposition suivante :

"9° les demandes formées en vertu de l'article 48 du livre II du Code de commerce".

.../...

Article 17.

Dans la phrase liminaire, il convient d'écrire
"L'article 23, § II, ...".

Article 18.

Il faut écrire : "A l'article 138, alinéa 2,
du livre II, titre III, du même Code, ...".

Article 19.

L'article doit être rédigé comme suit :

"Article 19.-

L'article 167, alinéa 2, du livre II, titre IV,
du Code de commerce, est abrogé".

Article 20.

Le Conseil d'Etat rappelle qu'il a été saisi
d'un projet de loi établissant notamment le texte néer-
landais du livre II du Code de commerce, sur lequel il
a donné, le 19 mars 1986, son avis sous le n° L. 16.725/1.

Het wetsontwerp bevat allerhande bepalingen die niet logisch op elkaar volgen. Na het artikel betreffende de instemming met internationale akten (artikel 1), staan in het ontwerp regels die van toepassing zijn op sommige vaartuigen (artikel 2) en een geheel van normen die van toepassing zijn wanneer een vaartuig strandt of zinkt (de artikelen 3 tot 5); daarna wordt in de vervanging van de artikelen 46 tot 53 van Boek II van het Wetboek van koophandel (artikel 6) voorzien; daarop volgt de invoeging van een onderverdeling in Boek II, titel II, van hetzelfde Wetboek (artikel 7).

De artikelen 8 tot 19 bevatten een reeks bepalingen tot wijziging van :

- 1° Boek II, titel II, van het Wetboek van koophandel (artikel 8);
- 2° Boek II, titel IX, van het Wetboek van koophandel (artikel 9);
- 3° Boek II, titel X, van het Wetboek van koophandel (artikel 10);
- 4° de wet van 20 juli 1976 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 (de artikelen 11 en 12);
- 5° de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven (artikel 13);
- 6° het Gerechtelijk Wetboek (de artikelen 14 tot 16);

.../...

7° Boek II, titel I, van het Wetboek van koophandel
(artikel 17);

8° Boek II, titel III, van het Wetboek van koophandel
(artikel 18);

9° Boek II, titel IV, van hetzelfde Wetboek (artikel 19).

Artikel 20 bevat een machtiging tot coördinatie en artikel 21 stelt de Koning in staat de data te bepalen waarop de artikelen 2 tot 20 in werking treden.

De artikelen 2 tot 5 bevinden zich aldus tussen een bepaling betreffende de instemming en bepalingen die vroegere teksten vervangen, wijzigen of opheffen.

Het ware verkieslijk artikel 2, §§ 1 en 3, alsmede de artikelen 3 tot 5 in Boek II van het Wetboek van koophandel in te voegen, onder het opschrift "Zeevaart en Binnenvaart" door dit boek aan te vullen met :

- a. een titel XI, waarin het ontworpen artikel 2 gedeeltelijk zou worden opgenomen onder een opschrift : "Bijzondere voorschriften voor sommige vaartuigen";
- b. een titel XII waarin de artikelen 3 tot 5 zouden worden opgenomen onder een opschrift : "Gestrande of gezonken vaartuigen".

+

.../...

Het plan van het ontwerp zou er dan als volgt kunnen uitzien :

Hoofdstuk I.- Goedkeuring van internationale akten.

Hoofdstuk II. - Vervanging in het Wetboek van koophandel, Boek II, titel II, van de artikelen 46 tot 53.

Hoofdstuk III. - Toevoeging aan het Wetboek van koophandel, Boek II, van een titel XI "Bijzondere voorschriften voor sommige vaartuigen".

Hoofdstuk IV. - Toevoeging aan het Wetboek van koophandel, Boek II, van een titel XII "Gestrande of gezonken vaartuigen".

Hoofdstuk V. - Andere wijzigingen in het Wetboek van koophandel.

Hoofdstuk VI.- Wijzigingen :

- a. in de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven;
- b. in het Gerechtelijk Wetboek;
- c. in de wet van 20 juli 1976 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.

Hoofdstuk VII. - Machtiging tot coördinatie en inwerking-treding.

ONDERZOEK VAN DE TEKST.Bepalend gedeelte.Artikel 1.

1. In artikel 3, § 4, van het ontwerp wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid die door artikel 18, punt 1, van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen (1), opgemaakt te Londen op 19 november 1976, hieronder aangeduid met de afkorting "L.L.M.C.", wordt geboden om de toepassing van de leden d en e van paragraaf 1 van artikel 2 van het verdrag uit te sluiten.

Volgens artikel 18 van het Verdrag moet dit voorbehoud worden gemaakt op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

Indien dit voorbehoud niet is gemaakt op het tijdstip van de ondertekening van het Verdrag, zou het in de goedkeuringswet moeten worden opgenomen.

2. In de Franse tekst moet onder b "1969" en niet "1960" worden geschreven.

.../...

(1) In de Nederlandse tekst, is het opschrift van de bijlage anders geredigeerd.

Artikelen 2 en 10.Paragraaf 2.

Deze paragraaf, waarbij de werkingssfeer van artikel 273 van Boek II van het Wetboek van koophandel wordt verruimd, moet in verband worden gebracht met artikel 10 van het ontwerp dat dit artikel 273 door een nieuwe bepaling vervangt.

Artikel 15, tweede lid, van het L.L.M.C.-Verdrag bepaalt :

"...

2) Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op schepen, die :

a) volgens de wet van die Staat schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenvaarten;

...".

Met het ontworpen artikel 273, § 1, stelt de Regering aan de wetgever voor van deze mogelijkheid gebruik te maken; zij heeft derhalve besloten dat het L.L.M.C.-Verdrag, met enig voorbehoud, van toepassing is op schepen die bestemd zijn voor de binnenvaart.

Het ontwerp geeft evenwel niet de regels aan die het mogelijk maken het Verdrag aan te passen aan de binnenvaart. Het bepaalt zich ertoe de Koning te belasten met het vaststellen van die regels. Het ontworpen artikel 273, § 2, luidt immers als volgt :

"De Koning is bevoegd om de bepalingen van het Verdrag vermeld in par. 1, 1° aan te passen voor de toepassing ervan op de binnenvaart. Hij kan daartoe ongeschikte bepalingen weglaten, wijzigen of aanvullen en nieuwe bepalingen invoegen. Hij kan vorderingen aanwijzen, weglaten of toevoegen welke al of niet van beperking van aansprakelijkheid worden uitgesloten. Hij kan andere aansprakelijkheids-grenzen vaststellen alsmede de modaliteiten van hun toepassing op de binnenschepen welke Hij aanwijst en op de vaartuigen en vlottende tuigen welke Hij geheel of gedeeltelijk met binnenschepen kan gelijkstellen".

Deze bepaling is zo gesteld dat niet kan worden uitgemaakt waar de bevoegdheid van de Koning ophoudt. Deze zou aldus vrij een regeling kunnen treffen voor het beperken van de aansprakelijkheid voor vorderingen die ontstaan zijn uit een werkzaamheid in de binnenvaart.

Een dergelijke overdracht van bevoegdheid aan de Koning is niet verenigbaar met de grondwettelijke bepalingen.

Volgens de inlichtingen die de gemachtigde ambtenaar aan de Raad van State heeft verstrekt, zijn er thans tussen verscheidene Staten besprekingen aan de gang om na te gaan in welke mate en in welke vorm deze Staten het L.L.M.C.-Verdrag, - aangepast overeenkomstig de eisen van de binnenvaart - in de rechtsorde van hun land zullen uitvoeren. Dit aanpassingswerk moet normaal leiden tot het sluiten vaneen nieuw Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake binnenvaart.

Het lijkt dan ook verkieslijk te wachten tot dit Verdrag getekend is, om het dan te laten bekrachtigen en, met een afzonderlijk ontwerp, het interne recht met de bepalingen ervan in overeenstemming te brengen.

Voorgesteld wordt artikel 2, § 2, en artikel 10 uit het ontwerp weg te laten.

Het voordeel van die oplossing zou zijn dat zij het onderhavige ontwerp zoveel minder zwaar maakt zonder nochtans enige vertraging teweeg te brengen, want de administratie zou momenteel in geen geval kunnen aangeven in welke mate het L.L.M.C.-Verdrag aanpassing behoeft.

Voorgesteld wordt de bepalingen van artikel 2, § 1, en § 3, in hoofdstuk III in te voegen onder een artikel dat als volgt kan worden geredigeerd :

"Artikel-

In Boek II van het Wetboek van koophandel wordt een titel XI ingevoegd, met als opschrift : "Titel XI - Bijzondere voorschriften voor sommige vaartuigen", en met de hierna volgende artikelen 279 en 280 :

"Artikel 279. De toepassing van de bepalingen van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en van de artikelen 46 tot 53 van Boek II van het Wetboek van koophandel wordt uitgebreid :

.../...

- 1° tot de zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is;
- 2° tot de zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek.

Artikel 280. Voor de toepassing van het Internationaal Verdrag inzake scheepsmeting, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969, en van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, op de gevallen bedoeld in artikel 279, bepaalt de Koning :

- 1° de categorieën van pleziervaartuigen en vaartuigen ingezet voor wetenschappelijk onderzoek;
- 2° de grondslag voor de berekening van de beperking van de aansprakelijkheid".

Artikel 3.

1. Dit artikel zowel als de artikelen 4 en 5, verleent bevoegdheden ofwel aan "de overheid" ofwel aan "de bevoegde overheid". De nieuwe titel XII, die in Boek II van het Wetboek van koophandel moet worden ingevoegd, zou moeten beginnen met een artikel waarin het begrip "overheid" wordt omschreven.

2. Ook zou een omschrijving moeten worden gegeven van het begrip "waterweg" en zou moeten worden gepreciseerd dat die titel XII van toepassing is op alle, al dan niet met winstoogmerk geëxploiteerde zeeschepen.

3. De in artikel 3 opgenomen bepalingen zouden over verscheidene artikelen moeten worden gespreid. De verwijzingen in het ontwerp zullen derhalve moeten worden gewijzigd om ze aan te passen aan de nieuwe indeling in artikelen.

Paragraaf 1.

1. In de Franse tekst van het eerste lid, moet het woord "patron" worden weggelaten.

2. In het tweede lid is er een discrepantie tussen de Franse tekst, waarin de woorden "retirés de l'eau" worden gebezigd, en de Nederlandse tekst, die gewoon het woord "gelicht" gebruikt.

3. In het vierde lid kan beter worden geschreven :

"Het lichten en verwijderen van de lading moet geschieden met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen, inzonderheid die welke betrekking hebben op de opruiming van gevaarlijke of schadelijke stoffen".

4. In het vijfde lid moeten de woorden "onverminderd de bepalingen van par. 2 hierna" vervallen.

5. Luidens dit vijfde lid, "kan de uitvoering van de voormelde verplichtingen niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel". De Raad van State ziet niet in wat de indieners van het ontwerp hebben willen bedoelen met "enige ... dwangmaatregel".

Paragraaf 2.

1. Voorgesteld wordt het eerste lid als volgt te redigeren :

"Als niet voldaan is aan de voorschriften van artikel ..., kan de overheid in spoedgevallen of als de eigenaar, de kapitein of de schipper onbekend zijn, ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de persoon die aansprakelijk gehouden wordt voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig gezonken of gestrand is :

- a. een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten vaartuig, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, vlot brengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,
- b. de lading van het vaartuig verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,

.../...

- c. het reeds geborgen of verwijderde vaartuig of wrak uit de territoriale zee of van het openbaar domein wegruimen,
- d. alle andere nodige maatregelen treffen voor de veiligheid, de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van de waterweg of de instandhouding ervan".

Deze formulering maakt het tweede lid overbodig.

2. Bij het derde lid is een soortgelijke opmerking te maken als die welke in verband met paragraaf 1, vijfde lid, gemaakt is wat betreft "enige ... dwangmaatregel".

3. Het vierde lid is overbodig aangezien de overheid, luidens het eerste lid, ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de persoon die aansprakelijk gehouden wordt voor de gebeurtenis de maatregelen neemt.

4. Het vijfde lid (dat het vierde lid wordt) zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Het besluit van de overheid om gebruik te maken van de prerogatieven bedoeld in het eerste lid, wordt bekendgemaakt overeenkomstig het politiereglement betreffende de waterweg".

5. De in het zesde lid (dat het vijfde lid wordt) gestelde regel lijkt bezwaarlijk te kunnen worden verenigd met de bepalingen van de algemene wet inzake douane en accijnzen, inzonderheid met artikel 156, § 2.

6. In hetzelfde lid moet in de eerste volzin worden geschreven "bedoeld in het vierde lid". De woorden "op te ruimen" hebben geen equivalent in de Franse tekst. Bovendien zou de tweede zin moeten beginnen met de woorden : "Deze vergunning kan niet worden geweigerd ...".

Paragraaf 3.

1. In het eerste lid moeten de woorden "inzonderheid van de verrichtingen" als overbodig vervallen.

2. De hierboven voorgestelde tekst maakt het mogelijk a, b en c te schrappen.

3. Volgens de tekst van het eerste lid komen de door de overheid gemaakte kosten ten laste van de persoon die aansprakelijk is voor de gebeurtenis of, bij gebreke van deze aansprakelijke, ten laste van de eigenaar.

In de memorie van toelichting wordt gesteld :

"De derde paragraaf verplicht de aansprakelijke derde en de eigenaar tot de betaling aan de overheid van de kosten van het verwijderen, ...".

De memorie van toelichting wijkt bijgevolg af van de ontworpen tekst.

4. Paragraaf 3 regelt de kwestie van de definitieve bijdrage in de kosten. Deze paragraaf zou een afzonderlijk artikel moeten vormen, dat aan het slot van titel XII van Boek II van het Wetboek van koophandel zou moeten komen.

Paragraaf 4.

1. Daar het Verdrag van 1976 inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen hier niet van toepassing is, moet worden vermeden dat ernaar wordt verwezen. In het eerste lid moet de tekst dus zelf aangeven welke personen hun aansprakelijkheid kunnen beperken en in welke gevallen het hun verboden is zulks te doen. De woorden "bedoeld of vermeld" moeten worden vervangen door "vermeld" en de verwijzing naar paragraaf 3 moet worden vervangen door een verwijzing naar het artikel waarin die paragraaf zal worden opgenomen (laatste artikel van titel XII).

2. De gemachtigde ambtenaar is het ermee eens dat in de punten 1 en 2 van hetzelfde eerste lid, het woord "vaartuig" wordt vervangen door het woord "schip".

3. In het tweede lid is de aan de Koning verleende machtiging te ruim. Voorgesteld wordt de woorden "met de economische toestand" te vervangen door de woorden "met de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen".

4. In het derde lid moet de verwijzing naar het Verdrag van Londen van 19 november 1976 worden vervangen door een verwijzing naar het Internationaal Verdrag van 1969 inzake scheepsmeting, en moeten de woorden "onverminderd de bepalingen van art. 2 par. 3 hiervoor" worden vervangen door de woorden "onverminderd artikel 280".

Artikel 4.

Paragraaf 1.

1. In het eerste lid wordt bij vergissing verwezen naar artikel 3, § 1, terwijl er moet worden verwezen naar artikel 3, § 4.

2. De tekst van paragraaf 1 moet worden herzien om de verwijzingen daarin in overeenstemming te brengen met de nummering van de artikelen van de nieuwe titel XII.

3. Het is mogelijk paragraaf 3, eerste lid, te schrappen door die te verwerken in paragraaf 1, eerste lid, aan de hand van de volgende formulering :

"... eist de bevoegde overheid dat de eigenaars vermeld in artikel ... of enige persoon van wie de aansprakelijkheid in het geding kan komen ... in bewaring geven ...".

Paragraaf 2.

In deze bepaling wordt geen regeling getroffen voor de gevallen waarin de bewaargeving of de borgtocht zouden worden geëist in de periode tussen het indienen van het verzoek tot gerechtelijk akkoord en het vonnis waarbij het akkoord wordt gehomologeerd. De vraag rijst of de eigenaar, in die periode, de bewaargeving kan doen of de borgtocht kan stellen.

Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 49, § 1; dat in artikel 6 van het ontwerp is vervat.

Paragraaf 3.

In het tweede lid (dat het enige lid wordt), moeten de woorden "bij toepassing van het vorige lid" vervallen.

Paragraaf 4.

De door deze paragraaf vastgestelde regeling, die als een "administratieve geldboete" wordt bestempeld, komt in werkelijkheid neer op een dwangsom die zou worden opgelegd door de administratie, die tevens de schuldeiser is. Deze regeling zou moeten worden herzien met inachtneming van de artikelen 1385bis tot 1385nonies van het Gerechtelijk Wetboek. Bovendien zijn de verwijzingen naar dat Wetboek, in het tweede lid, niet nauwkeurig genoeg.

Voorts is in de Franse versie de verwijzing naar "Tome IV" van dat Wetboek onjuist.

Artikel 5.Paragraaf 1.

1. De Franse term "suffisant", die in het eerste lid wordt gebezigd, is dubbelzinnig in zoverre dezelfde term in artikel 4, § 1, eerste lid, in een andere betekenis wordt gebruikt. Hij zou moeten worden vervangen door de woorden "permettant de couvrir la totalité des frais exposés".

.../...

De Nederlandse tekst zou dan als volgt luiden :
"ontoereikend om alle door de overheid gemaakte kosten te dekken".

2. In hetzelfde eerste lid zou het aangewezen zijn :

1° de woorden "verwerft de bevoegde overheid een retentierecht en een voorrecht" te vervangen door de woorden "heeft de bevoegde overheid een retentierecht en een voorrecht";

2° de onnodige woorden "of dezer overblijfselen" weg te laten;

3° het woord "wrakstukken" te schrappen.

3. De tweede en de derde volzin van dit lid zijn onverenigbaar met de eerste volzin, die een voorrecht instelt.

4. Wat het tweede lid betreft, kan men zich afvragen of de Regering het wel degelijk zo bedoelt dat het voorrecht op alle andere voorrang heeft. Is dat niet het geval, dan zou de juiste rang van dat voorrecht moeten worden aangegeven.

5. De verkoop van het goed, waarop het voorrecht betrekking heeft en waarvan sprake in het tweede en het derde lid, kan alleen geschieden overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek.

Paragraaf 2.

In het eerste lid moeten de woorden "of dezen overblijfselen" en "wrakstukken" worden weggelaten. Deze opmerking geldt eveneens voor het derde lid ("of diens overblijfselen").

Bovendien zou er in hetzelfde eerste lid moeten worden geschreven : "niet door de eigenaar ervan worden teruggenomen ...".

Paragraaf 4.

Het eerste lid is overbodig daar er van de lading al sprake is in de paragrafen 1 en 2.

+

Artikelen 6 tot 20.

Bij de redactie van deze artikelen heeft de Regering rekening gehouden met de opmerkingen die de Raad van State, afdeling wetgeving, heeft gemaakt over een voorontwerp van wet met een soortgelijk onderwerp, waarover hij op 26 oktober 1981 advies heeft gegeven onder het nr. L. 13.997/2.

+

.../...

Artikel 6.

1. Het ontworpen artikel 46, § 3, stelt onder meer als beginsel dat de scheepseigenaar aansprakelijk is wegens handelingen van de loods in het uitoefenen van zijn dienst.

De Raad van State moge er in dit verband op wijzen dat er thans bij de Senaat een wetsontwerp betreffende de aansprakelijkheid van de loodsdiensten in behandeling is (Senaat, 1985-1986, nr. 369); het opschrift ervan is : "Ontwerp van wet houdende wijziging van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen".

2. Voor het ontworpen artikel 46, § 4, wordt de volgende tekst voorgesteld :

"§ 4. Artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is van toepassing op de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar of hulpverlener voor schade, bij de uitvoering van hun arbeidsovereenkomst in dienst van het schip toegebracht aan de scheepseigenaar of aan derden".

3. Het ontworpen artikel 47, § 5, zou een artikel 54 moeten worden, dat als volgt kan worden geredigeerd :

"Artikel 54. De termen "scheepseigenaar" en "hulpverlener" (1) moeten worden verstaan in de betekenis die ze hebben in de artikelen 1, 2 en 3 van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976".

.../...

(1) Het ontwerp werkt ten onrechte met het woord "redder" en "redden".

4. In het ontworpen artikel 48, § 1, eerste lid, schrijve men : "... door indiening van een verzoekschrift bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel die bevoegd is krachtens artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek".

5. Het verdrag waarnaar artikel 48, § 1, derde lid, 3°, verwijst, heeft niet de instemming van de wetgever verkregen.

6. Vooraan in het eerste lid van het ontworpen artikel 48, § 3, schrijve men : "De voorzitter van de rechtbank van koophandel, die bij voorraad uitspraak doet, gaat na of het door de verzoeker opgegeven bedrag overeenstemt met het bedrag tot hetwelk hij zijn aansprakelijkheid wettelijk kan beperken".

7. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 48, § 3, derde lid, moet worden geschreven : "La garantie offerte est adéquate si, de l'avis du président, ...".

8. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 48, § 3, zesde lid, moet worden geschreven : "... voor het dekken van de kosten ..." in plaats van "... voor de bestrijding van de kosten ...". Dezelfde opmerking geldt voor paragraaf 4, vijfde lid, van dat artikel.

9. Aan het begin van het ontworpen artikel 48, § 5, derde lid, kan beter worden geschreven : "Het verzet tegen de beschikking, bedoeld in het eerste lid, wordt voor de rechtbank van koophandel gebracht".

10. In het ontworpen artikel 48, § 5, vierde lid, schrijve men : "met het vonnis van faillietverklaring, bedoeld in de artikelen ...".

11. In het ontworpen artikel 48, § 6, eerste lid, moet worden geschreven : " ... worden in nationale munt omgerekend bij de verificatie bedoeld in paragraaf 3, eerste lid".

12. In het ontworpen artikel 48, § 7, moet het eerste lid worden weggelaten omdat er al in paragraaf 1, eerste lid, van dat artikel zal zijn aangegeven welke voorzitter bevoegd is en dit eveneens het geval zal zijn in het ontworpen artikel 52, § 3, tweede lid.

13. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 50, § 2, moeten de woorden "mutatis mutandis" worden weggelaten daar ze geen enkele verduidelijking brengen en alleen tot betwisting kunnen leiden.

In de Nederlandse tekst schrappe men het woord "overeenkomstig".

14. In het ontworpen artikel 51, § 2, tweede lid, dient te worden geschreven :

"In geval van betwisting van het ontwerp van verdeling doet de rechtbank van koophandel wier voorzitter van het geding kennis heeft genomen, uitspraak op verslag van de vereffenaar".

15. In het ontworpen artikel 52, § 3, eerste lid, moeten de woorden "naargelang het geval" worden weggelaten.

.../...

16. Aan het slot van paragraaf 3, tweede lid, van hetzelfde ontworpen artikel 52 moeten de volgende woorden worden toegevoegd : "... van de rechtbank van koophandel, die bevoegd is krachtens artikel 627, 10°, van het Gerrechtelijk Wetboek".

Artikel 7.

Rekening houdend met het voor het ontworpen artikel 47, § 5, gedane voorstel om in het ontwerp een artikel 54 in te voegen, moet artikel 7 als volgt worden gesteld :

"Artikel 7.-

In Boek II, titel II, van hetzelfde Wetboek, wordt onder een afdeling VI, bevattende de artikelen 54 tot 57 en met als opschrift "Algemene bepalingen", een artikel 54 ingevoegd, luidend als volgt :

"Artikel 54. ... (zie de hierboven voorgestelde tekst)".

Artikel 8.

De tekst van het ontworpen artikel 91, § 1, zou duidelijker zijn indien hij als volgt werd geredigeerd :

"Artikel 91. § 1. Het verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen in enig schip van welke nationaliteit ook, uit een haven of naar een haven van het Rijk, is onderworpen aan de bepalingen van het Internationaal Verdrag ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 9.

De inleidende volzin moet als volgt worden gesteld :

"Artikel 266 van Boek II, titel IX, van hetzelfde Wetboek, wordt aangevuld met de volgende bepaling : ".

Artikel 10.

De Raad van State herinnert eraan dat in de opmerkingen die hij in dit advies bij de artikelen 2 en 10 heeft gemaakt, wordt voorgesteld artikel 10 uit het ontwerp weg te laten.

Artikel 11.

1. In 1°, stelt het ontwerp voor, de woorden "bij de Deposito- en Consignatiekas" te schrappen; het geeft niet aan bij welke instelling "een geldsom in speciën" moet worden gestort. Derhalve wordt de volgende tekst voorgesteld :

"1° In paragraaf 1 worden de woorden "bij de Deposito- en Consignatiekas" vervangen door de woorden "bij de instelling aangewezen overeenkomstig artikel 48, § 4, van Boek II van het Wetboek van koophandel".

2. In 2° dient te worden geschreven :

"2° Het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 2, luidend als volgt :

"§ 2. Onverminderd de bevoegdheid van de voorzitter ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 12.

1. De inleidende volzin van paragraaf 1 moet als volgt worden geredigeerd :

"§ 1. Artikel 11 van dezelfde wet wordt aangevuld met de volgende paragraaf :

"§ 3. ... (zoals in het ontwerp), maar men schrijve :
" ... de straffen die bij deze wet zijn bepaald").

Het slot van de ontworpen bepaling, die in paragraaf 2 is opgenomen, moet als volgt worden gesteld : " ... en bovendien een door hem voldoende geachte bankgarantie wordt gesteld ten bedrage van de zwaarste geldboete welke artikel 7 oplegt".

Artikel 13.

De tweede volzin van de ontworpen paragraaf 2 moet als volgt worden geredigeerd : "De vermelding van het schip of van het vaartuig wordt doorgehaald in het register waarin ze voorkomt".

Artikel 16.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 16.-

In artikel 588 van hetzelfde Wetboek, wordt 9° vervangen door de volgende bepaling :

"9° op de vorderingen ingesteld op grond van artikel 48 van Boek II van het Wetboek van koophandel".

Artikel 17.

In de inleidende volzin moet worden geschreven
"Artikel 23, § II, ...".

Artikel 18.

Er moet worden geschreven : "In artikel 138, tweede lid, van Boek II, titel III, van hetzelfde Wetboek, ...".

Artikel 19.

Het artikel moet als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 19.-

Artikel 167, tweede lid, van Boek II, titel IV, van het Wetboek van koophandel wordt opgeheven".

Artikel 20.

De Raad van State herinnert eraan dat hem een ontwerp van wet houdende vaststelling onder meer van de Nederlandse tekst van Boek II van het Wetboek van koophandel is voorgelegd, waarover hij op 19 maart 1986 zijn advies heeft gegeven onder het nummer L. 16.725/1.

La chambre était composée de

Messieurs : J. LIGOT,
de Heren :

J.-J. STRYCKMANS,
P. FINCOEUR,

Cl. DESCHAMPS,
P. GOTHOT,

Madame : M. VAN GERREWEY,
Mevrouw :

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

Le rapport a été présenté par M. Cl. ROUSSEAUX, premier auditeur.

De kamer was samengesteld uit

président de chambre,
kamervoorzitter,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

assesseurs de la
section de législation,
assessoren van de
afdeling wetgeving,

greffier,
griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J.-J. STRYCKMANS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Cl. ROUSSEAUX, eerste auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

M. VAN GERREWEY.

J. LIGOT.