



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 63.004/4
du 8 novembre 2018

advies 63.004/4
van 8 november 2018

sur

over

un avant-projet de loi
'introduisant le Code belge de
la navigation'

een voorontwerp van wet 'tot
invoering van het Belgisch
Scheepvaartwetboek'

Le 19 février 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord, adjoint à la Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique à communiquer un avis, sur un avant-projet de loi 'introduisant le Code belge de la navigation'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 25 octobre 2018. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Marianne DONY, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 8 novembre 2018. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Jacques ENGLEBERT et Marianne DONY, assessseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 novembre 2018.

*

Op 19 februari 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee, toegevoegd aan de Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid verzocht een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 25 oktober 2018. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Marianne DONY, assessor, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 8 november 2018. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Jacques ENGLEBERT en Marianne DONY, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

De verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 november 2018.

*

OBSERVATION PRÉALABLE

L'avant-projet de loi soumis à l'examen de la section de législation constitue une œuvre de codification particulièrement ambitieuse. Il comporte 1270 articles qui visent à unifier l'ensemble de la législation fédérale en matière de navigation tant maritime que fluviale¹, relativement à ses aspects de droit public comme de droit privé ; seule la navigation de plaisance reste exclue de cet effort d'unification².

Le périmètre de cette codification englobe la mise en œuvre de plus de 65 conventions, règlements, directives, et autres normes internationales ou européennes³, l'abrogation complète de 31 lois, ainsi que l'abrogation partielle ou la modification de 32 codes et lois.

Dans le cadre de cette vaste opération de codification, de nombreuses législations ont été reprises dans le code en projet sans modifications autres que mineures ou formelles. Pour les plus récentes d'entre elles, qui ont été adoptées ou revues après la Sixième Réforme de l'État ou qui ne sont pas affectées par cette dernière, il est renvoyé aux avis précédemment donnés, la section de législation ne pouvant affecter les moyens nécessaires pour procéder⁴, dans un délai raisonnable, à un réexamen approfondi de ces dispositions restées inchangées.

Il en résulte qu'au terme de l'examen qui a été consacré à l'avant-projet soumis pour avis et compte tenu des circonstances qui viennent d'être décrites, rien ne pourra être déduit du silence gardé dans le présent avis sur certaines dispositions ou certaines questions.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

QUANT À LA TECHNIQUE DE CODIFICATION

1. Compte tenu de l'ampleur de la réforme opérée par l'avant-projet, il est impératif que celui-ci soit accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles qui permettent au Parlement, d'abord, aux autorités chargées de son application et aux destinataires des normes qu'il contient, ensuite, de déterminer, pour chaque disposition de l'avant-projet de Code belge de la navigation (ci-après dénommé : l'avant-projet de Code) :

– s'il s'agit d'une norme nouvelle, ou si elle vise à remplacer une norme existante ;

¹ Par courriels des 25 juillet et 22 octobre 2018, la déléguée du Ministre et le fonctionnaire délégué ont cependant précisé que, d'une part, le livre 4 – Personnes embarquées ne s'applique pas à la navigation intérieure, et, d'autre part, que les titres 2 – Navigation intérieure, et 3 – Remorquage et poussage, du livre 6 – Affrètement et transport, sont supprimés de l'avant-projet.

² La législation relative à la navigation de plaisance fait également l'objet d'une révision fondamentale. Voir le projet de loi relatif à la navigation de plaisance, *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 3105/001.

³ Ce nombre ne reprend que les normes énumérées à l'article 1.1.1, § 1^{er}, de l'avant-projet de Code.

⁴ Depuis la date d'enrôlement de l'avant-projet examiné à savoir le 19 février 2018, la section de législation a fait face à 1.630 demande d'avis, dont 454 ont été traitées par la IV^e chambre.

– le cas échéant, la mesure dans laquelle elle la modifie, afin notamment d'éviter qu'une portée excessive ne soit donnée à ces modifications, entre autres pour celles dont la portée est essentiellement d'ordre formel ou stylistique ;

– le cas échéant, quelle est la norme internationale mise en œuvre ou la norme de droit européen exécutée ou transposée par la disposition en projet, ce qui permet notamment de déterminer la marge de manœuvre dont dispose alors le législateur national et d'en faciliter l'interprétation.

À cet égard, il doit être constaté que l'exposé des motifs et le commentaire des articles présentent actuellement une grande disparité : certains titres ou chapitres font, en effet, l'objet d'un commentaire très précis, enrichi de nombreux éléments de droit comparé permettant d'éclairer l'intention de l'auteur de l'avant-projet quant aux modifications proposées au droit existant, alors que d'autres subdivisions de l'avant-projet ne font l'objet que d'un commentaire particulièrement succinct, cette faiblesse affectant principalement les subdivisions traitant de matière relevant du droit public.

L'exposé des motifs et le commentaire des articles seront donc complétés afin d'y maintenir, pour l'ensemble des dispositions de l'avant-projet, le haut niveau de qualité déjà atteint pour certaines d'entre elles. Ils seront également accompagnés de tableaux de concordance permettant d'établir, dans les deux sens, la correspondance :

– entre les dispositions des différentes législations entrant dans le périmètre de la codification et celles de l'avant-projet de Code ;

– entre les dispositions de droit international ou européen mises en œuvre, exécutées ou transposées par l'avant-projet et les dispositions de ce dernier.

2.1. Sur ce dernier point, il convient de relever la méthode particulière adoptée pour l'élaboration de l'avant-projet de Code, qui se répète dans les différentes parties et sous-parties qu'il comporte. Chacune de ces parties et sous-parties débute, en règle, par une disposition indiquant qu'elle s'applique « sous réserve » des instruments internationaux ou européens dont elle consacre les principes et est interprétée conformément à ceux-ci.

Cette méthode est de nature à soulever des difficultés.

En effet, dans une matière où les obligations qui sont édictées à l'égard des destinataires de la norme sont sanctionnées pénalement, il n'apparaît pas de bonne pratique légistique de prévoir dans une disposition qui, intégrée dans l'avant-projet de Code, a pour objectif, faut-il le supposer, de revêtir un caractère normatif, que les dispositions de la partie ou sous-partie de cet avant-projet de Code s'appliquent sous réserve d'un instrument international ratifié par la Belgique, d'une directive ou d'un règlement européens que l'État belge a dû, au niveau fédéral ou, selon le cas, au niveau des entités fédérées, intégrer ou exécuter dans le droit national. Il n'est pas plus indiqué de prévoir que les dispositions de droit interne portées par l'avant-projet de Code s'interprètent conformément à ces instruments internationaux ou européens.

Par ailleurs, le grand nombre de locutions différentes, dont le commentaire des articles s'abstient d'éclairer la portée spécifique, utilisées dans l'avant-projet pour indiquer l'articulation de celui-ci avec diverses législations existantes, rend particulièrement difficile la perception de son insertion dans l'ordre juridique. Ainsi, l'avant-projet utilise les expressions « sans préjudice de »⁵, « sous réserve de »⁶, « sauf disposition expresse contraire »⁷, requiert une « interprétation conforme » à certaines conventions internationales⁸, indique que certaines dispositions « s'applique[nt] » « sous réserve » d'autres dispositions⁹ ou « ne modifie[nt] en rien » d'autres dispositions¹⁰, ou encore qu'elles « ont la préséance »¹¹ ou « sont prépondérantes »¹² sur d'autres dispositions. Une telle variété de locutions différentes dont le commentaire des articles s'abstient d'éclairer la portée spécifique, compromet la sécurité juridique.

C'est au législateur qu'il appartient de s'assurer que les dispositions de l'avant-projet de Code sont conformes au droit international ou européen. Si interprétation il doit y avoir, en cas de doute quant à la portée exacte d'une norme de l'avant-projet de Code, ce sera alors au juge d'examiner comment la règle de droit interne doit être appliquée.

À aucun moment, le dispositif de l'avant-projet de Code ne peut induire une ambiguïté sur ce point : une disposition telle celle qui introduit la plupart des parties ou sous-parties de l'avant-projet de Code ne peut en tout cas avoir pour effet de faire basculer sans plus la responsabilité du non-respect d'une norme de droit international ou européen sur le destinataire de la règle dès lors que la norme de droit interne qui aurait dû en assurer le plein et entier effet dans l'arsenal juridique belge présente des manquements à cet égard.

2.2. Par ailleurs, cette technique légistique à géométrie variable qui consiste, dans certaines parties ou sous-parties de l'avant-projet de Code, à déclarer le droit commun (civil, judiciaire ou pénal ou de procédure pénale) applicable ou non applicable pour ensuite, selon les cas, prévoir que certaines dispositions de ce droit commun ne s'appliquent pas ou s'appliquent, n'est pas créatrice de la sécurité juridique qui doit présider à l'élaboration d'une norme juridique, à fortiori lorsque son non-respect est sanctionné pénalement.

Certes, les destinataires de ces règles ressortissent à des secteurs particulièrement spécialisés d'une économie ciblée, à savoir celle du transport – par mer ou voies navigables intérieures – de marchandises ou de personnes, et il n'est donc pas douteux que les spécificités des professions qui s'exercent dans ces secteurs impliquent que les acteurs concernés soient aguerris au corps de règles dérogatoires au droit commun qui s'appliquent à eux. Il semble aussi acquis que la plupart des professionnels de ces secteurs connaissent les dispositifs internationaux

⁵ Par exemple dans les articles 5.2.25, 5.3.3, 6.1.100, 7.2.4, § 3, et 7.6.10.

⁶ Par exemple dans l'article 5.1.1, § 1^{er}.

⁷ Par exemple dans l'article 5.3.2.

⁸ Par exemple dans les articles 6.1.150 et 7.2.3.

⁹ Par exemple dans l'article 6.1.151, § 2.

¹⁰ Par exemple dans l'article 6.1.151, § 3.

¹¹ Par exemple dans l'article 7.1.5.

¹² Par exemple dans l'article 5.2.3, § 2, alinéa 2.

ou européens qu'ils se doivent de respecter. Il n'en demeure pas moins que lorsque se forme le projet aussi ambitieux que celui de rédiger un Code de la navigation, celui-ci doit répondre, comme toute norme de droit, aux exigences de clarté et de précision quant à l'objet et la portée des règles applicables.

Il n'est pas certain que ces exigences soient toujours satisfaites.

En outre, l'option qui a été adoptée de rassembler des textes divers dont certains sont fort anciens, dans un ensemble particulièrement ample a supposé une démarche de rationalisation qui aboutit à une certaine déperdition du contexte juridique dans lequel les règles ainsi rassemblées ont été conçues. Pour conserver ces éléments de compréhension des normes ce qui va dorénavant requérir une reconstruction de leur parcours historique, certainement lorsqu'il y aura lieu pour le juge d'apprécier si la norme codifiée est effectivement respectueuse de l'instrument international ou européen qu'elle entend transcrire, il s'impose que, comme il a été relevé dans l'observation générale 1, l'exposé des motifs et le commentaire des articles soient, sur toutes les parties ou sous-parties de l'avant-projet de Code, attentifs à reconstituer le parcours législatif ou réglementaire de la norme que le Code, dans sa version finale, ne reflètera plus, en soi et par définition, à suffisance.

Par ailleurs, la section de législation n'aperçoit pas pour quel motif, il conviendrait de se départir de la règle selon laquelle le droit commun s'applique sauf lorsqu'il y est dérogé.

3.1. Ainsi qu'il vient d'être précisé, l'ampleur de la réforme entreprise par l'auteur de l'avant-projet et l'objectif d'unification de la législation relative à la navigation qu'il poursuit, ont pour conséquence d'entraîner la mise en place de nouvelles modalités de coordination des dispositions de l'avant-projet de Code avec la législation existante en matière notamment de justice (Code pénal, Code de procédure pénale et Code judiciaire), de police et de sécurité, de droit civil (personnes, biens, sûretés et contrats) et de droit de l'entreprise.

L'exactitude technique et la pertinence des solutions retenues sont évidemment tributaires des évolutions que peuvent actuellement connaître ces autres matières. La réforme du Code civil peut être ici donnée en exemple.

Il conviendra dès lors, et jusqu'à la fin du processus d'adoption de l'avant-projet de Code, de rester attentif aux évolutions de l'ensemble de la législation fédérale et à leurs répercussions possibles sur les dispositions de l'avant-projet, qu'il s'agisse du dispositif de l'avant-projet de Code lui-même ou des dispositions modificatives qui l'accompagnent.

À cet égard, l'attention de l'auteur de l'avant-projet est notamment attirée sur :

– l'avis n° 63.444/2 donné le 28 juin 2018 sur un avant-projet de loi 'portant dispositions diverses en matière de droit civil et portant simplification des dispositions du Code civil et du Code judiciaire en matière d'incapacité, et de la loi du 17 mars 2013 réformant les régimes d'incapacité et instaurant un nouveau statut de protection conforme à la dignité humaine' ¹³ ;

¹³ *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-3301/1, pp. 163 à 216, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63444.pdf>.

– l'avis n° 63.445/2 donné le 27 juin 2018 sur un avant-projet de loi 'portant insertion du Livre 8 « La preuve » dans le nouveau Code civil' ;

– l'avis n° 63.470/2-4 donné le 7 juin 2018 sur un avant-projet devenu la loi du 30 juillet 2018 'portant des dispositions financières diverses' ¹⁴ ;

– l'avis n° 63.490/2 donné le 10 juillet 2018 sur un avant-projet de loi 'portant insertion du Livre 3 « Les biens » dans le nouveau Code civil' ¹⁵.

3.2.1. Certaines incidences que ces modifications légales telles qu'adoptées ou dont l'adoption est projetée peuvent déjà être relevées.

3.2.2. Ainsi, le 1^{er} novembre 2018, la loi du 15 avril 2018 'portant réforme du droit des entreprises' ¹⁶ est entrée en vigueur.

L'article 252 de cette loi dispose ce qui suit :

« Dans tous les articles du Code judiciaire, et de l'annexe à ce Code ainsi que de toutes les autres lois, les mots 'tribunal de commerce' et 'tribunaux de commerce' sont chaque fois remplacés respectivement par 'tribunal de l'entreprise' et les mots 'tribunaux de l'entreprise' ».

L'article 253 de la même loi prévoit les modifications correspondantes à apporter dans le texte néerlandais du Code judiciaire et de toutes les autres lois concernées.

L'article 254 de la même loi précise ce qui suit :

« À compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, sauf dispositions contraires, dans toutes les lois, la notion de 'commerçant' au sens de l'article 1^{er} du Code de commerce doit être comprise comme 'entreprise' au sens de l'article I.1 du Code de droit économique.

[...] » ¹⁷.

Enfin, l'article 259 de la même loi apporte la précision suivante :

« L'intitulé du Code de commerce est remplacé par ce qui suit :

'Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses' ».

L'avant-projet de Code à l'examen, de même que l'exposé des motifs et le commentaire des articles qui y sont joints, seront revus en conséquence.

¹⁴ *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-3172/1, pp. 356 à 366, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63470.pdf>.

¹⁵ Il est par ailleurs renvoyé aux demandes d'avis n° 64.121/1 sur un avant-projet de 'Code pénal – Livre 2' et n° 64.229/1-2-3-4 sur un avant-projet de loi 'portant des dispositions diverses en matière pénale' sur lesquelles la section de législation n'a à ce jour pas donné d'avis.

¹⁶ Voir l'article 260 de cette loi.

¹⁷ Voir, dans le Code en projet, l'article 4.2.9, § 2, alinéa 1^{er}, où figure le mot « commerçant ».

Lorsque sont utilisés, dans le présent avis, les termes « tribunal de commerce » et « Code de commerce », il y a chaque fois et respectivement, lieu d'entendre, « tribunal de l'entreprise » et « Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses ».

En ce qui concerne les incidences découlant de l'adoption de la loi du 5 juillet 2018 'relative à la navigation de plaisance', il est renvoyé à l'observation formulée sous le livre 8, titre 4, en ce qui concerne le Conseil d'Enquête de navigation.

3.2.3. L'avant-projet envisage de modifier ou d'abroger certaines dispositions qui ont déjà été abrogées.

Tel est le cas notamment de l'article 13 de l'avant-projet, qui abroge les articles 2 à 22 du livre II du Code de commerce, alors que les articles 3 à 7*bis* de ce livre II ont déjà été abrogés par l'article 32, 1°, de la loi du 21 décembre 1990 'relative à l'enregistrement des navires'.

À l'article 13 de l'avant-projet, il convient donc d'écrire que cette disposition abroge les articles 2 et 8 à 22 du livre II du Code de commerce.

Des observations analogues valent pour les articles 15, 26 et 64 de l'avant-projet, qui abrogent également certaines dispositions déjà abrogées.

Quant à l'article 12 de l'avant-projet, il ajoute un alinéa nouveau à l'article 10 du titre VII*bis* du livre I^{er} du Code de commerce, alors que l'article 256, 1°, de la loi du 15 avril 2018 a abrogé ce titre VII*bis* avec effet au 1^{er} novembre 2018. L'article 12 sera dès lors omis.

3.2.4. Plusieurs dispositions de l'avant-projet prévoient de modifier ou d'abroger des dispositions légales, que d'autres avant-projets de lois prévoient également de modifier ou d'abroger.

Les exemples suivants peuvent être relevés à cet égard :

– l'article 4 de l'avant-projet examiné vise à compléter l'article 531 du Code civil, alors que l'article 16, 1°, de l'avant-projet de loi 'portant insertion du livre 3 « Les Biens » dans le nouveau code civil', sur lequel la section de législation a donné le 10 juillet 2018 l'avis n° 63.490/2, prévoit d'abroger cette disposition ;

– l'article 7 de l'avant-projet examiné prévoit d'abroger l'article 11 de la loi hypothécaire, tout comme le fait par ailleurs l'article 16, 9°, de l'avant-projet sur lequel la section de législation a donné l'avis n° 63.490/2 ;

– alors que les articles 9 et 10 de l'avant-projet examiné entendent modifier respectivement les articles 137 et 564/1 [lire dans la version française : 546/1] du Code pénal, l'article 17, 1°, de l'avant-projet de 'Code pénal – Livre 2', dont la section de législation a été saisie sous le numéro de rôle 64.121/1 mais sur lequel elle n'a pas à ce jour donné d'avis, envisage d'abroger ces deux dispositions ;

– l'article 64 de l'avant-projet examiné prévoit d'abroger l'article 1557 du Code judiciaire, tandis que l'article 134 de l'avant-projet de loi 'portant dispositions diverses en matière de droit civil et portant simplification des dispositions du Code civil et du Code judiciaire en matière d'incapacité, et de la loi du 17 mars 2013 réformant les régimes d'incapacité et instaurant un nouveau statut de protection conforme à la dignité humaine', sur lequel la section de législation a donné le 28 juin 2018 l'avis n° 63.444/2 apporte des modifications à cette disposition ;

– les articles 13, 15 et 18 de l'avant-projet envisagent d'abroger respectivement les articles 12, 14, 33, 35 et 272*bis*, du livre II du Code de commerce, alors que les articles 42 à 49 de l'avant-projet de loi 'portant insertion du Livre 8 « La preuve » dans le nouveau Code civil', sur lequel la section de législation a donné le 27 juin 2018 l'avis n° 63.445/2, apportent des modifications à ces dispositions ;

– l'article 103 de l'avant-projet entend remplacer l'article 2, 1°, de la loi du 25 décembre 2016 'instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation' en y maintenant les mots « la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique », alors que l'article 24 de l'avant-projet de loi 'relati[ve] à la mise en œuvre de la convention de l'UNESCO du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique', dont la section de législation a été saisie sous le n° de rôle 64.470/1 sur lequel elle n'a pas à ce jour donné d'avis, envisage d'abroger ces mots dans l'article 2, 1°, de la loi du 25 décembre 2016.

4. Enfin, la section de législation regrette d'avoir été saisie d'une demande d'avis portant sur un avant-projet dont les versions française et néerlandaise ne sont pas, en tous points, d'égale valeur.

En effet, certaines dispositions, ainsi que le commentaire des articles ne satisfont pas aux règles usuelles de syntaxe, grammaire et orthographe ; or le respect de ces règles est un préalable déterminant de la compréhension correcte de l'objet et de la portée d'une norme juridique.

En outre, une norme juridique doit répondre à certaines exigences en mots de vocabulaire généralement admis, parce que signifiant, dans le monde du droit en général et en particulier, dans celui du droit de la navigation. S'il est tout à fait admissible de simplifier certaines expressions ou formules obsolètes ou devenues, avec le temps, trop absconses que pour être encore accessibles à tout un chacun, il n'est pas admissible, au regard de l'objectif de sécurité juridique, de renoncer à utiliser une terminologie lorsque celle-ci est adéquate.

Le présent avis relèvera dans les observations particulières qui suivent les critiques les plus marquantes qu'appelle le texte à cet égard. Une relecture attentive s'imposera toutefois car tous les manquements n'ont pas été systématiquement épinglés. Or, un code comme celui de la navigation, s'il doit être lisible, doit aussi être correct sur le plan de la terminologie juridique dont il use.

QUANT À LA COMPÉTENCE

Conformément à l'article 6, § 4, 3^o, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' (ci-après : 'L.S.R.I.'), l'avant-projet a été soumis à l'avis des Gouvernements de Région. Dans le cadre de cette procédure, le Gouvernement flamand a, le 22 décembre 2017, pris la décision suivante :

« De Vlaamse Regering beslist :

1. niet in te stemmen met bovengenoemd voorontwerp van wet gelet op de talrijke bevoegdheidsoverschrijdingen waarvan sprake in rubriek 2 van bovengenoemde nota;
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, te gelasten zijn administratie opdracht te geven met de bevoegde federale administratie integraal en grondig te overleggen over de teksten zoals deze heden voorliggen tot standpuntbepaling;
3. de federale staatssecretaris voor Noordzee te verzoeken zijn administratie te gelasten met de Vlaamse administratie over te gaan tot een integraal en grondig overleg over de teksten zoals deze heden voorliggen tot standpuntbepaling;
4. de minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten de Staatssecretaris voor Noordzee van deze beslissing in kennis te stellen ».

L'auteur de l'avant-projet a adressé au Gouvernement flamand une réponse motivée sur les différents points soulevés par ce dernier.

En ce qui concerne les aspects de compétence, il convient de relever que l'auteur de l'avant-projet a pris soin, dans l'exposé des motifs ou le commentaire de l'article, parfois dans le dispositif lui-même, de préciser qu'il légifèrerait dans les limites de ses compétences et par conséquent sans empiéter sur celles que la L.S.R.I. attribue aux régions (article 6, § 1^{er}, X, 10^o et 11^o, de la L.S.R.I.).

La section de législation a examiné le dispositif en projet au regard des règles répartitrices des compétences entre l'Autorité fédérale et les Régions, à la lumière notamment des explications qui sous-tendent les dispositions à l'examen.

Elle a par ailleurs pris note, comme l'a confirmé la déléguée du Ministre, de ce que la navigation intérieure est soustraite du champ d'application du livre 4 – Personnes embarquées, et de la suppression des titre 2 – Navigation intérieure, et titre 3 – Remorquage et poussage, du livre 6 – Affrètement et transport.

La manière de légiférer consistant à modifier, remplacer ou abroger des dispositions dans la mesure des compétences dont est investi l'auteur du texte, est admissible.

Les difficultés ou questions, au regard des règles répartitrices des compétences entre l'Autorité fédérale et les Régions, que soulèvent des dispositions spécifiques de l'avant-projet, sont exposées dans des observations particulières.

Par ailleurs, la section de législation considère que sur certains points, le commentaire de l'article devrait être complété par des explications figurant dans la réponse motivée transmise au Gouvernement flamand. Il en va ainsi des explications fournies concernant le jaugeage (livre 2, titre 2) et les modalités d'accès au transport (livre 2, titre 3, chapitre 1).

C'est compte tenu de ces observations générales que les observations particulières qui suivent ont été formulées.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

DISPOSITIF

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Article 1^{er}

Dans le cadre de la vaste opération de codification de la législation fédérale relative à la navigation maritime et intérieure qu'il tend à réaliser, l'avant-projet de loi examiné abroge notamment, en son article 112, la loi du 30 juillet 1926 'instituant un conseil d'enquête maritime'. Lui succèdent les dispositions du titre 4 – Le Conseil d'Enquête de Navigation (comprenant 38 articles), du livre 8 – Mise en application, du Code belge de la navigation.

Ces différentes dispositions de l'avant-projet relèvent de la notion de « lois relatives aux juridictions administratives fédérales », au sens de l'article 78, § 1^{er}, 4°, de la Constitution.

Aussi :

1° soit les dispositions qui règlent ces matières feront l'objet d'un projet séparé ;

2° soit, s'il était considéré que le projet forme un ensemble à ce point indissociable qu'il ne saurait être scindé en deux textes, l'article 1^{er} sera revu en y mentionnant quels sont les articles qui relèvent de l'article 74 et quels sont ceux qui relèvent de l'article 78 de la Constitution.

Quelle que soit la formule retenue, les dispositions qui règlent des matières visées à l'article 78 de la Constitution seront soumises à la procédure d'adoption applicable à ces matières. Elles doivent donc être soumises à la procédure parlementaire prévue par cette disposition constitutionnelle ¹⁸.

¹⁸ En ce sens, voir notamment l'avis n° 62.770/2 donné le 24 janvier 2018 sur un avant-projet devenu les lois du 19 avril 2018 'portant diverses modifications en matière électorale' et du 21 mai 2018 'portant diverses modifications en matière électorale (II)', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/62770.pdf>.

Chapitre 2 – Le Code belge de la Navigation

LIVRE 1^{ER} – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Titre 1^{er} – Notions

Article 1.1.1 – Sources de droit de la navigation

1. La définition des mots « la Convention sur les Abordages 1960 », figurant au paragraphe 1^{er}, 4°, ne précise pas la date de la loi qui y a porté assentiment.

L'avant-projet sera complété ou corrigé sur ce point.

2. La définition des mots « l'Accord ADN », figurant au paragraphe 1^{er}, 5°, mentionne la loi du 25 février 2013 qui y a porté assentiment.

Il convient de vérifier que cette loi a bien été publiée au *Moniteur belge*, ce qui ne ressort pas de la consultation des banques de données auxquelles la section de législation a accès.

3. Dans le texte néerlandais, la définition des mots « Bergingsverdrag 1989 », figurant au paragraphe 1^{er}, 8°, doit mentionner l'intitulé exact de la convention visée, à savoir « Internationaal verdrag inzake hulpverlening, 1989 ». Dans le texte néerlandais de l'article 7.5.3, § 5, et dans l'exposé des motifs, l'expression « Hulpverleningsverdrag 1989 » est utilisée. Il convient de veiller à une terminologie uniforme.

4. La définition des mots « la Convention BWM », figurant au paragraphe 1^{er}, 10°, doit mentionner l'intitulé complet de cette convention, à savoir la Convention internationale de 2004 'pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004'.

5. La définition des mots « la Convention CLINI 2012 », figurant au paragraphe 1^{er}, 13°, ne précise pas la date de la loi qui y a porté assentiment¹⁹.

L'avant-projet sera complété ou corrigé sur ce point.

6. La définition des mots « la Convention HNS 2010 », figurant au paragraphe 1^{er}, 20°, ne mentionne pas de loi qui y aurait porté assentiment.

¹⁹ D'après les banques de données auxquelles la section de législation a accès, il ne semble pas que cette loi, qui a fait l'objet de l'avis n° 59.884/VR donné le 20 septembre 2016, ait été publiée au *Moniteur belge* à ce jour.

L'avant-projet, ou à tout le moins le commentaire de l'article ²⁰, doit être complété sur ce point.

7. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, 24°, les mots « conclue à Genève » doivent être remplacés par ceux de « faite à Genève », afin de respecter la terminologie utilisée dans la formule de signature de la convention concernée.

8. La définition des mots « le Protocole INTERVENTION », figurant au paragraphe 1^{er}, 26°, doit mentionner l'intitulé complet de ce protocole, à savoir le Protocole de 1973 'sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, fait à Londres le 2 novembre 1973'.

9. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, 28°, il convient d'écrire, « le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires », plutôt que « le Code international relatif à [...] ».

10. Au paragraphe 1^{er}, 31°, il convient de vérifier que la définition des mots « la Convention LC » reprend bien l'intitulé exact de la Convention 'sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets', ce qui ne semble pas être le cas à la lecture de la loi du 20 décembre 1984 qui y porte approbation.

11. Au paragraphe 1^{er}, 32°, il convient de préciser que le Protocole LC est le Protocole de 1996 à la Convention LC.

12. Au paragraphe 1^{er}, 34°, il convient de préciser que le Protocole LL 1988 est le protocole de 1988 relatif à la Convention LL (en néerlandais : aangaande het LL-Verdrag).

13. Au paragraphe 1^{er}, 35°, il convient de reprendre l'intitulé exact de la Convention et du Protocole cités.

14. Au paragraphe 1^{er}, 43°, il convient de mentionner la loi d'assentiment du 26 novembre 2012 (et non 2002).

15. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, 50°, il convient de mentionner l'intitulé exact de l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'État fédéral et la Région flamande 'concernant la création d'une structure de garde côtière et la coopération au sein de celle-ci'.

²⁰ Spécialement dans l'hypothèse où l'auteur de l'avant-projet considérerait qu'il conviendrait de maintenir une référence à une convention internationale à laquelle la Belgique ne serait pas partie (voir également l'article 3.2.3, de l'avant-projet, qui se base sur l'article 3 de la loi du 30 janvier 2012 'régulant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes', et qui vise à transposer l'article 2 et l'annexe de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 'relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes').

16. Au paragraphe 1^{er}, 53°, il convient de mentionner la date de la loi qui a porté assentiment à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 'relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, fait au Cap le 11 octobre 2014' (et non le 11 octobre 2012) ²¹.

17. Au paragraphe 1^{er}, 62°, il convient de mentionner la date de la loi qui a porté assentiment à la Convention internationale de 1995 'sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995' ²².

Article 1.1.3 – Navires

1. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, 1°, il convient d'ajouter les mots « d'eau » après les mots « avec ou sans déplacement ».

2. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, 2°, le mot « or » doit être remplacé par le mot « ou ».

3. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, 11°, il convient d'omettre les mots « en mer ».

Comme l'explique le commentaire de l'article, l'intention de l'auteur de l'avant-projet est, en effet, de faire dorénavant ²³ du terme « navire » (en néerlandais : « Schip ») un terme générique, les navires de mer (en néerlandais : « zeeschepen ») et les bateaux de navigation intérieure (en néerlandais : « binnenschepen ») étant deux types de navires spécifiques.

4. Dans le paragraphe 1^{er}, 17°, les mots « ou bateau public » ne figurent pas dans la version néerlandaise et n'apparaissent pas utiles. Ces mots seront omis dans la version française. Il en va de même des mots « ou bateau » utilisés dans la version française des 18° et 19°.

La même observation vaut pour la suite de l'avant-projet.

²¹ D'après les banques de données auxquelles la section de législation a accès, il ne semble pas que cette loi, qui a fait l'objet de l'avis n° 61.208/VR donné le 8 mai 2017, ait été publiée au *Moniteur belge* à ce jour, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61208.pdf>.

²² D'après les banques de données auxquelles la section de législation a accès, il ne semble pas que cette loi, qui a fait l'objet de l'avis n° 61.209/VR donné le 8 mai 2017, ait été publiée au *Moniteur belge* à ce jour, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61209.pdf>.

²³ Et contrairement à la terminologie actuelle définie à l'article 1^{er} de la loi du 5 juin 1972 'sur la sécurité des bâtiments de navigation', qui, conformément à l'usage courant, réserve en français le terme « navire » aux seuls bâtiments destinés à la navigation maritime. Voir sur ce point l'observation préalable formulée dans l'avis n° 63.286/4 donné le 30 avril 2018 sur un avant-projet devenu la loi du 5 juillet 2018 'relative à la navigation de plaisance', *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 3105/001, pp. 42 et 43, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63286.pdf>.

Article 1.1.4 – Eaux

La loi spéciale du 6 janvier 2014 ‘relative à la Sixième Réforme de l’État’ a transféré aux régions les compétences en matière de « règles de police de la navigation sur les voies navigables, à l’exclusion de la réglementation en matière de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population, de transport de matières radioactives et de transport de matières explosives » (article 6, § 1^{er}, X, 10°, de la L.S.R.I.) ainsi que de « règles de prescriptions d’équipage de navigation intérieure et les règles en matière de sécurité des bateaux de navigation intérieure et des bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer » (article 6, § 1^{er}, X, 11°, de la L.S.R.I.).

Les travaux parlementaires de la Sixième Réforme de l’État énoncent à cet égard :

« Par le transfert de ces cinq aspects importants de la réglementation de la sécurité (Code de la navigation, équipage et bateaux, transport de marchandises dangereuses et transport exceptionnel), un paquet homogène de compétences est constitué, permettant, sur la base des directives européennes et des traités, de poursuivre la modernisation et de régionaliser la surveillance et l’inspection de la navigation intérieure en tant que compétence accessoire, tout en garantissant la libre circulation, comme prévue par le droit européen »²⁴.

La délimitation opérée entre eaux maritimes et eaux intérieures constitue, par conséquent, un critère fondamental de détermination des sphères de compétence respectives de l’État fédéral et des régions en matière de navigation.

Il ne revient en tout cas pas au législateur fédéral ordinaire de modifier cette délimitation. Comme le confirme le commentaire des articles, l’opération de codification réalisée par l’avant-projet examiné ne semble cependant pas avoir pour objet ni pour conséquence de modifier la délimitation entre eaux maritimes et eaux intérieures prévalant actuellement.

Envisagé de la sorte, l’article 1.1.4 est admissible.

Article 1.1.5 – Armateurs

1. Le 3° définit la « gestion nautique » comme

« la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l’usage et l’exploitation de ce navire ».

Cette définition est éclairée comme suit dans le commentaire de l’article :

« Le statut de propriété du navire ne détermine pas qui est l’armateur conformément à la définition générale reprise à l’article 1.1.5, 2°, du Code. L’armateur est celui qui exerce la ‘gestion nautique’. Cette dernière notion a déjà été précédemment utilisée par le législateur belge, notamment dans les dispositions du Code judiciaire sur la saisie conservatoire sur navire (art. 1469, § 2). Ce terme est ici défini plus précisément comme ‘la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l’usage et l’exploitation de ce navire’ (3°).

²⁴ *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 150.

Cette définition présente un raffinement et un éclaircissement par rapport aux législations étrangères, française et allemande notamment, qui désignent d'une manière trop simpliste l'armateur comme l'exploitant. De telles définitions ne font d'ailleurs que déplacer le problème, car elles font immédiatement surgir la question de la signification du terme 'exploitant' et/ou le contenu requis de la compétence d'exploitation. La définition en projet tâche de donner plus de points de repère en décrivant plus précisément la gestion nautique.

L'élément de 'possession' est emprunté à la définition de l'armateur donnée par la législation suisse, ainsi qu'à la doctrine anglaise faisant autorité à cet égard. La possession requise n'est pas la possession au sens du droit belge des biens. La notion doit au contraire être entendue dans le contexte du droit de la navigation, de la réalité de l'activité de la navigation internationale, ainsi que des circonstances concrètes du cas.

Dans ce contexte, il faut qu'il soit clair qu'un affrèteur coque nue devra normalement être considéré comme un armateur. L'affrèteur coque nue est, dans l'interprétation de la définition, pour ainsi dire la figure de référence. En cas de sous-affrètement coque nue, ce sera bien évidemment le dernier affrèteur coque nue qui agira comme armateur.

Un usufruitier, le détenteur d'un droit d'usage ou d'habitation, un commodataire, un séquestre, un locataire (de droit commun) et un créancier hypothécaire mis en possession qui fait lui-même usage du navire ou qui le dirige et/ou agit comme employeur pourront, suivant les circonstances, également être considérés comme des armateurs.

Tout comme dans le nouveau code allemand, un affrèteur à temps ne pourra normalement pas non plus être considéré comme un armateur ».

Par ailleurs, l'article 1467 du Code judiciaire en projet (article 59 de l'avant-projet) précise :

« [l]a saisie conservatoire sur les navires est réglée en particulier dans le Code belge de la Navigation ».

Et l'article 60 de l'avant-projet abroge les articles 1468 à 1480 du Code judiciaire.

À aucun moment ²⁵, l'auteur de l'avant-projet n'indique dans le commentaire de l'article si cette définition qu'il donne de la « gestion nautique » se place dans le prolongement de la jurisprudence actuelle des tribunaux de l'ordre judiciaire et, dans la négative, quelles sont les raisons pour lesquelles il y aurait lieu de conférer, par le biais de la définition nouvelle, une autre direction à cette jurisprudence. Dans un souci de sécurité juridique et d'information des destinataires de la règle, le commentaire de l'article sera précisé à cet égard.

2. La version française du 4° donne une définition des mots « usager de navires » ; le terme néerlandais correspondant étant « scheepsgebruiker ». Dans la suite du dispositif, ce dernier terme a cependant pour correspondant français les mots « usager du navire » ou, le plus souvent, « utilisateur du navire ».

²⁵ Dans le commentaire des articles 47 à 65, l'auteur de l'avant-projet fait allusion à la « nouvelle législation de saisie conservatoire et saisie exécution sur navire » sans expliciter par ailleurs si les implications de cette « nouvelle législation » se placent ou non dans le sens des dispositifs actuels et la jurisprudence développée par application des dispositifs existants.

La cohérence de la terminologie utilisée dans la version française du dispositif doit être restaurée sur ce point.

3. Dans la version française du 5°, il semble que le mot « indivisible » doive être remplacé par le mot « indivise ».

4. Au 8°, la définition donnée de l'agent maritime, est excessivement restrictive, en ce qu'elle ne vise que la représentation du seul armateur ²⁶.

Par ailleurs la section de législation s'interroge sur l'utilité de faire figurer les mots « en Belgique » dans la disposition. Aucune explication n'est consacrée sur ce point dans le commentaire de l'article qui sera complété afin d'explicitier la portée exacte de la définition.

Titre 2 – Sources

Article 1.2.1– Autre réglementation

L'article 1.2.1 énonce de manière exhaustive les législations « sous réserve » desquelles il est applicable.

Le commentaire de l'article explicite la portée des 1° et 2° de la disposition en indiquant que rien n'empêche d'appliquer les deux législations, dans le premier cas, « en combinaison » et, dans le second cas, « de façon combinée si elles sont en harmonie ».

La façon de légiférer pour laquelle il est ainsi opté est curieuse. Il va de soi que les législations mentionnées dans la disposition continueront à valoir par application du principe de la *lex specialis*. En outre, le fait de relever quatre législations est réducteur : il n'est pas exclu que d'autres législations trouvent encore à s'appliquer en vertu du même principe.

Il serait dès lors préférable d'omettre cette disposition et d'apporter ces précisions dans le commentaire de l'article.

Article 1.2.4 – Exécution des conventions et actes internationaux

Comme l'indique son commentaire, l'article 1.2.4 se base sur l'article 1^{er} de la loi du 18 février 1969 'relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable' ²⁷.

²⁶ Voir les articles 4.2.6, § 4 et 6.1.108.

²⁷ Lequel est modifié en conséquence par l'article 66 de l'avant-projet.

L'article 1.2.4, § 1^{er}, comprend cependant un alinéa 2 qui ne trouve pas son origine dans l'article 1^{er} de la loi du 18 février 1969 et qui dispose :

« Le Roi est autorisé à mettre en vigueur, le cas échéant, les modifications apportées dans les conventions ou dans leurs annexes et aux résolutions adoptées par l'OMI ».

Comme le précise le commentaire de l'article, cet alinéa constitue une généralisation de l'article 2, §§ 2 et 3, de la loi du 24 novembre 1975 'portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972'.

Selon la portée qui lui est donnée, cet alinéa 2 nouveau est soit inutile, en ce qu'il n'ajoute rien à l'article 1.2.4, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui habilite déjà le Roi à « prendre toutes les mesures requises en vue de l'exécution des obligations qui découlent des conventions internationales et des actes internationaux fixés en vertu des conventions », soit d'une portée excessivement large, s'il doit être compris comme habilitant de manière générale le Roi à agir sans que les modifications des normes internationales concernées aient reçu l'assentiment du législateur, le cas échéant de manière anticipée ²⁸.

Il convient dès lors d'omettre l'alinéa 2 de l'article 1.2.4, § 1^{er}.

Titre 3 – Publications

Les articles 1.2.7 à 1.2.10 doivent être renumérotés 1.3.1 à 1.3.4.

La signification des mots « publication correspondante » n'apparaît pas. La disposition et le commentaire de l'article seront complétés sur ce point. La portée de la règle sera précisée à tout le moins dans le commentaire de l'article.

LIVRE 2 – NAVIRES

Titre 1^{er} – Enregistrement, immatriculation et publicité

Article 2.1.1 – Notions

1. Dans la version française, à l'article 2.1.1, § 1^{er}, 2^o, après le mot « navire », il convient d'insérer les mots « de mer ».
2. Selon l'article 2.1.1, § 1^{er}, 6^o, l'enregistrement de l'affrètement coque nue peut être opéré dans le registre d'un autre État que celui du registre d'origine au nom du propriétaire ou de « son délégué ». La question se pose de savoir quelle est la portée de cette notion et s'il ne convient pas plutôt de recourir à celle de « mandataire ».

²⁸ Dans les limites où un tel procédé est admissible, ce qui doit être vérifié au cas par cas, comme cela a été considéré lors de l'adoption de la loi du 24 novembre 1975.

Chapitre 1^{er} – Le Registre naval belge

Article 2.1.2 – Tâches du Registre naval belge

À l'alinéa 1^{er}, 2^o, les mots « conformément au chapitre 5 du présent titre » doivent être remplacés par ceux de « conformément au chapitre 4 du présent titre ». Ce dernier ne comprend en effet que quatre chapitres.

Article 2.1.13 – Port d'attache

Dans la version française, à l'article 2.1.13, § 1^{er}, le mot « agrément » sera remplacé par le mot « approbation ».

Chapitre 2 – Enregistrement des navires de mer

Article 2.1.17 – Contrats d'intérêt général

L'article 2.1.17 doit être revu afin de mieux en circonscrire la portée, ou, à tout le moins, recevoir un commentaire circonstancié dans le commentaire de l'article.

Chapitre 3 – Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Dans les articles 2.1.18 à 2.1.22, la notion d'« immatriculation » des bateaux de navigation intérieure gagnerait à être remplacée par celle d'enregistrement (ou une autre notion similaire), s'agissant de leur reprise dans un registre destiné à assurer la publicité, par voie d'inscription, d'« actes et de jugements faisant preuve d'une constitution, translation, déclaration ou extinction de droits réels sur un navire » (voir l'article 2.1.24, § 1^{er})²⁹.

Les explications fournies par le commentaire de l'article devraient être mieux étayées. En effet, l'organisation de ce registre doit être clairement distinguée de la question de l'attribution d'un numéro ou d'une marque d'identification du bateau de navigation intérieure, question qui relève dorénavant de la compétence transférée aux régions en matière de police de la navigation sur les voies navigables (article 6, § 1^{er}, X, 10^o, de la L.S.R.I.).

Chapitre 4 – Publicité des droits

Article 2.1.23 – Clauses dérogatoires

1. Il y a lieu de remplacer le mot « titre » par le mot « chapitre », ainsi que le confirme le commentaire de l'article.

²⁹ L'observation vaut également pour l'intitulé du titre 1^{er} du livre 2, ainsi pour celui de son chapitre 3. Elle vaut également pour les dispositions de son chapitre 1^{er} – Le Registre naval belge, qui font usage du terme « immatriculation » (voir également en particulier, par exemple, l'article 3.3.5).

2. La disposition précise :

« Les dispositions qui dérogent au présent titre sont nulles ».

Le commentaire de l'article indique :

« Ce chapitre comprend les dispositions générales relatives à l'organisation du système organisé par l'État de documentation et d'opposabilité de droits sur des navires. Cela concerne l'ordre public de sorte que des dérogations contractuelles sont nulles. En vue de la sécurité juridique et de la cohérence avec d'autres parties du Code belge de la Navigation, ceci est confirmé expressément dans l'article en projet.

Des dispositions spécifiques relatives à la publicité des mesures de saisie et des hypothèques sur navires ont été reprises dans les parties correspondantes du code ».

En conséquence il convient de remplacer le mot « dispositions » par le mot « clauses ». Cette observation valant pour la suite de l'avant-projet.

Titre 2 – Jaugeage

Article 2.2.2 – Application matérielle

Au paragraphe 2, les mots « alinéa 1^{er} » seront omis, le paragraphe 1^{er} auquel il est renvoyé ne comportant qu'un seul alinéa.

Titre 3 – Sécurité

Chapitre 2 – Navires de mer

Section 2 – Certificats

Article 2.3.11– Certificat provisoire de navigabilité

Dans la version française, du paragraphe 1^{er}, alinéa 2, il y a lieu de remplacer les mots « organisation reconnue » par ceux d'« organisme agréé » comme dans la suite du dispositif.

Article 2.3.13 – Conséquences d'avaries et de modifications

Au paragraphe 2, alinéa 2, dans la version française, il y a lieu d'écrire « redevance due » et non « redevance redevable ».

Titre 4 – Statut réel

Article 2.4.1 – Application internationale

Dans la version française du paragraphe 3, alinéas 1^{er} et 2, mieux vaut chaque fois remplacer les mots « qui s'applique » par les mots « en vigueur ».

Titre 5 – Sûretés sur navires

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Article 2.5.3 – Autre réglementation

Au paragraphe 1^{er}, 1°, la référence au Règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 'relatif aux procédures d'insolvabilité', doit être remplacée par une référence au Règlement (UE) 2015/848 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2015 'relatif aux procédures d'insolvabilité (refonte)', qui l'a abrogé.

Chapitre 3 – Privilèges sur navires

Article 2.5.18 – Causes d'extinction

Au 2°, la référence à l'article 3.2.66 doit être corrigée, l'avant-projet ne comportant pas d'article 3.2.66. Il semble qu'il faille viser ici l'article 3.2.49.

Article 2.5.20 – Extinction par déchéance

1. Au paragraphe 1^{er}, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7° et 8°, il convient de remplacer les mots « visé à l'article 2.5.14, alinéa 1^{er} » par « visé à l'article 2.5.14, § 1^{er} ».

2. La version française du paragraphe 1^{er}, comprend deux 8°, dont le second doit être renuméroté « 9° ».

Chapitre 5 – Hypothèques sur navires

Section 1 – Dispositions générales

Article 2.5.43 – Envoi en possession du navire

1. Au paragraphe 2, il est précisé que la demande d'envoi en possession doit être faite par « requête » adressée au tribunal de commerce compétent. Cette disposition reproduit, *mutatis mutandis*, l'article 24 de la loi du 4 septembre 1908 'relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux ainsi qu'à la compétence en matière maritime et

fluviale'. La requête mentionnée à l'article 2.5.43, § 2, constitue donc une requête unilatérale. Le texte en projet gagnerait à la préciser ³⁰.

2. Le paragraphe 3, alinéa 2, précise que l'« opposition » doit être introduite dans les quinze jours de la signification de l'ordonnance. Selon l'alinéa 3, le jugement rendu sur cette opposition peut être frappé d'appel dans les quinze jours de la signification.

Ces délais sont dérogatoires au droit commun, le délai de tierce opposition contre une décision unilatérale et le délai d'appel de droit commun étant d'un mois à dater de la signification. Ce délai d'un mois s'applique tant en matière de référé que de saisies. Le commentaire de l'article ne permet pas de comprendre ce qui justifie la réduction à quinze jours de ce délai.

Les délais fixés à l'article 24*bis* de la loi du 4 septembre 1908 sont de trois jours pour l'opposition et de huit jours pour l'appel.

Le commentaire de l'article, dont il ressort que l'intention est de reproduire l'article 24*bis* de la loi du 4 septembre 1908, ne justifie pas le choix de ces nouveaux délais dérogatoires au droit commun de la procédure.

La disposition sera réexaminée en conséquence et le commentaire de l'article le cas échéant complété.

3. Reprenant le texte de l'article 24*ter* de la loi du 4 septembre 1908, le paragraphe 4 ne tient pas compte de ce que l'appel n'a plus d'effet suspensif en vertu du droit commun de la procédure depuis la loi du 19 octobre 2015, dite « pot-pourri 1 ». Il n'y a dès lors pas lieu de préciser que l'ordonnance est exécutoire nonobstant l'appel.

La même observation vaut pour la suite de l'avant-projet ³¹.

Section 2 – Publicité

Article 2.5.47 – Mentions lors de l'inscription

Dans le membre de phrase introductif de l'article 2.5.47, il convient de renvoyer à l'article 2.1.31 plutôt qu'à l'article 2.1.38.

³⁰ Comparer avec l'article 6.1.100, § 3, qui contient une référence à l'article 1026 du Code judiciaire.

³¹ Voir notamment l'article 2.5.50, alinéa 1^{er}.

Titre 6 – Saisie sur navire

Chapitre 1 – Saisie conservatoire sur navires

Section 1 – Saisie conservatoire sur navires de mer

Article 2.6.9 – Signification et dénonciation

Au paragraphe 1^{er}, dernier alinéa, il convient, s'agissant de l'affichage, de faire mention de l'exploit de saisie et non de la saisie.

La même observation vaut pour le paragraphe 2.

Article 2.6.14 – Durée de validité

Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, il convient de préciser, comme à l'alinéa 4, qu'il s'agit d'une décision définitive « rendue sur la demande au fond ».

Article 2.6.20 – Radiation

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, il est inutile de préciser que l'huissier intervient en tant que « représentant légal » du « saisisseur » (lire : saisissant), étant admis que l'huissier est le mandataire de la partie faisant appel à ses services. La disposition sera revue de manière à indiquer que l'huissier « agit sur requête du saisissant ».

La même observation vaut pour l'article 2.6.42, alinéa 2.

Article 2.6.22 – Juridiction quant au fond

Dans la version française de la phrase introductive du paragraphe 1^{er}, il convient de remplacer le mot « procès » par le mot « litige ».

Article 2.6.23 – Autres droits d'action et droits de suite

Dans sa version française, cette disposition est la transposition littérale de l'article 9 de la convention internationale de 1952. L'auteur de l'avant-projet notera que le mot « stipulation » utilisé à l'alinéa 1^{er} n'a pas, en droit, la signification qu'il entend lui donner c'est-à-dire celle de « disposition ». Par ailleurs, à l'alinéa 2, il y a lieu de référer à la loi « visée à l'alinéa 1^{er} », à savoir celle que le juge saisi du litige se doit d'appliquer.

Il en va de même du verbe « stipuler » dans la version française de l'article 2.6.29.

La même observation vaut, *mutatis mutandis*, pour la suite de l'avant-projet.

Section 2 – Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure

Article 2.6.26 – Procédure

Il ne semble pas que, dans la version française, les mots « en conséquence » aient un sens. Ils seront omis. Sans doute, comme à l'article 2.6.41, l'objectif de l'auteur est-il de procéder à une application « par analogie ». Le texte sera revu.

Une observation similaire vaut pour l'article 2.6.55.

Article 2.6.27 – Saisie navigatoire

La portée de l'expression « Saisie navigatoire », qui figure dans la version française de l'intitulé de l'article, n'apparaît pas. Il s'agit à priori d'un néologisme qui ne traduit pas le contenu de la disposition et qui laisse par ailleurs penser à la lumière du commentaire de l'article, qu'il est ici question d'un type particulier de saisie alors qu'il ne s'agit en réalité que de modaliser les effets de la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure.

L'intitulé de l'article sera adapté de manière à refléter le contenu de la disposition.

Article 2.6.29 – Dépôt du bien saisi

Les paragraphes 1^{er}, alinéa 2, et 3, alinéa 2, indiquent que la partie intéressée « s'adresse au juge des saisies » sans préciser par quel acte procédural elle doit agir. Dans un souci de sécurité juridique, le texte gagnerait à préciser que c'est par requête³².

Chapitre 2 – Saisie-exécution sur navires

Article 2.6.31 – Autre réglementation

Au paragraphe 2 relatif à la compétence territoriale de l'huissier de justice, la référence à l'article 513 du Code judiciaire doit être remplacée par une référence à l'article 516 du même code³³.

Article 2.6.45 – Consultations et litiges

Au paragraphe 2, alinéa 2, troisième phrase, il est précisé qu'« [à] l'audience fixée, les objections sont jugées », ce qui laisse entendre que le tribunal doit statuer sur les bancs.

³² Comparer avec l'article 2.6.15.

³³ Comparer avec l'article 2.6.4, § 3.

Le texte en projet est présenté comme correspondant à l'actuel article 1555 du Code judiciaire. Il ne correspond toutefois pas exactement à cette disposition qui précise, en son alinéa 4, que « le juge fixe jour et heure pour l'examen et le règlement des contestations [...] ». Le commentaire de l'article diffère également du texte en projet lorsqu'il énonce que « le nouveau texte de loi explique que le juge détermine le jour et l'heure pour l'examen et le règlement des contestations, que les parties doivent ensuite être appelées quoi qu'il en soit par pli judiciaire et sont entendues, si elles comparaissent, et que les litiges sont ensuite réglés ».

Toutefois, il apparaît qu'il n'est matériellement pas possible pour le juge de trancher, en règle, toutes les contestations de créances sur les bancs.

En conséquence, la disposition sera revue.

Article 2.6.46 – Vente de gré à gré

Aux alinéas 4 et 5, il convient de mentionner le juge des saisies et non le président.

Article 2.6.55 – Désignation d'un liquidateur

À l'alinéa 3, la référence à l'article 3.2.70 doit être corrigée, l'avant-projet ne comportant pas d'article 3.2.70. Il semble qu'il faille la remplacer par une référence à l'article 3.2.53.

Article 2.6.59 – Interruption de la prescription

Par souci de complétude, il sera précisé que le greffe est celui du tribunal de commerce.

Il sera fait de même à l'article 2.6.61, alinéa 2.

À l'article 2.6.63, alinéa 1^{er}, le mot « commerce » sera, comme dans la version néerlandaise, inséré entre les mots « de » et « saisi ».

Article 2.6.63 – Instances pendantes

La version française de l'alinéa 1^{er} doit être revue pour en améliorer tant la qualité rédactionnelle que la concordance avec la version néerlandaise.

Titre 7 – Navires publics

Chapitre 1^{er} – Navires publics belges

Article 2.7.2 – Saisie sur des navires publics belges

La version française du paragraphe 1^{er} doit être revue afin d'en améliorer la lisibilité. Sa portée est, en effet, peu claire, principalement pour ce qui concerne les biens se trouvant à bord des navires concernés. En tout état de cause, la fin du paragraphe 1^{er} sera rédigée comme suit :

« [...] qu'en ce qui concerne [...] ».

Chapitre 2 – Navires publics étrangers

Article 2.7.9 – Saisie sur navires publics étrangers et cargaisons appartenant aux États étrangers

Au paragraphe 3, dans la version française, il y a lieu de remplacer les mots « S'il y a, dans le sentiment du juge saisi, un doute quant au fait » par les mots « Si le juge estime qu'il y a un doute quant au fait ».

LIVRE 3 – ARMATEURS

Titre 1 – Dispositions générales

Chapitre 1^{er} – Copropriété quirataire

Article 3.1.2 – Application matérielle

Au paragraphe 3, 4°, dans la version française, le mot « réciproquement » sera omis : il est clair, sans recourir à ce mot, que les rapports visés sont ceux « entre » propriétaires de certificats immobiliers au sens de la disposition.

Article 3.1.4 – Clauses dérogatoires

Il est inhabituel d'autoriser le destinataire d'une règle à « déroger » à une définition que donne une disposition légale ; or, c'est bien la portée de l'article 3.1.4 quand y sont déclarées nulles les dérogations à l'article 1.1.5, 5° à 7°, qui définissent les notions de « copropriété quirataire », « copropriétaire quirataire » et « quirat ».

Le commentaire de l'article sera à tout le moins complété sur ce point.

Article 3.1.9 – Compétences de l'armateur-gérant quirataire

Pour traduire plus correctement l'explication fournie dans le commentaire de l'article, la disposition serait, en son paragraphe 4, mieux rédigée comme suit :

« Sauf en cas de mauvaise foi des tiers, les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire ne peuvent leur être opposées même si elles ont été rendues publiques ».

Article 3.1.10 – Obligation de rendre compte

Au paragraphe 2, la rédaction de la deuxième phrase sera revue : elle ne traduit pas correctement ce qui semble être l'intention de l'auteur de l'avant-projet, à savoir que lorsque l'armateur-gérant quirataire rend compte de sa gestion, il transmet aux copropriétaires les pièces et données qui se rapportent à la part (quirat(s)) de chacun. Si telle n'est pas l'intention, la phrase sera clarifiée.

Article 3.1.12 – Nomination d'un armateur-gérant quirataire judiciaire

1. Aux paragraphes 1^{er} et 3, alinéa 2, il convient de préciser de quel « juge » il s'agit ³⁴.
2. Dans la version française, la fin du paragraphe 3 sera rédigée comme suit :
« et suspend la compétence de représentation visée à l'article 3.1.7 ».

Article 3.1.16 – Reprise forcée des quirats

À l'article 3.1.16, dans la version française, mieux vaut remplacer les mots « alors introduire leur requête par écrit » par les mots « introduire une demande écrite en ce sens ».

Article 3.1.18 – Prescription

Dans sa version française, la rédaction du paragraphe 3 sera revue : elle n'est pas compréhensible et ne rend pas correctement l'idée exprimée dans la version néerlandaise.

³⁴ Comparer avec les articles 3.1.16, alinéa 3, et 3.1.17, § 2.

Chapitre 2 – Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

Article 3.1.19 – Autre réglementation

1. À l'alinéa 1^{er}, 2°, a), il convient de viser le chapitre 2 du titre 2, et non le chapitre 4 du titre 2, ce dernier ne comprenant que deux chapitres.
2. L'article 3.1.19 ne comprenant que deux alinéas, il n'y a pas lieu de présenter le second comme étant un paragraphe (§) 2.
3. Dans la version française du paragraphe 2 (lire : alinéa 2), il convient de respecter l'intitulé officiel de la loi du 10 février 2003 'relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques'.

Il convient également d'y remplacer les mots « est également d'application sur les » par « s'applique également aux ».

Article 3.1.22 – Obligations contractées par ou pour le commandant

À l'article 3.1.22, § 2, le mot « lié » sera remplacé par les mots « tenu pour responsable », si telle est bien l'intention.

Titre 2 – Navigation [maritime]

L'intitulé français du titre 2 du livre 3 doit être complété par le mot « maritime ».

Chapitre 1^{er} – Assurances obligatoires

Section 1 – Créances maritimes

Article 3.2.2 – Notions

Dans la phrase introductive de la version française, le mot « qui » sera inséré avant les mots « y ont trait ».

La même observation vaut pour l'article 3.2.6, § 1^{er}.

Section 2 – Pollution et épaves

Comme l'indique le commentaire de la section qui comporte un alinéa alors que la section elle-même compte quatorze articles, ces dispositions n'intègrent pas seulement la loi du 19 décembre 2012 'portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant les matières visées à l'article 78 de la Constitution', mais y ajoutent, aux termes d'une brève explication, les « règles relatives à la

Convention WRC », « [l]a rédaction [étant en outre] harmonisée avec celle de la section suivante », à savoir celle relative au transport des passagers.

Il en résulte que le contrôle de conformité auquel doit se livrer la section de législation est loin d'être facilité puisqu'aucune indication n'est donnée quant à la provenance des règles concernées.

Cette observation illustre l'observation générale 1 et la renforce au vu de l'objet de cette section.

La section 3 qui compte onze articles, appelle la même observation.

Article 3.2.9 – Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges

Au paragraphe 4, les références aux articles 3.2.10, § 3, 3.2.11, § 5 et 3.2.12, § 5, doivent être corrigées. Il semble qu'il faille les remplacer par des références aux articles 3.2.10, § 4, 3.2.11, § 4, et 3.2.12, § 4.

Section 3 – Transports de passagers

Article 3.2.22 – Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges

L'avant-projet ne définit pas quelle est la portée de la notion d'« unité de compte », utilisée dans les articles 3.2.22, § 2, et 3.2.26, § 2, au sens de la section dans laquelle ces deux dispositions se trouvent ³⁵.

Le texte sera complété sur ce point.

Article 3.2.30 – Redevances

Dans la version française de l'alinéa 1^{er}, les mots « propriétaire le navire » doivent être remplacés par les mots « propriétaire du navire ».

Chapitre 2 – Limitation de responsabilité

Section 2 – Le droit à la limitation

Article 3.2.39 – Créances exclues de la limitation

Au 4^o de la version française, le mot « formées » sera déplacé entre les mots « créances » et « contre ».

³⁵ Comparer avec les articles 3.2.31, 5^o, et 6.1.148, 12^o.

Section 5 – Procédure de limitation avec constitution du fonds

Article 3.2.51 – Dossier au greffe

1. La section de législation se demande pourquoi, aux termes de l'alinéa 1^{er}, 1^o, seuls les jugements rendus contradictoirement, à l'exclusion des jugements par défaut par exemple, doivent figurer au dossier du fonds de limitation tenu au greffe.
2. À l'alinéa 2, dans la version française, les mots « ayant droit » seront remplacés par les mots « personne intéressée ».

Article 3.2.55 – Ordonnance de disponibilité

Dans la version française du paragraphe 3, alinéa 2, 1^o, les mots « son date de naissance » doivent être remplacés par les mots « sa date de naissance ».

Il en va de même à l'article 3.2.57, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o.

Plus fondamentalement l'auteur de l'avant-projet appréciera si l'élément « date de naissance » est nécessaire.

Articles 3.2.56 – Conséquences de la constitution de fonds et 3.3.37 – Conséquences de la constitution de fonds

Alors que l'article 3.2.56, relatif aux conséquences de la constitution d'un fonds de limitation en matière de navigation maritime, s'applique aux personnes « ayant produit une créance contre le fonds », l'article 3.3.37, qui exprime la même règle en matière de navigation intérieure, vise les personnes « ayant la faculté de faire valoir une créance contre le fonds ».

L'auteur de l'avant-projet est invité à vérifier si cette différence est voulue.

Article 3.2.57 – Déclaration de créances

Les mots « avec leurs pièces justificatives » figurant dans la version française, sont absents de la version néerlandaise du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}.

Article 3.2.59 – Contestations des condamnations sur le fond

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, 2^o, les mots « extrême négligence » utilisés dans la version française ne correspondent pas à ceux de « ernstig nalatige » auxquels il est recouru dans la version néerlandaise. Cette divergence sera levée.

Article 3.2.60

Dans la version française, au début du paragraphe 1^{er}, il convient d'écrire « sous réserve » et non « sans réserve ».

Article 3.2.61 – Clôture du fonds et Article 3.2.63 – Force juridique des ordonnances et objections contre les ordonnances

1. L'article 3.2.63 semble prévoir un recours spécial, dénommé « objection » (« bezwaar » dans la version néerlandaise).

L'objection vise la contestation des ordonnances précédemment rendues par le président du tribunal de commerce qui a ordonné l'ouverture du fonds de limitation. Ce recours peut viser aussi bien l'ordonnance d'ouverture que celle de disponibilité. Il peut avoir pour objet la contestation même de la constitution du fonds et sa dissolution, ou porter sur le respect des conditions émises pour sa constitution, ou encore sur l'adaptation des montants du fonds.

D'autres ordonnances rendues par le président du tribunal de commerce à propos du fonds de limitation, telles que celles visées à l'article 3.2.62 (garantie additionnelle) peuvent également faire l'objet d'une objection.

Le droit commun de la procédure civile ne connaît pas un tel recours. Le commentaire des articles précise que c'est sciemment que l'auteur de l'avant-projet utilise une terminologie « neutre », de préférence à l'« opposition », en vue précisément d'« éviter la confusion avec les procédures d'opposition et de tierce-opposition au sens du Code judiciaire ».

Il ressort du commentaire de l'article qu'il ne s'agit en réalité pas d'un « recours » au sens du droit judiciaire mais bien de l'introduction d'une instance au fond : « Un créancier qui soulève une objection contre les ordonnances du président entame ainsi devant le tribunal de commerce une procédure sur le fond, qui est régie par les règles normales de procédure relatives aux procédures sur le fond, étant bien entendu qu'il s'agit d'une procédure sur requête ».

Le texte en projet précise par ailleurs que les ordonnances du président « ne portent pas préjudice au principal ».

Il n'est donc pas question de créer ici un nouveau recours extraordinaire que le Code judiciaire ne connaît pas³⁶, mais simplement de qualifier l'action au fond pouvant être introduite devant le tribunal de commerce pour remettre en cause, au fond, ce qu'aurait décidé le président de ce tribunal au provisoire, concernant le fonds de limitation.

Ainsi compris, le dispositif en projet ne soulève pas de difficulté particulière. Toutefois, dans un souci de sécurité juridique, le commentaire de l'article gagnerait à en expliciter la portée exacte, en droit.

³⁶ La situation ainsi décrite est en effet comparable à celle de l'action introduite devant le juge du fond qui remettrait en cause ce que le juge des référés aurait déjà décidé au provisoire.

2. L'article 3.2.61, § 4, prévoit la possibilité d'introduire des « objections » en vue de permettre aux créanciers, au constituant du fonds de limitation ainsi qu'aux « autres personnes qui sont estimés avoir constitué le fonds » de contester « l'avis final » qui doit être dressé par le liquidateur du fonds. Cet avis est déposé au greffe et communiqué notamment aux créanciers.

Il apparaît à nouveau qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'un « recours » au sens du Code judiciaire, puisque l'objection peut être introduite contre un acte dressé par le liquidateur du fonds, à un stade non contentieux. Il s'agit simplement d'une qualification de l'action au fond, pouvant être introduite pour contester l'avis final du liquidateur.

Il est précisé que ces objections doivent être introduites « dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 3.2.63 ».

Ainsi compris et compte tenu de l'observation qui précède, le dispositif à l'examen ne soulève aucune difficulté particulière.

Article 3.2.63 – Force juridique des ordonnances et objections contre les ordonnances

Au paragraphe 1^{er}, il faut écrire dans la version française « ne portent pas ».

Titre 3 – Navigation intérieure

Chapitre 1 – Accès au transport

Articles 3.3.3 – Paiement d'une taxe annuelle et 3.3.4 – Institut pour le transport par batellerie

Il n'est pas indiqué de régler dans une disposition normative, les modalités pratiques de versement de recettes à un institut tel que celui visé à l'article 3.3.4.

Chapitre 3 – Limitation de responsabilité

Section 5 – Procédure de limitation avec constitution du fonds

Article 3.3.44 – Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

Il n'apparaît pas clairement, à la lecture du paragraphe 5, si l'expression selon laquelle le jugement du tribunal statuant sur l'objection élevée contre l'ordonnance du président du tribunal « a autorité de chose jugée vis-à-vis de chacun », signifie que l'autorité de chose jugée est limitée aux seules parties à la cause dans le cadre de la procédure d'objection (droit commun), ou si elle s'étend à toutes les parties concernées par le fonds, ou encore si elle vaut *erga omnes*.

L'auteur de l'avant-projet veillera à préciser la portée exacte de la formule qu'il utilise.

LIVRE 4 – PERSONNES EMBARQUÉES

Par courriel du 25 juillet 2018, la déléguée du Ministre a précisé que le livre 4 – Personnes embarquées, de l'avant-projet, ne s'applique pas à la navigation intérieure.

Cette limitation de son champ d'application n'est cependant pas énoncée dans le dispositif de l'avant-projet. Le titre 2 – Commandants, ainsi que le titre 4 – Passagers clandestins, du livre 4, seront complétés sur ce point. Il convient, à tout le moins, d'y remplacer les mots « navire(s) » par « navire(s) de mer », compte tenu de la nouvelle terminologie définie à l'article 1.1.3, de l'avant-projet ³⁷.

Titre 1 – Hommes d'équipages

Article 4.1.2 – Contrat d'engagement maritime

La version française de l'alinéa 2 sera rédigée comme suit :

« La loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail s'applique aux contrats d'engagement maritime auxquels les lois visées à l'alinéa 1^{er} ne sont pas d'application ».

Titre 2 – Commandants

Article 4.2.2 – Autre réglementation

1. Dans la version française du paragraphe 2, les mots « code III du Code civil » doivent être remplacés par les mots « livre III du Code civil ».
2. Au paragraphe 3, les mots « livre II du Code civil » doivent être remplacés par ceux de « livre III du Code civil ».

Article 4.2.3 – Clauses dérogatoires

Mieux vaudrait écrire, au paragraphe 2, alinéa 2 :

« Les conventions visées à l'alinéa 1^{er}, 2^o et 3^o, sont constatées par écrit et ne sont opposables au commandant qu'à partir du moment où copie de cet écrit lui a été communiquée ».

Il appartiendra aux parties à ces conventions de se réserver la preuve que cette copie a été remise au commandant.

Articles 4.2.5 – Tâches et 4.2.10 – Rapports

1. Au paragraphe 1^{er}, il est question au 5^o, dans la version française, de « déposer des rapports » (« het afleggen van scheepsverklaringen » dans la version néerlandaise).

³⁷ Il est renvoyé sur ce point à l'observation 3 formulée à propos de l'article 1.1.3.

Certes, il apparaît clairement des articles 4.2.9 et 4.2.10 quelle différence il y a entre ces « rapports » et les documents énumérés à l'article 4.2.5, § 1^{er}, 4^o, il n'en demeure pas moins que subsiste, dans la version française, la question de la suffisante précision du mot « rapport » par rapport à celui « scheepsverklaringen », ce d'autant qu'à lire l'article 4.2.10, § 4, ce rapport peut être oral en tant qu'il constitue une « déclaration » faite « de vive voix » mais qu'il doit être aussi établi par écrit à défaut de quoi il serait impossible d'en remettre la copie, à prix coûtant, que prévoit le paragraphe 6 de la même disposition.

Dans la mesure où, comme l'indique le commentaire de l'article, il s'agit de conférer une base légale à une pratique, la disposition sera précisée de manière à assurer la sécurité juridique qu'une norme de droit doit apporter.

2. Dès lors que l'article 4.2.10, § 9, précise, ce que confirme le commentaire, que les déclarations y visées ne sont pas des rapports, l'auteur de l'avant-projet appréciera s'il ne conviendrait pas d'envisager la question de ces déclarations dans une disposition distincte. Il est en effet paradoxal de traiter dans une disposition d'un point par ailleurs soumis aux règles du Code judiciaire en matière d'administration de la preuve, dont il est dit qu'il est étranger à la disposition qui en traite.

Article 4.2.5 – Tâches

L'auteur de l'avant-projet est invité à vérifier s'il n'y a pas lieu d'ajouter, au paragraphe 2, 2^o, *in fine*, les mots « conformément à ce qui est précisé à l'article 4.2.7, § 1^{er} », afin d'assurer la cohérence entre ces deux dispositions.

Article 4.2.7 – Représentation en justice

Dans la version française, au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, les mots « irréfutablement présumé » seront remplacés par les mots « présumé de manière irréfragable ».

Article 4.2.9 – Livres et actes de bord

1. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, les mots « contre prix coûtant » doivent être remplacés par « à prix coûtant ».

2. La même observation vaut pour l'article 4.2.10, § 6.

Article 4.2.10 – Rapports

1. Au paragraphe 2, les mots « Carrefour d'Information Maritime » doivent être remplacés par l'acronyme « MIK », afin de respecter la terminologie définie à l'article 1.1.2, 7^o, de l'avant-projet.

2. L'observation qui précède vaut pour l'ensemble du dispositif en projet, et notamment pour son article 4.4.2, § 1^{er}.
3. Dans la version française du paragraphe 5, la numérotation « 3° » doit être omise.

Article 4.2.11 – Significations

Au paragraphe 4, la référence à l'article 36 du Code judiciaire doit être corrigée, ce dernier ayant été abrogé par l'article 12 de la loi du 4 mai 2016 'relative à l'internement et à diverses dispositions en matière de Justice'.

Il semble qu'elle doive être remplacée par une référence à l'article 32 du Code judiciaire.

Article 4.2.12 – Prescription

Afin de créer la sécurité juridique, au 1°, il sera précisé, dans la version française à l'instar de la version néerlandaise, que les règles applicables en matière de prescription sont celles de mise dans le cadre de la réglementation relative au contrat d'engagement maritime.

Titre 3 – Agents de sécurité maritime

Article 4.3.5 – Contrat écrit

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, il est question de « jours ouvrables ». Cette dernière notion ne recevant aucune qualification juridique précise et l'avant-projet ayant vocation à s'appliquer dans des contextes dans lesquels la notion de jour ouvrable peut varier, il conviendrait soit de la définir, soit, de prévoir un délai calculé en « jours ».

Une observation similaire vaut pour la notion de « jours francs » à l'article 6.1.100.

La suite de l'avant-projet sera adaptée en conséquence.

Titre 4 – Passagers clandestins

Article 4.4.2 – Passagers clandestins dans un port belge

Les versions française et néerlandaise du paragraphe 3, alinéa 1^{er}, ne correspondent pas ; la version française sera alignée sur la version néerlandaise.

Titre 5 – Infractions maritimes

Chapitre 2 – Interdictions

Article 4.5.3 – Fautes de discipline maritimes

La section de législation se demande quelle disposition interdit à l'équipage d'embarquer clandestinement les boissons et substances mentionnées au 8° lorsque celles-ci sont destinées à la consommation de tiers.

Article 4.5.8 – Embarquement d'objets interdits

La version française de l'alinéa 1^{er} sera revue ; elle n'est pas compréhensible.

Article 4.5.16 – Diffamation

Dans la version française, les mots « le contrôle » seront remplacés par les mots « du contrôle ».

Article 4.5.33 – Infraction aux dispositions du Code civil

L'article 4.5.33, de l'avant-projet, dispose :

« Il est interdit au commandant et aux officiers d'agir expressément autrement que conformément aux articles 59, 60, 86, 87 et 988 à 998 du Code Civil ».

Les différents articles du Code civil auxquels il est ainsi renvoyé ont trait aux actes de naissance, aux actes de décès et aux testaments faits en mer.

Les infractions à cet article sont punies par l'article 8.1.57 de l'avant-projet, d'une sanction de niveau 3³⁸.

³⁸ La sanction de niveau 3 consiste soit en une peine d'emprisonnement de six mois à deux ans et une amende pénale de 50 à 5000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 50 à 5000 euros (article 8.1.1, § 1^{er}, alinéa 4, de l'avant-projet).

Il revient à l'auteur de l'avant-projet de vérifier si ce régime de sanction ne crée pas, à l'avantage ou au désavantage des commandants de navire par rapport à d'autres personnes chargées de fonctions similaires, une différence de traitement qu'il conviendrait alors soit de justifier dans le commentaire de l'article, soit de supprimer.

L'article 4.5.34 appelle la même observation.

Article 4.5.42 – Échouement intentionnel et autres dommages

Il convient que l'auteur de l'avant-projet précise dans le commentaire de l'article la raison pour laquelle le paragraphe 1^{er} exclut les actes commis au moyen d'un incendie.

Article 4.5.45 – Navigation de course ou de guerre

Tel qu'il est rédigé, l'alinéa 1^{er}, prévoit la possibilité pour l'autorité de permettre d'armer en course un navire belge³⁹.

Cette disposition doit donc être revue pour mieux en délimiter clairement la portée.

Article 4.5.46 – Trafic illicite de stupéfiants

Dans la version française de l'article 4.5.46, les mots « pleine mer » doivent être remplacés par les mots « haute mer ».

Cette observation vaut également pour les articles 4.5.47, alinéa 2, 2°, 4.5.48, alinéa 2, 2°, ainsi que 7.7.9, § 4.

LIVRE 5 – MER ET PORTS

Titre 2 – Sûreté

Même si le titre 2 relatif à la sûreté reproduit quasiment l'ensemble du dispositif de la loi du 5 février 2007 'relative à la sûreté maritime', l'auteur de l'avant-projet doit étoffer le commentaire des articles de manière à éclairer les vingt-cinq articles que compte ce titre.

Il expliquera à cette occasion pourquoi il a préféré, à l'article 5.2.2, 6°, la notion d'« autorité du port » à celle qu'utilise l'article 5, 9°, de la loi du 5 février 2007, à savoir celle de « gestionnaire du port », et pourquoi la définition a été adaptée en conséquence.

³⁹ La course est définie par le *Grand Robert de la langue française* (version électronique) comme étant l'« Action de parcourir le pays, la mer pour faire du pillage ».

Il indiquera également, à propos des articles 5.2.16 et 5.2.20 qui prévoient tous deux des obligations devant être remplies au moins tous les cinq ans, que le fait d'avoir ici à nouveau légiféré ne fait pas courir un nouveau délai de minimum cinq ans, à fortiori s'agissant d'évaluer la sécurité des ports.

Il précisera enfin pour quelles raisons il a choisi de remplacer la reconnaissance des organismes de sécurité par une reconnaissance et une certification.

Il procédera de même pour le titre 3 qui concerne la prévention de la pollution par les navires et mentionnera plus spécifiquement, dans le commentaire de l'article 5.3.12 quels sont les types d'activités – en termes d'objet – au profit du contrôle de la navigation que le Roi pourra confier à des organismes agréés. S'agissant de contrôler le respect d'une législation qui tient à la prévention de la pollution des mers, il est important pour le Parlement de pouvoir apprécier l'étendue de l'habilitation qu'il confie ainsi au pouvoir exécutif.

Titre 3 – La prévention de la pollution par les navires

Article 5.3.9 – Obligation de notification

L'alinéa 3 dispose que l'obligation de notification prévue par cet article vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si l'événement se déroule dans les eaux maritimes belges.

Cette disposition s'inspire de l'article 11, alinéa 3, de la loi du 6 avril 1995 'relative à la prévention de la pollution par les navires'. Cet article prévoit cependant que la même obligation vaut si l'événement se déroule dans la zone économique exclusive belge⁴⁰.

La lecture du commentaire de l'article ne permet pas de déterminer si cette modification est volontaire ou accidentelle.

Il est renvoyé sur ce point à l'observation générale 1.

LIVRE 6 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT

Titre 1^{er} – Navigation maritime

Chapitre 1^{er} – Affrètement

Article 6.1.3 – Mentions

1. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, 6°, les mots « le prix du loyer » doivent être remplacés par les mots « le loyer », le loyer pouvant déjà être défini comme le prix de la location.

⁴⁰ Laquelle fait partie des « zones maritimes belges », au sens de l'article 1.1.4, 3°, mais pas des « eaux maritimes belges », au sens de son article 1.1.4, 4°.

À cet égard et lorsqu'il est prévu dans la suite de l'avant-projet que le prix du loyer est « interrompu », ne conviendrait-il pas de plutôt prévoir que c'est le paiement du loyer qui est interrompu ⁴¹ ?

2. Ces observations valent pour la suite de l'avant-projet et plus particulièrement pour le présent chapitre ainsi que pour le chapitre 1^{er} du titre 2 du même livre.

Article 6.1.7 – Restrictions d'utilisation

À l'alinéa 3, les mots « de produits radioactifs ou de déchets » doivent être remplacés par « de produits ou de déchets radioactifs ».

Section 2 – Affrètement à temps

Article 6.1.31 – Application matérielle

1. Dans la version française de l'article 6.1.31, la présence des mots « navire estuarien » semble le fruit d'une erreur typographique ⁴².

Il en irait bien évidemment autrement si l'intention de l'auteur de l'avant-projet était de prévoir que les navires estuaires sont soumis à certaines des règles applicables aux seuls navires de mer. Tant la disposition examinée que le commentaire de l'article devrait alors être revu en ce sens.

2. La même observation vaut pour l'article 6.1.88.

Article 6.1.51 – Subrécargue

La disposition énonce que « l'affréteur et le subrécargue doivent signer un abandon de recours comme recommandé par l'assureur P&I du navire de mer ».

Une telle formule ne peut être admise. Il revient en effet au législateur de fixer lui-même des règles spécifiques en matière de responsabilité – et de limitation ou d'exclusion de responsabilité – applicables à la relation entre l'affréteur et le subrécargue.

Il doit également être noté que la référence à l'assureur P&I du navire semble trop restrictive, en ce qu'elle vise exclusivement la recommandation de l'assureur P&I du navire. Une comparaison peut ici être faite avec la formulation de l'article 3, b), de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 'relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes', qui ne cite les assurances offertes par les membres de l'International Group of P&I Clubs qu'au titre d'exemple.

⁴¹ Voir, par exemple, les articles 6.1.54 et 6.1.75 à 6.1.78.

⁴² Le terme correct serait d'ailleurs « navire estuaire », défini à l'article 1.1.3, § 1^{er}, 10°.

Le commentaire de l'article n'explique en outre pas quelle est la portée de cet abandon de recours; il doit en tout état de cause être complété sur ce point.

Article 6.1.64 – Créances relatives à la cargaison

Afin d'éviter toute ambiguïté, ne convient-il pas, dans la version française, aux 3° et 4°, d'accorder les derniers mots au féminin (« cette dernière » et non « ce dernier ») dès lors qu'il semble que ce soit la partie (ou ses préposés ou sous-traitants) qui a commis l'acte ou la négligence, qui prend la créance en charge ?

Article 6.1.69 – Contrat de transport

Pour conférer à la disposition une portée juridique claire, elle sera rédigée comme suit :

« Le contrat d'affrètement est présumé comporter une clause aux termes de laquelle les connaissements (la suite comme à l'avant-projet) ».

Article 6.1.70 – Guerre

Un « navire » n'est pas un sujet de droit mais une chose et ne saurait donc pas être titulaire de droits ni d'obligations. Il convient d'indiquer quelle est la personne qui est juridiquement responsable des obligations dont le respect s'impose en vertu de la disposition.

Une observation analogue vaut pour les articles 6.1.120, 7.2.5 et 7.2.6.

Ces dispositions seront revues.

Article 6.1.77 – Passagers clandestins

Au paragraphe 1^{er}, dernière phrase, faut-il inférer des mots « reste en location pendant la perte de temps » que le loyer continue à être dû pendant cette période ? La disposition sera clarifiée sur ce point.

Section 3 – Affrètement au voyage

Article 6.1.100 – Marchandises non déchargées ou enlevées

1. Le paragraphe 4 mentionne des délais en jours francs. Il y a lieu de préciser s'il s'agit de jours ouvrables et, dans l'affirmative, il est renvoyé à l'observation formulée sous l'article 4.3.5. Dans le cas contraire la notion de « jours francs » sera remplacée par celle de « jours ».

La même observation vaut pour l'article 6.1.145, § 4.

2. Au paragraphe 6, alinéa 1^{er}, de la version française, [le mot « portée [...] à la Commission des » sera remplacé par le mot « notifiée [...] aux »]. Cette modification s'impose d'autant plus qu'à l'alinéa 2 de cette disposition, sont utilisés les mots « à compter de la notification ».

Section 4 – Autres affrètements

Article 6.1.111 – Règles applicables

Les versions française et néerlandaise de l'alinéa 1^{er} ne correspondent pas ; la discordance sera levée.

L'alinéa 2 n'est pas compréhensible dans sa version française ; il est même ambigu, sa rédaction sera revue ⁴³.

Article 6.1.118 – Autre réglementation

Au paragraphe 2, il y a lieu de remplacer les mots « en ce moment » par les mots « au moment de l'entrée en vigueur du présent Code ».

Chapitre 2 – Transport

Section 1 – Transports de marchandises

Article 6.1.145 – Marchandises non enlevées

Le paragraphe 3, 5°, fait état d'un délai d'attente d'une semaine visé au paragraphe 2, alors que ce dernier mentionne un délai d'un mois.

Cette incohérence doit être levée.

Article 6.1.149 – Application internationale et matérielle

1. La version française du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, doit être revue sur le plan de la correction de la langue.

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, la référence faite à la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 'établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers', doit être remplacée par une référence à la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 'établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (Refonte)', qui l'a abrogée et remplacée.

⁴³ Le mot « correspondance » utilisé à l'alinéa 1^{er}, se « transforme » en « accord » à l'alinéa 2 » alors qu'il semble que ce que l'auteur de l'avant-projet envisage ce sont de similitudes dans les situations qui appellent par ce fait une application de règles identiques, ici celles issues des sections 1 à 3.

Article 6.1.151 – Autre réglementation

1. Dans la version française du paragraphe 2, 2°, les mots « du Règlement sur les droits des passagers » doivent être remplacés par les mots « du Règlement concernant les droits des passagers », afin de se conformer à la définition donnée à l'article 1.1.1, § 1^{er}, 46°.
2. Au paragraphe 3, il convient de viser le chapitre 2 du titre 2, du livre 3, et non le chapitre 4 du titre 2, ce dernier ne comprenant que deux chapitres.

Article 6.1.155 – Responsabilité du transporteur

1. Au paragraphe 7, alinéa 2, il convient de viser le chapitre 2 du titre 2, du livre 3, et non le chapitre 4 du titre 2, ce dernier ne comprenant que deux chapitres.
2. Au paragraphe 9, alinéa 3, la référence aux bagages autres que ceux visés au paragraphe 6 doit être corrigée. Il semble qu'il convienne d'y viser le paragraphe 8.
3. Au paragraphe 10, il semble qu'il faille mentionner l'article 6.1.152, § 3, plutôt que l'article 6.1.152, § 2. Ce dernier traite, en effet, de la question des franchises, et non de celle des limites de responsabilité.

Cette observation vaut également pour l'article 6.1.158, §§ 1^{er} et 3.

Article 6.1.161 – Avance

1. Au paragraphe 2, il convient de remplacer, dans la version française, les mots « du présent règlement » par les mots « de la présente sous-section ».
2. Il convient également d'y remplacer les mots « lignes directrices de l'OMI » par les mots « lignes directrices PAL », afin de se conformer à la définition donnée à l'article 1.1.1, § 1^{er}, 44°.

Titre 2 – Navigation intérieure et Titre 3 – Remorquage et poussage

Par courriels des 25 juillet et 22 octobre 2018, la déléguée du Ministre et le fonctionnaire délégué ont précisé que le titre 2 – Navigation intérieure, et le titre 3 - Remorquage et poussage sont supprimés. Ceux-ci n'ont dès lors pas été examinés par la section de législation.

Les dispositions modificatives ⁴⁴ et abrogatoires ⁴⁵ de l'avant-projet de loi examiné seront également revues, afin de tenir compte de la suppression des titres 2 et 3 du livre 6 de l'avant-projet de Code.

⁴⁴ Notamment les articles 46 et 52.

LIVRE 7 – ÉVÉNEMENTS DE NAVIGATION

Titre 2 – Abordage

Article 7.2.8 – Cas fortuit, force majeure et doute

Dans la version française, le mot « prouvés » doit être remplacé par le mot « éprouvés » ou « subis ».

Titre 3 – Pollution

Chapitre 1 – Convention CLC 1992

Article 7.3.4 – Fonds de limitation

À l'article 7.3.4, la référence aux articles 3.2.66 à 3.2.80 doit être corrigée, ces articles n'existant pas. Il semble que l'intention de l'auteur de l'avant-projet soit ici de se référer aux articles 3.2.49 à 3.2.63.

Chapitre 2 – Convention FUND

Article 7.3.7 – Notions

L'énumération figurant à l'article 7.3.7 doit être précédée d'un membre de phrase introductif.

Chapitre 3 – Convention BUNKER

Article 7.3.16 – Juridiction et compétence

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, 1^o, la référence à l'article III.208 doit être corrigée.

Article 7.3.20 – Action directe

1. À l'alinéa 2, la référence à l'article 3.2.17, § 2, doit être remplacée par une référence à l'article 3.2.15, § 2.
2. La dernière phrase de l'alinéa 2 serait mieux rédigée comme suit :
« Le défendeur peut dans tous les cas appeler le propriétaire du navire en intervention forcée ».

⁴⁵ Notamment les articles 114 et 127.

Titre 4 – Lieux de refuge

Article 7.4.4 – Autorité compétente

Dans la version française du paragraphe 2, les mots « du pouvoir » doivent être remplacés par les mots « le pouvoir ».

Titre 5 – Assistance

Article 7.5.3 – Application internationale

Les 3° et 9° du paragraphe 2 renvoient à des subdivisions d'articles qui n'existent pas et doivent être corrigés.

Article 7.5.4 – Application matérielle

1. Le paragraphe 2 dispose que le titre 5 – Assistance, du livre 7 « ne s'applique pas aux activités liées au patrimoine culturel subaquatique dans les eaux territoriales belges ».

Les mots « eaux territoriales belges » ne semblent pas correspondre à l'expression néerlandaise « *Belgische zeegebieden* ». Ils doivent, en outre, être remplacés par l'utilisation des notions définies à l'article 1.1.4.

2. La question de la compatibilité de l'exclusion prévue par l'article 7.5.4, § 2, avec les dispositions de la Convention sur l'Assistance 1989, doit être revue avec soin, la Belgique ne semblant pas avoir formulé la réserve prévue par l'article 30, paragraphe 1^{er}, d), de cette Convention, et relative à son application à un « bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer ».

Sur ce point, une explication circonstanciée sera également ajoutée dans le commentaire de l'article.

Article 7.5.9 – Conclusion de contrats d'assistance

La formulation du paragraphe 2, 1°, doit être revue, pour en clarifier la portée et en améliorer la qualité rédactionnelle.

Article 7.5.13 – Coopération

La concordance entre les deux versions linguistiques doit être rétablie : dans la version française la phrase débutera par le mot « Lorsque ».

Titre 6 – Enlèvement des épaves

Chapitre 1 – Mer territoriale

Article 7.6.3 – Obligation d'enlèvement

Au début du paragraphe 4, dans la version française, le mot « échouent » sera remplacé par les mots « sont suspendues », compte tenu des mots « et ce pendant la durée de validité dudit permis ou de ladite autorisation » figurant à la fin de ce paragraphe.

Chapitre 2 – Zone économique exclusive

Article 7.6.14 – Action directe

1. La structure de l'article 7.6.14 doit être revue en profondeur, ses alinéas (ou paragraphes) 2 et 3 ne faisant que répéter partiellement son paragraphe (ou alinéa) premier. Les références qui y sont faites à d'autres dispositions de l'avant-projet sont, en outre, erronées.
2. Au paragraphe 1^{er} (ou alinéa 1^{er}), la référence à l'article 3.2.17, § 3, doit être remplacée par une référence à l'article 3.2.15, § 3.

Titre 7 – Enquêtes

Article 7.7.3 – Application matérielle et spatiale

Comme l'a observé la section de législation dans son avis n° 58.906/4 donné le 2 mars 2016 sur un avant-projet devenu la loi du 11 août 2017 'modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires'⁴⁶, la compétence en matière d'enquête sur les accidents de navigation s'inscrivant dans la compétence plus large relative à la police générale de la navigation, elle relève désormais, pour ce qui concerne son application aux accidents de navigation survenant dans les eaux intérieures, de la compétence des Régions⁴⁷.

La formulation de l'article 7.7.3 doit être revue afin de mieux y exprimer que le titre 7 du livre 7 ne s'applique pas aux accidents qui surviennent dans les eaux intérieures belges, même s'ils impliquent des navires de mer belges ou mettent en jeu d'autres intérêts importants de la Belgique.

⁴⁶ <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/58906.pdf>.

⁴⁷ En vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 10°, de la L.S.R.I.

Articles 7.7.7 – Compétences de l'OFEAN et 7.7.19 – Confidentialité

Ces dispositions doivent être revues pour tenir compte de la profonde réforme que connaît actuellement la législation en matière de protection de la vie privée ⁴⁸.

Article 7.7.11 – Contribution à l'OFEAN

Dans son avis n° 58.906/4, la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Examen du mécanisme fiscal de financement de l'OFEAN

Eu égard au caractère fondamental de l'observation qui précède, il n'y a pas lieu de poursuivre plus avant l'examen des articles 3 à 7 de l'avant-projet. Il peut cependant être d'ores et déjà observé que le mécanisme fiscal spécifique de financement de l'OFEAN défini à l'article 5 de l'avant-projet, s'expose à de sérieuses critiques.

En effet, les modalités de calcul de ce nouvel impôt ne permettent nullement aux exploitants de navire, et singulièrement aux exploitants de navires étrangers, de pouvoir en estimer le montant. Pour ces derniers, il doit notamment être relevé que :

- le montant de la contribution prévue à l'article 15, § 3, en projet, peut être nul, si la contribution des exploitants de navires belges, prévue à l'article 15, § 2, atteint la somme de 235.000 euros ;

- le montant de leur contribution dépend du nombre d'escales de navires étrangers et donc de la proportion de navires étrangers faisant escale dans les six ports belges concernés ;

- le montant maximum de leur contribution dépend du nombre d'escales annuelles nécessaires pour l'octroi d'un '*pilot exemption certificate*' à délivrer par la région compétente, nombre d'escales qui peut varier selon les régions, les ports, les types de navires, ou même ne pas être fixé par les régions ;

- le montant de la contribution prévue à l'article 15/1, § 2, en projet, dépend en outre du coût des experts externes auxquels l'OFEAN décide de faire appel durant la période de référence, du fait que le ou les navires impliqués dans l'accident sur lequel interviennent ces experts externes soient tous ou en partie des navires sous pavillon étranger, ainsi que du fait que les ports belges de départ ou d'arrivée de ces navires soient les mêmes que ceux du navire étranger pour lequel la contribution est calculée (ces éléments d'incertitude valant également, *mutatis mutandis*, pour les navires sous pavillon belge, soumis à la contribution prévue à l'article 15/1, § 1^{er}, de l'avant-projet).

Eu égard à ces nombreuses incertitudes, ce mécanisme de financement, qui relève de la notion d'impôt de répartition, pose sérieusement question au regard des exigences de légalité et de prévisibilité de l'impôt qui résultent des articles 170 et 172 de la Constitution, ainsi qu'au regard du principe d'égalité devant l'impôt ⁴⁹ ».

L'article 7.7.11 appelle une observation similaire.

⁴⁸ La loi du 8 décembre 1992 'relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel' a été abrogée par l'article 280 de la loi du 30 juillet 2018 'relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel'.

⁴⁹ Note de bas de page n° 6 de l'avis cité : Voir C.C., 21 novembre 2013, n° 158/2013, B.17.7, alinéa 2.

LIVRE 8 – MISE EN APPLICATION

Titre 1^{er} – Sanctions

Chapitre 1 – Dispositions générales

Section 1 – Degrés de sanction

Article 8.1.2 – Sanctions disciplinaires

1. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, les mots « Conseil d'enquête maritime » doivent être remplacés par les mots « Conseil d'Enquête de navigation », afin de respecter la terminologie utilisée au titre 4 – Le Conseil d'Enquête de navigation, du livre 8, de l'avant-projet.
2. Cette observation vaut également pour les articles 8.1.81, §§ 1^{er}, 2, et 6, 8.2.28, § 3, alinéa 2, et § 6, 8.2.29, alinéa 4, 8.2.30, alinéa 3, et 8.2.41, alinéas 1^{er}, 2 et 3.

Section 3 – Sanctions administratives

Article 8.1.8 – Récidive

1. L'alinéa 1^{er} omet l'hypothèse de l'amende administrative prononcée après une condamnation, par définition judiciaire, à une sanction de niveau 6.

La disposition doit être réexaminée sur ce point, et le commentaire de l'article le cas échéant complété.

2. Le paragraphe 1^{er} de l'article 8.1.12 relatif au sursis, appelle, *mutatis mutandis*, la même observation.

Chapitre 2 – Sanctions des infractions

Section 1 – Conventions et actes internationaux

Article 8.1.13 – Infraction à l'article 1.2.4

Dans la version française du paragraphe 1^{er}, les mots « décisions ayant été prises » doivent être remplacés par les mots « arrêtés ayant été pris ».

Section 2 – Navires

Article 8.1.14 – Infraction aux articles 2.1.8 à 2.1.17 et 2.1.22

1. Il n'y a pas lieu de citer l'article 2.1.22 dans l'intitulé de l'article 8.1.14.

2. L'utilité du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, n'est pas évidente, les dispositions qui y sont énumérées faisant partie de celles reprises au 1^o de la même disposition. Ce point 2^o semble dès lors avoir pour seule fonction de préciser que les infractions aux articles qui y sont cités ne sont punissables que lorsqu'elles ont été commises par un capitaine.

Si tel est bien le cas, cette disposition doit être revue pour en exprimer plus clairement la portée.

En tout état de cause, la section de législation n'aperçoit pas en quoi consisterait une infraction à l'article 2.1.9, § 2.

Section 3 – Armateurs

Article 8.1.23 – Infraction aux articles 3.2.6 à 3.2.18

À l'alinéa 1^{er}, la référence à l'article 3.2.14, § 4, doit être remplacée par une référence à l'article 3.2.15, § 4.

Article 8.1.24 – Infraction aux articles 3.2.19 à 3.2.28

1. Dans l'intitulé et dans l'alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, la référence aux articles 3.2.19 à 3.2.28 doit être remplacée par une référence aux articles 3.2.20 à 3.2.29.

2. À l'alinéa 1^{er}, 1^o, la référence à l'article 3.2.23, § 3, doit être remplacée par une référence à l'article 3.2.26, § 3.

Article 8.1.25 – Infraction à l'article 3.2.42

Il convient de vérifier si la référence faite à l'article 3.2.42 est correcte. La section de législation n'aperçoit en effet pas quel y serait le comportement incriminé.

Article 8.1.27 – Infraction aux articles 3.3.6 à 3.3.12

La version française du paragraphe 2, alinéa 3, doit être revue sur le plan de la correction de la langue.

Section 4 – Personnes embarquées

Article 8.1.30 – Infraction à l'article 4.5.1

Il convient de vérifier si la référence faite à l'article 4.5.1 est correcte. La section de législation n'aperçoit en effet pas quel y serait le comportement incriminé.

Article 8.1.31 – Infraction répétée à l'article 4.5.3

Dans la version française de l'article 8.1.31, les mots « fautes de discipline de navigation » doivent être remplacés par les mots « fautes de discipline maritimes », afin de respecter la terminologie utilisée à l'article 4.5.3.

Article 8.1.37 – Infraction à l'article 4.5.10

Les mots « du livre II » doivent être ajoutés entre les mots « du titre IX » et « du Code pénal ».

Article 8.1.56 – Infraction à l'article 4.5.30

Les 1^o et 2^o se réfèrent à deux subdivisions de l'article 4.5.30 qui n'existent pas. Ils doivent donc être corrigés.

Article 8.1.57 – Infraction aux articles 4.5.31 à 4.5.37, à l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910 et à l'article 10.1 de la Convention d'assistance 1989

Dans la version française de l'intitulé et du point 9^o, les mots « Convention d'assistance 1989 » doivent être remplacés par les mots « Convention sur l'assistance 1989 », afin de respecter la définition donnée par l'article 1.1.1, § 1^{er}, 8^o.

Section 5 – Mers et ports

Article 8.1.70 – Infraction aux articles 5.3.1 à 5.3.12, 8.2.9, § 1^{er}, 8.2.10, 8.2.14 ou 8.2.32 à 8.2.41

Au paragraphe 7, il semble que la référence à l'article 8.1.67, §§ 1^{er} et 2, doive être remplacée par une référence aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 8.1.70 lui-même.

Section 7 – Événements de navigation

Article 8.1.74 – Infraction aux articles 7.6.2 à 7.6.7 ou à l'article 7.6.16

Dans l'intitulé et dans les points 1^o et 2^o, la référence à un article 7.6.16 doit être corrigée, ce dernier n'existant pas.

Il semble qu'il convienne d'y viser plutôt l'article 7.6.15.

Article 8.1.75 – Infraction à la Convention WRC et aux articles 3.2.8, 3.2.11, 7.6.11 et 7.6.13

1. Le paragraphe 1^{er}, 2^o, se réfère à deux subdivisions d'articles qui n'existent pas. Il doit être corrigé sur ce point. Il en va de même, le cas échéant, pour son intitulé.

Il semble à cet égard que ces références erronées aux articles 3.2.8, § 8, et 3.2.11, § 5, doivent être respectivement remplacées par des références aux articles 3.2.9, § 8, et 3.2.15, § 3.

2. Le second 2° du paragraphe 1^{er}, sera renuméroté « 3° ».

Article 8.1.76 – Infraction aux articles 7.7.1 à 7.7.27

1. L'intitulé et le paragraphe 1^{er} doivent être corrigés, le titre 7, du livre 7, de l'avant-projet, ne comprenant que vingt-cinq articles.
2. Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, la référence à l'article 7.7.6, § 3, doit être remplacée par une référence à l'article 7.7.6, § 2.
3. Au paragraphe 2, alinéa 2, la référence à l'article 7.7.20, § 2, doit être remplacée par une référence à l'article 7.7.18, § 2.

Section 8 – Mise en application

Article 8.1.81 – Infraction aux articles 8.4.1 à 8.4.39

1. Dans l'intitulé de l'article 8.1.81, les mots « aux articles 8.4.1 à 8.4.39 » doivent être remplacés par les mots « aux articles 8.4.1 à 8.4.38 ».
2. Au paragraphe 2, la référence à l'article 8.4.2, § 2, 1°, doit être remplacée par une référence à l'article 8.4.2, alinéa 2, 1°.

Titre 2 – Constatation des infractions

Chapitre 1^{er} – Le contrôle de la navigation

Section 1 – Organisation et compétences générales

Article 8.2.9 – Recherche et visite domiciliaire

La version française du paragraphe 1^{er} précise que la compétence des contrôleurs de la navigation s'étend aux « navires belges qui se trouvent en dehors des eaux belges », alors que la version néerlandaise de cette disposition vise en ce compris les navires qui se trouvent dans les eaux belges (« met inbegrip van Belgische schepen die zich in de Belgische wateren bevinden »).

Cette discordance entre les versions française et néerlandaise doit être corrigée, la version française semblant correcte.

Article 8.2.13 – Traduction des données

Eu égard à la portée particulièrement large conférée par l'article 8.2.10, § 8, à la notion de supports d'information, la possibilité d'exiger la traduction des données que prévoit l'article 8.2.13 semble excessivement large, spécialement pour ce qui concerne les navires étrangers⁵⁰.

Sa compatibilité avec les dispositions de conventions internationales en matière de navigation maritime prévoyant l'usage d'autres langues, et spécialement de la langue anglaise, pour l'établissement de documents obligatoires, doit, à tout le moins, être soigneusement vérifiée.

Article 8.2.14 – Examen de marchandises

La version française de l'alinéa 1^{er} doit être revue sur le plan de la correction de la langue, en omettant notamment le recours aux parenthèses.

Article 8.2.16 – Réalisation d'images

Dans la version française du paragraphe 3, les mots « s'appliquent » doivent être remplacés par une expression plus adéquate.

Article 8.2.17 – Constat écrit des mesures

L'exactitude des références mentionnées au paragraphe 3, 4^o, doit être vérifiée.

En outre, le choix des mentions imposées dans le constat écrit doit tenir compte du peu d'utilité que présente la reproduction isolée de dispositions qui ne peuvent se comprendre sans la lecture des dispositions auxquelles elles se réfèrent.

Section 2 – Procès-verbaux

Article 8.2.23 – Données à reprendre

1. Dans la version française, les mots « ou les arrêtés d'exécution » doivent être remplacés par les mots « ou aux arrêtés d'exécution ».
2. La même observation vaut pour l'article 8.2.24, §§ 1 et 2.

⁵⁰ Elle semble également être en contradiction avec le but poursuivi par la modification de la loi du 15 juin 1935 'concernant l'emploi des langues en matière judiciaire', que prévoit l'article 45 de l'avant-projet.

Article 8.2.26 – Force probante

1. Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, dispose que les procès-verbaux dressés par les contrôleurs de la navigation font foi jusqu'à preuve du contraire.

Il est ainsi fait exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et en conséquence, dérogé au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive, selon lequel le juge apprécie en fonction de sa propre conviction la valeur probante d'un élément déterminé ⁵¹.

Il appartiendra au législateur de préciser, à tout le moins dans l'exposé des motifs ou le commentaire de l'article, les raisons pour lesquelles cette exception est justifiée.

2. L'observation qui précède vaut également pour les articles 8.2.46, 8.2.52, 8.2.55, 8.2.56, 8.2.58, 8.2.59, 8.2.60, 8.2.61, et 8.2.62.

Section 3 – Compétences particulières

Article 8.2.28 – Sécurité des navires

1. Au paragraphe 1^{er}, la référence aux articles 2.3.1 à 2.3.17 doit être remplacée par une référence aux articles 2.3.1 à 2.3.15. La même observation vaut pour l'article 8.2.29, alinéas 1^{er} et 2, les articles 8.2.47, § 2, et 8.2.58, § 2, alinéas 6 et 8.

Article 8.2.34 – Surveillance des navires étrangers

1. Interrogé sur l'exclusion des États côtiers membres de l'Espace économique européen, qui figure au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 2^e phrase, le fonctionnaire délégué a répondu :

« De zin in artikel 8.2.34, § 2 is onnauwkeurig verwoord. De bevoegdheid wordt immers automatisch uitgebreid tot overtredingen in zones waar een andere kuststaat jurisdictie over heeft. Enkel indien deze kuststaat geen land van de EER is, dan is de bevoegdheid alleen uitgebreid indien ofwel die kuststaat, ofwel de vlaggenstaat van het schip de inspectie aanvragen. Dit is gebaseerd op artikel 6 van richtlijn 2005/35 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken.

Zie huidige formulering van de wet van 6 april 1995 ter voorkoming van verontreiniging van schepen:

‘Indien op grond van onregelmatigheden of van informatie het vermoeden bestaat dat een schip dat een vreemde vlag voert en dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische offshoreterminal ligt, schadelijke stoffen heeft geloosd of loost, voeren de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en eventueel de met de politie te water belaste federale politieambtenaren een passende inspectie uit, rekening houdend met de toepasselijke richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen begaan in de zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit; indien het een kuststaat betreft die

⁵¹ Voir, à cet égard : C.C., 6 avril 2000, n° 40/2000 et C.C., 14 février 2001, n° 16/2001.

geen lidstaat is van de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte echter op uitsluitend verzoek van de kuststaat of van de vlaggenstaat'».

Le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, sera donc revu à la lumière de l'actuel article 17bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 6 avril 1995 'relative à la prévention de la pollution par les navires', afin d'y exprimer plus clairement l'intention de son auteur sur ce point.

2. Au paragraphe 6, 1^o et 4^o, la référence à l'article 8.1.67, § 7, doit être remplacée par une référence à l'article 8.1.70, § 7.

Cette observation vaut également pour l'article 8.2.36, alinéa 2.

Chapitre 2 – La police de la navigation

Article 8.2.49 – Redevances

La version française de la disposition doit être revue sur le plan de la correction de la langue.

Chapitre 3 – Commandants

Articles 8.2.51 à 8.2.53 et 8.2.57

1. Les dispositions du chapitre 3 du titre 2 du livre 8, octroient d'importants pouvoirs de coercition au capitaine d'un navire de mer belge mis en œuvre ou destiné à des fins professionnelles.

Ces dispositions sont directement basées sur d'anciens textes législatifs, à savoir la loi du 30 mars 1891 'concernant l'arrestation, à bord des navires belges, des individus poursuivis ou condamnés par la justice belge', pour ce qui concerne l'article 8.2.53, et les articles 5 et 78 de la loi du 5 juin 1928 'portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime', pour ce qui concerne les articles 8.2.51 et 8.2.52⁵².

L'article 8.2.51, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet renforce les moyens de coercition dont dispose le capitaine en mentionnant expressément la privation de liberté, laquelle n'est actuellement pas mentionnée dans l'article 5 de la loi du 5 juin 1928.

Le commentaire de l'article doit être dûment complété afin de justifier les restrictions que les dispositions à l'examen apportent au droit à la liberté individuelle, tel qu'il est notamment consacré par l'article 12 de la Constitution et par l'article 5 de la Convention européenne des droits de l'homme⁵³.

⁵² Voir également l'article 5bis de la loi du 15 mars 1874 'sur les extraditions', inséré par la loi du 28 juin 1889, lequel est modifié par l'article 11 de l'avant-projet examiné.

⁵³ Comparer avec l'article 8.2.57, de l'avant-projet, se basant sur l'article 2 de la loi du 30 décembre 2009 'relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire'.

En effet, comme l'a récemment rappelé la Cour constitutionnelle :

« Eu égard à l'importance fondamentale de l'*habeas corpus*, toutes les limitations de la liberté individuelle doivent être interprétées de manière restrictive et leur constitutionnalité doit être traitée avec la plus grande circonspection »⁵⁴.

Les articles 8.2.51 à 8.2.53 seront, le cas échéant, revus de façon à respecter les limites qu'imposent les dispositions précitées.

Cette observation vaut également pour les pouvoirs de coercition reconnus aux consuls, dans les ports étrangers, par les articles 8.2.52, § 2, alinéa 2, et 8.3.28, alinéa 2.

Article 8.2.55 – Compétences du capitaine en matière de piraterie

Dans la version française de l'alinéa 2, il convient de remplacer les mots « à bord du navire » par les mots « à bord de leur navire », afin d'assurer la concordance entre les deux versions linguistiques et d'éviter toute incompatibilité avec l'article 107 de la Convention des Nations Unies 'sur le droit de la mer'⁵⁵.

Chapitre 4 – Autres autorités

Article 8.2.58 – Fonctionnaires consulaires belges

1. Au paragraphe 4, les mots « la Convention CLC » doivent être remplacés par les mots « la Convention CLC 1992 », afin de respecter la définition donnée par l'article 1.1.1, § 1^{er}, 12°.

2. Dans la version française du paragraphe 5, alinéa 2, la référence à l'article 8.2.30, §§ 2 et 3, doit être remplacée par une référence à l'article 8.2.30, alinéas 2 et 3.

Article 8.2.59 – Autorités compétentes concernant la Convention FUND 1992

1. Aux paragraphes 1^{er}, alinéa 1^{er} et 2, les mots « sur proposition du ministre qui a l'énergie dans ses attributions et du Ministre des finances, » doivent être omis.

En effet, il ne revient pas, en principe, au législateur de s'immiscer dans le fonctionnement du pouvoir exécutif.

2. La même observation vaut pour la référence faite à la proposition du Ministre en charge de la mobilité maritime, à l'article 8.4.9, § 1^{er}.

⁵⁴ C.C., 15 mars 2018, n° 31/2018, B.18.2.

⁵⁵ Lequel dispose : « Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie ».

Article 8.2.60 – Autorités compétentes en matière d'enlèvement des épaves

À l'alinéa 1^{er}, la référence à un article 7.6.16 doit être corrigée, ce dernier n'existant pas.

Il semble qu'il convienne d'y viser plutôt l'article 7.6.15.

Article 8.2.63 – Autres personnes compétentes en de mis(e) en application

La version française de l'intitulé doit être corrigée.

Titre 3 – Poursuites des infractions

Chapitre 2 – Poursuites administratives

Article 8.3.13 – Délai raisonnable

À l'alinéa 2, si l'intention est d'exclure non seulement toute amende administrative mais aussi toute déclaration de culpabilité après l'expiration du délai défini dans cet alinéa, celui-ci sera précisé en conséquence.

Article 8.3.15 – Notification au contrevenant

La section de législation n'aperçoit pas la portée des mots « conformément à l'article 8.3.9, § 1^{er} ». Ces derniers seront soit omis, soit remplacés par une référence adéquate afin de mieux exprimer l'intention de l'auteur.

Article 8.3.21 – Protocole d'accord

L'alinéa 1^{er}, dispose qu'un protocole d'accord peut être conclu « [entre] les procureurs du Roi compétents et les autorités de sanction concernant les infractions visées au titre 1^{er} ». L'alinéa 3 précise que ce protocole d'accord est publié par avis au *Moniteur belge*.

Il ne ressort, ni de la disposition projetée ni de son commentaire, quel peut être l'objet de ce protocole d'accord ni quelle sera sa valeur juridique.

La disposition sera clarifiée ou à tout le moins son commentaire complété.

Chapitre 3 – Dispositions particulières

Section 1 – Délits de navigation

Dans l'intitulé de la section 1^{re}, dans l'intitulé de l'article 8.3.23, ainsi que dans l'ensemble des dispositions que comprend cette section, il convient d'assurer une traduction uniforme du terme « *scheepvaartmisdrijven* ».

Il convient également d'y adopter une terminologie qui évite que des crimes, au sens de l'article 8.3.23, alinéa 2, soient qualifiés de délits maritimes ou de délits de navigation, ce qui pourrait être source d'insécurité juridique.

Article 8.3.24 – Compétence internationale

Si le mot « il » figurant au paragraphe 4, alinéa 3, vise le procureur fédéral, mieux vaut le préciser dans le dispositif.

Titre 4 – Le Conseil d'Enquête de navigation

1. Comme en a convenu le fonctionnaire délégué, les dispositions du titre 4 – Le Conseil d'Enquête de navigation, du livre 8 – Mise en application, doivent être revues afin d'y intégrer les modifications apportées à la loi du 30 juillet 1926 'instituant un conseil d'enquête maritime', par la loi du 5 juillet 2018 'relative à la navigation de plaisance', spécialement pour ce qui concerne l'extension des compétences du Conseil d'Enquête de navigation à la navigation de plaisance.

2. Le commentaire des articles précise que le Conseil d'Enquête sera « dorénavant aussi compétent dans le cadre des poursuites disciplinaires [...] sur les passagers ». Or le dispositif ne fait pas écho à une telle compétence. Le commentaire des articles sera complété afin d'apporter toutes les précisions nécessaires.

Chapitre 1^{er} – Institution et compétence

Article 8.4.1 – Directive 2008/106/CE

Dans la version française de l'article 8.4.1, les mots « concerne notamment la transposition partielle de » doivent être remplacés par les mots « transpose partiellement ».

Article 8.4.3 – Sanction disciplinaire

1. Au paragraphe 1^{er}, la référence à l'article 8.4.2, § 2, 1^o, doit être remplacée par une référence à l'article 8.4.2, alinéa 2, 1^o.

2. La même observation vaut pour l'article 8.4.4, alinéa 1^{er}.

Chapitre 2 – Organisation

Article 8.4.13 – Incompatibilités et récusation

Au paragraphe 4, alinéa 2, mieux vaut écrire « membres du personnel des administrations ».

Chapitre 3 – Procédure

Article 8.4.25 – Auditions

Au paragraphe 2, dans la version française, le mot « reproche » sera remplacé par le mot « récusation ».

Article 8.4.31 – Notification des faits et des décisions aux autorités compétentes

La mention « § 1^{er} » doit être ajoutée au début de la version française.

Article 8.4.38 – Emploi des langues

L'article 8.4.38 se base directement sur l'article 54 de la loi du 30 juillet 1926 'instituant un conseil d'enquête maritime'.

Cette disposition est devenue anachronique, et doit être fondamentalement revue, pour assurer sa compatibilité avec les règles et principes qui prévalent actuellement en matière d'emploi des langues devant les juridictions administratives fédérales.

Titre 5 – L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

Article 8.5.1 – Notions

1. La version française de l'intitulé du titre 5, ainsi que de l'article 8.5.1, 1°, doivent être revus sur le plan de la correction de la langue.
2. La même observation vaut pour l'intitulé de l'article 8.5.3, ainsi que pour l'article 8.5.5, alinéa 2, dans les deux versions linguistiques.

Article 8.5.2 – Application internationale et matérielle

La référence à l'article 8.5.6, § 3, doit être remplacée par une référence à l'article 8.5.6, alinéa 3.

Chapitre 3 – Dispositions modificatives

Article 3

Il convient d'ajouter les mots « alinéa 1^{er} » entre les mots « l'article 21, » et « 1^o, deuxième tiret ».

Articles 4, 7, 9, 10, 12, 13, 15, 18, 64 et 103

Il est renvoyé aux observations générales 3.2.1 à 3.2.4.

Article 4

Dans la version française, les mots « dans le sens » seront remplacés par ceux de « au sens ».

La même observation vaut pour la suite de l'avant-projet.

Article 5

1. Il convient d'indiquer que l'article 1781, en projet, du Code civil, n'est pas inséré mais rétabli, après son abrogation par la loi du 10 juillet 1883.

2. Dans le texte français de l'article 1781, en projet, du Code civil, les termes « sur les » seront remplacés par le terme « aux » et le mot « gérés » sera remplacé par celui de « régis ».

La même observation vaut *mutatis mutandis* pour la suite de l'avant-projet.

Article 14

La version française du 1^o (article 23, en projet, du livre 2, du Code de commerce) doit être revue sur le plan de la correction de la langue.

Article 27

Dans un souci de sécurité juridique, il serait préférable de rédiger l'alinéa en projet comme suit :

« Le présent article n'est pas applicable aux lois et règlements fédéraux de police maritime ».

La même observation vaut pour l'article 28.

Article 32

Dans le membre de phrase liminaire de l'article 32, il convient de mentionner que l'article 67, de la loi du 5 juin 1928 'portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime', a été modifié par la loi du 5 février 2016.

Articles 34, 37 et 40

Les mots « par analogie » seront omis.

Dans la version française des articles en projet, les mots « cette loi » seront remplacés par ceux de « la présente loi ».

Une observation similaire vaut pour la suite de l'avant-projet.

Article 45

1. La version française de l'article 39*bis*, en projet, de la loi du 15 juin 1935 'concernant l'emploi des langues en matière judiciaire', doit être revue sur le plan de la correction de la langue et de la concordance entre les deux versions linguistiques.

2. L'article 39*bis*, alinéa 2, en projet, de la loi du 15 juin 1935, dispose :

« Toutefois, le juge peut constater, par une décision provisoire, une maîtrise insuffisante de l'anglais. Dans ce cas, il réfère l'affaire au juge parfaitement compétent de la circonscription judiciaire d'Anvers ».

Une telle disposition n'est pas applicable dans le cas où la langue de la procédure est le français. La disposition doit dès lors être revue pour régler également cette hypothèse.

Article 47

Dans la version française, les mots « les articles 3.5.43 » seront remplacés par les mots « les articles 4.5.43 ».

Article 48

Au 2°, dans l'alinéa 5 en projet, il y a lieu de remplacer les mots « équitablement compétents d'exercer » par les mots « également compétents pour exercer ».

La même observation vaut pour l'article 53, en ce qui concerne le nouvel article 622*bis*, § 2, du Code judiciaire.

Article 49

1. Dans la phrase liminaire, il convient de mentionner également la modification opérée par l'article 9 de la loi du 15 avril 2018⁵⁶.

2. Il y a lieu d'examiner si l'article 569, alinéa 1^{er}, 44°, du Code judiciaire, inséré par la loi du 24 avril 2014 'modifiant la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime' ne doit pas être abrogé en raison de l'abrogation de la loi du 30 juillet 1926, qu'opère l'article 112 de l'avant-projet examiné.

Article 50

L'article 50 vise à modifier l'énumération des compétences du tribunal de commerce figurant à l'article 574 du Code judiciaire.

Il devra être revu – notamment pour ce qui concerne la numérotation des nouveaux mots ajoutés à l'énumération – en tenant compte des modifications apportées postérieurement à celle opérée par la loi du 26 mars 2014, ainsi que, le cas échéant, de celles qui y seraient prochainement apportées.

Article 52

Dans la version française de l'article 588, 9°, en projet, du Code judiciaire, la référence à l'article 3.3.1, du Code belge de la Navigation doit être remplacée par une référence à l'article 3.3.31 du même code.

Article 54

Au 2°, la phrase complétant le 10° de l'article 627 du Code judiciaire, doit, dans sa version française, être réécrite afin d'être intelligible.

Article 55

1. Au 1°, l'alinéa en projet doit être réécrit afin d'être intelligible.

La rédaction suivante est suggérée :

« En matière de saisies conservatoires sur un navire, le juge compétent est celui du lieu où le navire se trouve ou du lieu où il est attendu ».

⁵⁶ Pour son entrée en vigueur, voir l'article 260 de la loi du 15 avril 2018.

2. Selon le commentaire de l'article, le juge est compétent non seulement en fonction du lieu où se trouve un navire, mais aussi en fonction du lieu où ce navire « est attendu » ; en conséquence, une requête en saisie peut être introduite avant même que le navire soit présent dans le port où il est attendu, la saisie pouvant « être autorisée des mois avant que le navire ne soit attendu » ; toujours selon le commentaire de l'article, « [i]l va de soi que la saisie conservatoire ne peut elle aussi être pratiquée en vertu de la nouvelle disposition que si le navire se trouve effectivement dans le ressort du juge qui a accordé l'autorisation ».

Vu l'extension de la compétence des huissiers d'Anvers et de Flandre occidentale aux saisies pratiquées « en mer » (article 516 en projet du Code judiciaire), la précision précitée devrait figurer dans le dispositif.

Article 56

À l'article 633*decies*, en projet, du Code judiciaire, la section de législation se demande s'il ne convient pas d'envisager également le cas des recours introduits par les membres d'équipage de navires qui ne relèvent ni de la marine marchande ni de la pêche.

Article 57

1. La rédaction de la disposition la rend incompréhensible et, en outre, ne traduit pas correctement l'objectif poursuivi tel qu'exposé dans le commentaire de l'article.

La modification vise, d'abord, à imposer que le ou les demandeurs en référé « en affaires de navigation » fassent éléction de domicile – ce qui est inadéquatement traduit dans le texte français du dispositif par faire « choix du lieu d'habitation » – en Belgique sous peine de nullité de la citation.

Selon l'exposé des motifs, le but de la modification proposée est, dans un second temps, de généraliser l'introduction d'un recours (appel ou opposition) par la voie d'un exploit d'huissier qui pourra être signifié au domicile élu mentionné dans l'acte introductif de l'instance. Ceci afin d'éviter des appels par requêtes, qui doivent être notifiées par le greffe à la partie intimée, rendant impossible l'introduction du recours de jour à jour ou d'heure à heure (conformément à la procédure visée à l'alinéa 1^{er} actuel de l'article 1037 du Code judiciaire).

Outre que la version française – contrairement à la version néerlandaise – du dispositif n'évoque pas l'opposition, la section de législation n'aperçoit pas en quoi les intentions de l'auteur de l'avant-projet sont traduites dans les phrases : « Le jugement [lire : l'opposition] ou l'appel contre l'ordonnance en référé peut être assigné au lieu d'habitation choisi. Le premier alinéa est d'application par analogie sur le jugement [lire : l'opposition] et l'appel contre l'ordonnance en référé ».

Cette disposition sera intégralement réécrite en vue de correspondre effectivement à l'intention telle qu'exposée dans le commentaire de l'article.

2. L'auteur de l'avant-projet doit toutefois être conscient que dès lors que les nullités de procédure sont relatives depuis les modifications apportées aux articles 860 et suivants du Code judiciaire par la loi du 16 octobre 2015, dite « pot-pourri 1 », si la citation introductive d'instance ne contient pas d'élection de domicile du ou des demandeurs et que la partie défenderesse fait défaut, le juge ne pourra pas soulever d'office la nullité comminée par l'article en projet, et le jugement qui sera prononcé ne pourra pas prendre en compte un domicile élu dans le chef du ou des demandeurs en sorte que l'opposition ne pourra pas bénéficier d'une signification à domicile élu.

Sans remettre en cause les modifications précitées récemment apportées à la théorie des nullités en droit judiciaire, sans doute pourrait-il être efficacement remédié à cette difficulté en prévoyant dans la disposition, qu'en cas de défaut de la partie défenderesse, le juge peut d'office surseoir à statuer s'il constate l'absence d'élection de domicile, et ce jusqu'à ce que cette élection soit faite par le ou les demandeurs.

Article 58

Le remplacement de l'alinéa 1^{er} actuel par le texte en projet vise uniquement à remplacer, *in fine* de l'alinéa, les mots « [...] et pour les navires, leurs noms et les caractéristiques prévues à l'article 272bis, § 2, 1^o et 2^o, du Code de commerce », par les mots « [...] et, pour les navires, les mentions visées dans [l']articl[e] 2.1.27 du Code belge de la Navigation ».

Pour apporter cette modification, il n'est pas nécessaire de réécrire tout l'alinéa, dont le texte français est par ailleurs inintelligible.

La disposition sera revue.

Une observation analogue vaut pour la modification apportée à l'alinéa 2 de l'article 1497 du Code judiciaire par l'article 62 de l'avant-projet.

Article 62

Dans la version française, le mot « transposée » sera remplacé par le mot « convertie ».

Article 66

La version française de l'article 1^{er}, alinéa 4, en projet, de la loi du 18 février 1969 'relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable' doit être revue sur le plan de la correction de la langue.

Article 68

Dans la version française il convient de mentionner que l'article 1^{er} de la loi du 5 juin 1972 'sur la sécurité des bâtiments de navigation' a été remplacé – et non modifié – par la loi du 22 janvier 2007⁵⁷.

Article 74

Le commentaire des articles 74 et 75 explique que les abrogations partielles et modifications apportées par ces articles à la loi du 24 novembre 1975 'portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972', visent à ne laisser subsister que les dispositions relevant de la compétence des Régions.

Dans ce contexte, il ne relève plus de la compétence de l'auteur de l'avant-projet d'encore modifier l'article 2, § 4, de la loi du 24 novembre 1975.

Le 2° sera donc omis.

Article 77

Les mots « remplacé par la loi du 27 décembre 1993 » doivent être remplacés par les mots « remplacé par la loi du 22 décembre 1989 et modifié par la loi du 27 décembre 1993 »⁵⁸.

Article 78

Dans l'article 15bis, en projet, de la loi du 3 juillet 1978 'relative au contrat de travail', il convient de remplacer la référence au chapitre 4, du titre 2, du livre 3, du Code belge de la Navigation par une référence au chapitre 2, du titre 2, du livre 3, du même code.

Article 84

1. La référence à la rubrique 25-4 du tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 'créant des fonds budgétaires' doit être remplacée par une référence à la rubrique 25-8 du même tableau, afin de tenir compte de l'évolution qu'il a subie.

2. Dans le même article, la référence à l'article 8.1.67, § 5, du Code belge de la Navigation, doit être corrigée, cette disposition n'existant pas.

⁵⁷ Loi du 22 janvier 2007 'modifiant la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires et la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime'.

⁵⁸ Loi du 22 décembre 1989 'portant des dispositions fiscales' et loi du 27 décembre 1993 'modifiant la loi générale sur les douanes et accises'.

3. La loi du 6 avril 1995 'relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires' étant entièrement abrogée par l'article 122 de l'avant-projet la référence faite à son article 5 dans la colonne « nature des dépenses autorisées » de la rubrique 25-8 du tableau précité, doit également être remplacée.

Article 88

La version française de l'article 59, § 3, en projet, de la loi du 20 janvier 1999 'visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique' doit être revue sur le plan de la correction de la langue.

Article 89

Les mots « ceux visés au chapitre 5 du titre 1 et au titre 5 du livre 2 du Code belge de la navigation » doivent être remplacés par les mots « ceux visés au chapitre 4 du titre 1^{er} et au titre 5 du livre 2 du Code belge de la navigation ». Le titre 1^{er} du livre 2 de ce code ne comprend, en effet, que quatre chapitres.

Article 90

1. Les mots « au chapitre 4 du titre 2 du livre 3 de la Code belge de la Navigation » doivent être remplacés par les mots « au chapitre 2 du titre 2 du livre 3 du Code belge de la Navigation ». Le titre 2, du livre 3, de ce code, ne comprend, en effet, que deux chapitres.

2. La même observation vaut pour l'article 95.

Article 92

Dans la version française, la référence à l'article 91 de la loi du 16 juillet 2004 'portant le Code de droit international privé' doit être remplacée par une référence à son article 89.

Article 93

1. À l'article 93, les mots « modifié par les lois du 17 mars 2013, [...] » doivent être remplacés par les mots « inséré par la loi du 17 mars 2013 et modifié par les lois des [...] ».

2. La même observation vaut pour l'article 94.

Article 102

1. Dans la version française, il y a lieu de citer la loi du 5 juin 1972 par son intitulé exact, à savoir « loi sur la sécurité des bâtiments de navigation ».

2. Dans la version française, les mots « les articles 8.1.19, § 2, alinéa 1^{er}, 2^o » seront remplacés par les mots « de l'article 8.1.19, § 2, alinéa 1^{er}, 2^o ».

De plus, dans la version française, il convient d'écrire « de l'article » (au lieu de « les articles »).

Chapitre 4 – Dispositions abrogatoires

Article 112

Il y a lieu de remplacer les mots « 24 avril 2014 » par les mots « 5 juillet 2018 ».

Article 116

Dans la version française, les mots « la loi du 8 juillet 1977 » doivent être remplacés par les mots « la loi du 8 juillet 1976 ».

Article 120

Interrogé sur la raison d'être de l'abrogation de la loi du 17 juillet 1987 'portant approbation de la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes, et de l'Annexe, faites à Genève le 6 avril 1974' le fonctionnaire délégué a répondu :

« Het Verdrag van Genève van 6 april 1974 inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties bood een internationaal regelgevend kader voor scheepvaartconferenties, met name door middel van regels voor de toegang tot ladingaandelen voor scheepvaartondernemingen die gevestigd zijn op het grondgebied van bij het verdrag aangesloten Staten die hun wederzijds buitenlands vervoer verzorgen. Ingevolge Verordening (EG) Nr. 1419/2006 van de Raad van 25 september 2006 'houdende intrekking van Verordening (EEG) Nr. 4056/86 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer en tot wijziging van Verordening (EG) Nr. 1/2003 inzake de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening tot cabotage en internationale wilde vaart' en Verordening (EG) Nr. 1490/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2007 'tot intrekking van Verordening (EEG) Nr. 954/79 van de Raad betreffende de bekrachtiging door de lidstaten van of de toetreding van de lidstaten tot het Verdrag van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties' geldt het in artikel 101 van het EU-Werkingsverdrag neergelegde kartelverbod thans ook voor geregeld zeevervoer, mogen scheepvaartconferenties niet langer vervoer van of naar de havens van de lidstaten verzorgen, en worden de lidstaten belet aan hun verplichtingen in het kader van het Verdrag te voldoen. In deze context zijn een aantal lidstaten reeds overgegaan tot formele opzegging van het UNCTAD-Verdrag. Mede in aanmerking

nemend de algemene doelstelling van het Belgisch Scheepvaartwetboek om België inz. ten opzichte van de buurlanden geen ongerechtvaardigde uitzonderingsposities te laten innemen, zal ook België het Verdrag opzeggen.

Daarnaast wordt voorzien in de opheffing van voornoemde wet van 17 juli 1987, omdat dit niet uitsluitend een goedkeuringswet betreft. De wet bevat ook bepalingen ter uitvoering van het Verdrag ».

Ces explications mériteraient de figurer dans le commentaire de l'article.

Article 123

La loi du 3 mai 1999 'organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale' ayant subi d'autres modifications que celles mentionnées à l'article 123, il est suggéré de remplacer les mots « par les lois du 22 décembre 2004 et » par les mots « en dernier lieu par la loi du ».

Article 132

Il convient de mentionner que la loi du 2 juin 2012 'relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation' a été modifiée ⁵⁹ par l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 21 novembre 2013 ⁶⁰ et par la loi du 11 aout 2017 ⁶¹.

Article 133

Dans la version française, le nombre « 19 » doit être ajouté entre les mots « La loi du » et les mots « décembre 2012 ».

Article 139

Dans la version française, les mots « hypothèques marite » doivent être remplacés par les mots « hypothèques maritimes ».

⁵⁹ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 138.

⁶⁰ Arrêt n°158/2013.

⁶¹ Loi du 11 aout 2017 'modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires'.

Chapitre 5 – Dispositions transitoires

Article 141

L'article 141 prévoit, en matière de jaugeage, une disposition transitoire applicable aux navires dont la quille a été posée ou dont la construction se situait à un stade similaire avant la date du 18 juillet 1982.

Le commentaire de l'article expose à cet égard :

« Cette disposition proposée est la reprise de la disposition transitoire qui apparaissait déjà à l'article 20, § 3 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires. Elle s'applique à certains navires dont la quille a été posée ou dont la construction se situait à un stade de construction similaire avant la date du 18 juillet 1982. De tels navires se font rares, mais la disposition conserve pour le moment son importance ».

Le commentaire de cette disposition doit être complété par une explication du choix de la date du 18 juillet 1982 qui y est fait. Interrogé sur ce point, le fonctionnaire délégué a répondu :

« Dit artikel is de vertaling van de bepaling van artikel 20 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting. 18 juli 1982 is de dag waarop het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij wet van 7 april 1975 in werking is getreden en dus de datum waarop schepen waarvoor de kiel werd gelegd sinds die dag, de bepalingen van het verdrag op van toepassing zijn ».

Cette explication mériterait de figurer dans le commentaire de l'article.

Article 144

Les mots « chapitre 4 du titre 2 » doivent être remplacés par les mots « le chapitre 2 du titre 2 », le titre 2, du livre 3, de l'avant-projet ne comprenant que 2 chapitres.

Article 145

À l'alinéa 1^{er}, dans la version française, il y a lieu de remplacer les mots « en suspens » par le mot « pendantes », ainsi que le confirme le commentaire de l'article.

Article 146

À l'alinéa 3, dans la version française, le mot « valides » sera remplacé par les mots « d'application ».

Article 147

Au paragraphe 1^{er}, il n'y a pas lieu de citer la loi du 21 mai 1991 'relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume', l'avant-projet n'y apportant aucune modification ⁶².

OBSERVATIONS FINALES

1. Dans la version française, la première division de chaque groupement d'articles doit être désignée par le nombre ordinal « 1^{er} » ou 1^{re} ». Il convient donc d'écrire : « Livre 1^{er}, Titre 1^{er}, Chapitre 1^{er}, Section 1^{re}, et Sous-section 1^{re} » au lieu de « Livre 1, Titre 1, Chapitre 1, Section 1, et Sous-section 1 ». Il en va de même pour les articles et subdivisions d'articles. Il y a donc lieu d'écrire : « § 1^{er} » au lieu de « § 1 » ⁶³.

2. L'ensemble du dispositif de l'avant-projet sera revu afin d'y respecter les règles de légistique formelle relatives à l'écriture des nombres, notamment pour ce qui concerne l'écriture en toutes lettres des délais de procédure ⁶⁴.

*

⁶² Contrairement à la loi du 5 juillet 2018 'relative à la navigation de plaisance', *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 3105/001. Il peut également être noté que, depuis la Sixième Réforme de l'État, la loi du 21 mai 1991 relève partiellement de la compétence des Régions en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 11°, de la L.S.R.I. (voir sur ce point l'observation particulière formulée dans l'avis n° 63.286/4 donné le 30 avril 2018, à propos de l'article 28 de l'avant-projet devenu la loi du 5 juillet 2018).

⁶³ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandations n°s 52, 57.1.2, et 64.

⁶⁴ *Ibidem*, recommandation n° 6.2.

VOORAFGAANDE OPMERKING

Het voorontwerp van wet dat aan de afdeling Wetgeving is voorgelegd, is een bijzonder ambitieuze codificatie. Het bevat 1270 artikelen waarin heel de federale wetgeving inzake de publiekrechtelijke en de privaatrechtelijke aspecten van zowel de zee- als de binnenvaart worden samengebracht.¹ Enkel de pleziervaart blijft buiten dat codificatieproject.²

Die codificatie omvat de tenuitvoerlegging van meer dan 65 verdragen, verordeningen, richtlijnen en andere internationale of Europese rechtsregels,³ de volledige opheffing van 31 wetten en de gedeeltelijke opheffing of de wijziging van 32 wetboeken en wetten.

In het kader van dat omvangrijke codificatiewerk worden in het ontworpen wetboek veel wetgevingen opgenomen die niet meer dan kleine of vormelijke wijzigingen hebben ondergaan. Voor de meest recente daarvan, die na de zesde staatshervorming aangenomen of herzien zijn of waarop die staatshervorming geen impact heeft gehad, wordt verwezen naar de eerder gegeven adviezen, aangezien de afdeling Wetgeving niet de middelen kan vrijmaken die nodig zijn om die ongewijzigd gebleven bepalingen binnen een redelijke termijn opnieuw grondig te onderzoeken.⁴

Daaruit volgt dat, na het onderzoek van het voorontwerp dat om advies is voorgelegd, gelet op de voormelde omstandigheden, niets kan worden afgeleid uit het feit dat dit advies niets zegt over een aantal bepalingen of kwesties.

ALGEMENE OPMERKINGEN

CODIFICATIETECHNIEK

1. Gelet op de omvang van de hervorming die bij het voorontwerp tot stand wordt gebracht, moeten bij het voorontwerp absoluut een memorie van toelichting en een artikelsgewijze bespreking worden gevoegd aan de hand waarvan eerst het Parlement en vervolgens de overheden die belast zijn met de toepassing ervan en de adressaten van de rechtsregels die het bevat, voor elke bepaling van het voorontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek (hierna: het voorontwerp van Wetboek) kunnen bepalen:

– of het om een nieuwe rechtsregel gaat dan wel om een rechtsregel die ertoe strekt een bestaande regel te vervangen;

¹ De gemachtigde van de minister en de gemachtigd ambtenaar hebben in e-mails van 25 juli en 22 oktober 2018 echter verklaard dat enerzijds boek 4 – Opvarenden niet geldt voor de binnenvaart, en dat anderzijds de titels 2 – Binnenvaart, en 3 – Sleep- en duwvaart, van boek 6 – Bevrachting en vervoer, uit het voorontwerp worden geschrapt.

² De wetgeving betreffende de pleziervaart wordt eveneens grondig herzien. Zie het wetsontwerp betreffende de pleziervaart, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 3105/001.

³ Dat aantal slaat louter op de rechtsnormen die in artikel 1.1.1, § 1, van het voorontwerp van Wetboek worden opgesomd.

⁴ Sinds het voorliggende voorontwerp op de rol is ingeschreven, op 19 februari 2018, heeft de afdeling Wetgeving 1.630 adviesaanvragen ontvangen, waarvan de IVe kamer er 454 heeft behandeld.

– in voorkomend geval, in hoeverre de rechtsregel de bestaande regel wijzigt, met name om te vermijden dat een buitensporige strekking zou worden toegekend aan die wijzigingen, onder meer wanneer het gaat om wijzigingen die vooral de vorm of de stijl betreffen;

– in voorkomend geval, welke internationale rechtsregel bij de ontworpen bepaling ten uitvoer wordt gelegd of welke Europese rechtsregel erbij wordt uitgevoerd of omgezet, zodat met name kan worden bepaald over hoeveel speelruimte de nationale wetgever in dat geval beschikt, en zodat de interpretatie ervan wordt vergemakkelijkt.

Wat dat betreft, moet worden vastgesteld dat de memorie van toelichting en de artikelsgewijze commentaar momenteel erg uiteenlopend zijn. Sommige titels of hoofdstukken krijgen immers een heel accurate commentaar, met talrijke rechtsvergelijkingen zodat duidelijk wordt wat de steller van het voorontwerp bedoelt met de voorgestelde wijzigingen van het bestaande recht, terwijl andere onderdelen van het voorontwerp slechts bijzonder summier worden becommentarieerd, een zwak punt dat vooral de onderdelen treft die over publiekrechtelijke aangelegenheden gaan.

De memorie van toelichting en de artikelsgewijze commentaar moeten dus worden aangevuld zodat de hoge kwaliteit die ze reeds met betrekking tot sommige bepalingen bereiken, wordt aangehouden met betrekking tot alle bepalingen van het voorontwerp. Er moeten ook concordantietabellen worden bijgevoegd aan de hand waarvan kan worden bepaald:

– met welke bepalingen van de verschillende wetgevingen die gecodificeerd worden de bepalingen van het voorontwerp van Wetboek overeenstemmen, en andersom;

– met welke internationaalrechtelijke of Europeesrechtelijke bepalingen die bij het voorontwerp ten uitvoer worden gelegd of worden omgezet de bepalingen van het voorontwerp overeenstemmen, en andersom.

2.1. Wat dat laatste punt betreft, dient te worden gewezen op de bijzondere werkwijze die bij de totstandkoming van het voorontwerp van Wetboek is toegepast en die telkens terugkeert in de verschillende delen en subdelen ervan. Elk van die delen en subdelen begint over het algemeen met een bepaling die stelt dat het deel of subdeel geldt “onder voorbehoud van” de internationale of Europese teksten waarvan het de principes bekrachtigt, en dat het overeenkomstig die principes wordt geïnterpreteerd.

Die werkwijze kan problemen meebrengen.

In een aangelegenheid waarin strafrechtelijke straffen staan op het niet-nakomen van de verplichtingen die aan de adressaten van de rechtsregel worden opgelegd, getuigt het niet van een goede wetgevingspraktijk dat in een bepaling die in het voorontwerp van Wetboek wordt opgenomen en dus geacht wordt regelgevend te zijn, wordt gesteld dat de bepalingen van het deel of het subdeel van dat voorontwerp van Wetboek van toepassing zijn onder voorbehoud van een internationale tekst die door België is bekrachtigd of onder voorbehoud van een Europese richtlijn of verordening die de Belgische Staat op federaal niveau of in voorkomend geval op deelstaatsniveau heeft moeten opnemen of uitvoeren in het nationale recht. Het verdient evenmin

aanbeveling te bepalen dat de internrechtelijke bepalingen die in het voorontwerp van Wetboek staan in overeenstemming met die internationale of Europese teksten moeten worden geïnterpreteerd.

Bovendien maakt het gebruik van tal van verschillende uitdrukkingen in het voorontwerp om aan te geven hoe dit zich verhoudt tot de verschillende bestaande wetgevingen, uitdrukkingen waarvan de specifieke strekking niet in de artikelsgewijze commentaar wordt verduidelijkt, het bijzonder moeilijk om een beeld te krijgen van dit ontwerp in de rechtsorde worden ingepast. Het voorontwerp gebruikt bijvoorbeeld de uitdrukkingen “onverminderd”,⁵ “onder voorbehoud van”,⁶ “tenzij uitdrukkelijk anders bepaald”,⁷ “uitgelegd in overeenstemming met” bepaalde internationale verdragen,⁸ “geldt (gelden) onder voorbehoud” van andere bepalingen,⁹ of “laat [andere bepalingen] onverlet”,¹⁰ of voorts nog “hebben de voorrang”¹¹ of “hebben voorrang”¹² op andere bepalingen. Een dergelijke verscheidenheid van uitdrukkingen waarvan de specifieke strekking niet toegelicht wordt in de artikelsgewijze commentaar, brengt de rechtszekerheid in het gedrang.

De wetgever dient zich ervan te vergewissen dat de bepalingen van het voorontwerp van Wetboek in overeenstemming zijn met het internationale of Europese recht. Indien twijfel over de precieze strekking van een rechtsregel van het voorontwerp van Wetboek tot een uitlegging van die regel noopt, staat het aan de rechter te onderzoeken hoe de internrechtelijke regel moet worden toegepast.

Het dispositief van het voorontwerp van Wetboek mag op geen enkel moment tot onduidelijkheid daarover leiden. Een bepaling zoals die welke de meeste delen of subdelen van het voorontwerp van Wetboek inleidt, mag er hoe dan ook niet toe leiden dat de verantwoordelijkheid voor de niet-naleving van een internationaalrechtelijke of Europeesrechtelijke norm zonder meer op de adressaat van de regel wordt afgeschoven doordat de internrechtelijke regel die ervoor moest zorgen dat die norm volkomen gevolg heeft in de Belgische rechtsorde, op dat vlak tekortschiet.

2.2. Die flexibele wetgevingstechniek, die erin bestaat dat in sommige delen of subdelen van het voorontwerp van Wetboek het gemene recht (burgerlijk recht, gerechtelijk of strafrecht of strafprocesrecht) al dan niet toepasselijk wordt verklaard en vervolgens wordt gesteld dat sommige bepalingen van dat gemene recht, naargelang van het geval, niet of wel toepasselijk zijn, zorgt bovendien niet voor de rechtszekerheid die het richtsnoer moet zijn bij het

⁵ Bijvoorbeeld in de artikelen 5.2.25, 6.1.100, 7.2.4, § 3, en 7.6.10. Soms wordt verkeerdelijk “onverminderd van” geschreven in plaats van “onverminderd”.

⁶ Bijvoorbeeld in de artikelen 5.1.1, § 1 en 5.3.3.

⁷ Bijvoorbeeld in artikel 5.3.2.

⁸ Bijvoorbeeld in de artikelen 6.1.150 en 7.2.3.

⁹ Bijvoorbeeld in artikel 6.1.151, § 2.

¹⁰ Bijvoorbeeld in artikel 6.1.151, § 3.

¹¹ Bijvoorbeeld in artikel 7.1.5.

¹² Bijvoorbeeld in artikel 5.2.3, § 2, tweede lid.

uitwerken van een rechtsnorm, *a fortiori* wanneer de niet-naleving van die norm strafrechtelijk wordt gestraft.

De adressaten van die regels vallen weliswaar onder bijzonder gespecialiseerde sectoren van een specifieke economie, namelijk het transport – over zee of over de binnenwateren – van goederen of personen, en het leidt dus geen twijfel dat de specifieke kenmerken van de beroepen die in die sectoren worden uitgeoefend, inhouden dat de betrokken actoren gewoon zijn aan de verzameling regels die afwijken van het gemene recht die op hen van toepassing zijn. Ook lijkt het vast te staan dat de meeste professionals van die sectoren op de hoogte zijn van de internationale of Europese rechtsregels die ze dienen na te leven. Dat neemt niet weg dat bij een zo ambitieus project als het opstellen van een Scheepvaartwetboek, zoals bij alle rechtsregels, de inhoud en de strekking van de toepasselijke regels moeten voldoen aan de vereisten inzake duidelijkheid en nauwkeurigheid.

Het is niet zeker dat die vereisten altijd in acht zijn genomen.

Doordat ervoor is geopteerd verscheidene teksten, waarvan sommige behoorlijk oud zijn, samen te brengen in een bijzonder omvangrijk geheel, is voorts een rationalisatie nodig geweest, die tot een zeker verlies leidt van de juridische context waarin de aldus verzamelde regels zijn ontstaan. Om die elementen te behouden, die het mogelijk maken de rechtsregels te begrijpen, waarvoor voortaan een reconstructie van hun ontstaansgeschiedenis nodig zal zijn, zeker wanneer de rechter dient te oordelen of de gecodificeerde rechtsregel daadwerkelijk in overeenstemming is met de internationale of Europese teksten die deze regel beoogt om te zetten, moet, zoals daar in algemene opmerking 1 op is gewezen, erop worden toegezien dat de memorie van toelichting en de artikelsgewijze commentaar voor alle delen en subdelen van het voorontwerp van Wetboek een reconstructie bevatten van het wetgevings- of verordeningsproces van de rechtsregel, een proces dat de uiteindelijke versie van het Wetboek zelf onvermijdelijk niet voldoende kan weergeven.

Voorts begrijpt de afdeling Wetgeving niet waarom zou moeten worden afgezien van de regel dat het gemene recht van toepassing is behalve wanneer ervan wordt afgeweken.

3.1. Zoals daarnet is opgemerkt, hebben de omvang van de hervorming waartoe de steller van het voorontwerp het initiatief heeft genomen en de doelstelling van unificatie van de wetgeving inzake de scheepvaart die hij nastreeft, als gevolg dat nieuwe methodes worden ingevoerd om de bepalingen van het voorontwerp van Wetboek af te stemmen op de bestaande wetgeving ter zake, meer bepaald op de wetgeving inzake justitie (Strafwetboek, Wetboek van Strafvordering en Gerechtelijk Wetboek), politie en veiligheid, burgerlijk recht (personen, goederen, zekerheden en overeenkomsten) en ondernemingsrecht.

De technische juistheid en de deugdelijkheid van de voorgestelde oplossingen hangen uiteraard af van de ontwikkelingen die zich momenteel in die andere aangelegenheden kunnen voordoen. Bij wijze van voorbeeld kan hier de hervorming van het Burgerlijk Wetboek vermeld worden.

Bijgevolg moeten, totdat het voorontwerp van Wetboek uiteindelijk is aangenomen, de ontwikkelingen in heel de federale wetgeving in het oog worden gehouden alsook de mogelijke gevolgen daarvan voor de bepalingen van het voorontwerp, zowel wat betreft het dispositief van het voorontwerp van Wetboek zelf als wat betreft de wijzigingsbepalingen die het voorontwerp bevat.

Wat dat betreft wordt de steller van het voorontwerp in het bijzonder gewezen op:

– advies 63.444/2, op 28 juni 2018 gegeven over een voorontwerp van wet ‘houdende diverse bepalingen inzake burgerlijk recht en tot vereenvoudiging van de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek en het Gerechtelijk Wetboek betreffende de onbekwaamheid, en van de wet van 17 maart 2013 tot hervorming van de regelingen inzake onbekwaamheid en tot instelling van een nieuwe beschermingsstatus die strookt met de menselijke waardigheid’;¹³

– advies 63.445/2, op 27 juni 2018 gegeven over een voorontwerp van wet ‘houdende invoeging van Boek 8 “Bewijs” in het nieuw Burgerlijk Wetboek’;

– advies 63.470/2-4, op 7 juni 2018 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 30 juli 2018 ‘houdende diverse financiële bepalingen’;¹⁴

– advies 63.490/2, op 10 juli 2018 gegeven over een voorontwerp van wet ‘houdende invoeging van Boek 3 “Goederen” in het nieuw Burgerlijk Wetboek’.¹⁵

3.2.1. Er kan alvast worden gewezen op enkele gevolgen van die wetswijzigingen zoals ze zijn aangenomen of zouden worden aangenomen.

3.2.2. Zo bijvoorbeeld is op 1 november 2018 de wet van 15 april 2018 ‘houdende hervorming van het ondernemingsrecht’ in werking getreden.¹⁶

Artikel 252 van die wet luidt als volgt:

“In alle artikelen van het Gerechtelijk Wetboek, en van het bijvoegsel van dat Wetboek alsmede van alle andere wetten worden de woorden ‘rechtbank van koophandel’ en ‘rechtbanken van koophandel’ telkens respectievelijk vervangen door de woorden ‘ondernemingsrechtbank’ en de woorden ‘ondernemingsrechtbanken’.”

Artikel 253 van dezelfde wet voorziet in de daarmee overeenstemmende wijzigingen die in de Nederlandse tekst van het Gerechtelijk Wetboek en van alle andere betrokken wetten dienen te worden aangebracht.

¹³ *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3301/001, 163 tot 216, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/63444.pdf>.

¹⁴ *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3172/001, 356 tot 366, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/63470.pdf>.

¹⁵ Voorts wordt verwezen naar de adviesaanvragen 64.121/1 betreffende een voorontwerp van ‘Strafwetboek – boek 2’ en 64.229/1-2-3-4 betreffende een voorontwerp van wet ‘houdende diverse bepalingen in strafzaken’ waarover de afdeling Wetgeving momenteel nog geen advies heeft gegeven.

¹⁶ Zie artikel 260 van die wet.

Artikel 254 van dezelfde wet bepaalt het volgende:

“Vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wet dienen in alle wetten, tenzij anders bepaald, de begrippen ‘handelaar’ of ‘koopman’ in de zin van artikel 1 van het Wetboek van koophandel te worden verstaan als ‘onderneming’ in de zin van artikel I.1 van het Wetboek van economisch recht.

(...)”.¹⁷

Ten slotte staat in artikel 259 van dezelfde wet de volgende precisering:

“Het opschrift van het Wetboek van koophandel wordt vervangen als volgt:

‘Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen’”.

Het voorliggende voorontwerp van Wetboek, alsook de memorie van toelichting en de artikelsgewijze commentaar die erbij zijn gevoegd, moet dienovereenkomstig worden herzien.

Waar het voorliggende advies de termen “rechtbank van koophandel” en “Wetboek van Koophandel” gebruikt, dient daar telkens respectievelijk “ondernemingsrechtbank” en “Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen” onder te worden verstaan.

Wat betreft de gevolgen die voortvloeien uit het aannemen van de wet van 5 juli 2018 ‘betreffende de pleziervaart’, wordt verwezen naar de opmerking die met betrekking tot boek 8, titel 4 wordt gemaakt over de Franse benaming “Conseil d’Enquête de navigation”.

3.2.3. Bij het voorontwerp worden sommige bepalingen die al zijn opgeheven, gewijzigd of opgeheven.

Dat is onder meer het geval met artikel 13 van het voorontwerp, dat de artikelen 2 tot 22 van boek II van het Wetboek van koophandel opheft, terwijl de artikelen 3 tot 7bis van dat boek II al zijn opgeheven bij artikel 32, 1°, van de wet van 21 december 1991 ‘betreffende de registratie van zeeschepen’.

In artikel 13 van het voorontwerp dient dus geschreven te worden dat die bepaling de artikelen 2 en 8 tot 22 van boek II van het Wetboek van koophandel opheft.

Soortgelijke opmerkingen gelden voor de artikelen 15, 26 en 64 van het voorontwerp, waarbij eveneens sommige bepalingen worden opgeheven die reeds opgeheven zijn.

Bij artikel 12 van het voorontwerp wordt een nieuw lid toegevoegd aan artikel 10 van titel VIIbis van boek I van het Wetboek van koophandel, terwijl die titel VIIbis met ingang van 1 november 2018 is opgeheven bij artikel 256, 1°, van de wet van 15 april 2018. Artikel 12 moet dus worden weggelaten.

¹⁷ Zie artikel 4.2.9, § 2, eerste lid, van het ontworpen Wetboek, waarin het woord “handelaar” staat.

3.2.4. Verschillende bepalingen van het voorontwerp voorzien in de wijziging of de opheffing van wetsbepalingen waarvan de wijziging of opheffing ook door andere voorontwerpen van wet in het vooruitzicht wordt gesteld.

Hier kunnen de volgende voorbeelden gegeven worden:

- artikel 4 van het voorliggende voorontwerp strekt ertoe artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek aan te vullen, terwijl artikel 16, 1°, van het voorontwerp van wet ‘houdende invoeging van Boek 3 “Goederen” in het nieuw Burgerlijk Wetboek’, waarover de afdeling Wetgeving op 10 juli 2018 advies 63.490/2 heeft gegeven, stelt dat die bepaling wordt opgeheven;

- artikel 7 van het voorliggende voorontwerp bepaalt dat artikel 11 van de hypotheekwet wordt opgeheven, wat ook bepaald wordt in artikel 16, 9°, van het voorontwerp waarover de afdeling Wetgeving advies 63.490/2 heeft gegeven;

- terwijl de artikelen 9 en 10 van het voorliggende voorontwerp respectievelijk de artikelen 137 en 546/1 van het Strafwetboek beogen te wijzigen, wordt de opheffing van die beide bepalingen in het vooruitzicht gesteld in artikel 17, 1°, van het voorontwerp van ‘Strafwetboek – boek 2’, dat bij de afdeling Wetgeving onder rolnummer 64.121/1 is ingeschreven maar waarover momenteel nog geen advies is uitgebracht;

- artikel 64 van het voorliggende voorontwerp voorziet in de opheffing van artikel 1557 van het Gerechtelijk Wetboek, terwijl die bepaling wordt gewijzigd bij artikel 134 van het voorontwerp van wet ‘houdende diverse bepalingen inzake burgerlijk recht en tot vereenvoudiging van de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek en het Gerechtelijk Wetboek betreffende de onbekwaamheid, en van de wet van 17 maart 2013 tot hervorming van de regelingen inzake onbekwaamheid en tot instelling van een nieuwe beschermingsstatus die strookt met de menselijke waardigheid’, waarover de afdeling Wetgeving op 28 juni 2018 advies 63.444/2 heeft gegeven;

- de artikelen 13, 15 en 18 van het voorontwerp strekken tot opheffing van respectievelijk de artikelen 12, 14, 33, 35 en 272*bis* van boek II van het Wetboek van koophandel, terwijl die bepalingen worden gewijzigd bij de artikelen 42 tot 49 van het voorontwerp van wet ‘houdende invoeging van Boek 8 “Bewijs” in het nieuw Burgerlijk Wetboek’, waarover de afdeling Wetgeving op 27 juni 2018 advies 63.445/2 heeft gegeven;

- artikel 103 van het voorontwerp strekt tot vervanging van artikel 2, 1°, van de wet van 25 december 2016 ‘tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten’. Daarbij worden de woorden “wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water” in artikel 2, 1°, van de wet van 25 december 2016 behouden, terwijl die zouden worden opgeheven bij artikel 24 van het voorontwerp van wet ‘tot implementatie van het UNESCO verdrag van 2 november 2001 ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water’, dat bij de afdeling Wetgeving onder rolnummer 64.470/1 is ingeschreven maar waarover momenteel nog geen advies is uitgebracht.

4. Ten slotte betreurt de afdeling Wetgeving dat haar een voorontwerp om advies is voorgelegd waarvan de Nederlandse en de Franse tekst niet volledig gelijkwaardig zijn.

Sommige bepalingen en de artikelsgewijze commentaar voldoen immers niet aan de gebruikelijke regels inzake zinsbouw, grammatica en spelling. De naleving van die regels is echter een basisvoorwaarde voor een juist begrip van de inhoud en de strekking van een rechtsregel.

Voorts moet een rechtsregel voldoen aan een aantal vereisten inzake terminologie die algemeen aanvaard is omdat ze zowel in de context van het recht in het algemeen als in de context van het scheepvaartrecht in het bijzonder, een welbepaalde betekenis heeft. Het is weliswaar volkomen aanvaardbaar sommige uitdrukkingen of formules die verouderd zijn of die mettertijd te abstruus geworden zijn om nog door iedereen te worden begrepen, te vereenvoudigen. Het is met het oog op de rechtszekerheid echter niet aanvaardbaar dat een geschikte terminologie wordt opgegeven.

In de hiernavolgende bijzondere opmerkingen van dit advies zal worden ingegaan op de opmerkelijkste punten van kritiek waartoe de tekst in dat verband aanleiding geeft. Toch zal het nodig zijn de tekst aandachtig te herlezen, aangezien niet alle tekortkomingen systematisch aan de orde zijn gesteld. Een wetboek zoals het Scheepvaartwetboek moet ter wille van de leesbaarheid namelijk ook een correcte juridische terminologie hanteren.

BEVOEGDHEID

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3^o, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ (hierna: ‘BWHI’) is het voorontwerp om advies voorgelegd aan de gewestregeringen. In het kader van die procedure heeft de Vlaamse Regering op 22 december 2017 de volgende beslissing genomen:

“De Vlaamse Regering beslist:

1. niet in te stemmen met bovengenoemd voorontwerp van wet gelet op de talrijke bevoegdheidsoverschrijdingen waarvan sprake in rubriek 2 van bovengenoemde nota;
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, te gelasten zijn administratie opdracht te geven met de bevoegde federale administratie integraal en grondig te overleggen over de teksten zoals deze heden voorliggen tot standpuntbepaling;
3. de federale staatssecretaris voor Noordzee te verzoeken zijn administratie te gelasten met de Vlaamse administratie over te gaan tot een integraal en grondig overleg over de teksten zoals deze heden voorliggen tot standpuntbepaling;
4. de minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten de Staatssecretaris voor Noordzee van deze beslissing in kennis te stellen”.

De steller van het voorontwerp heeft de Vlaamse Regering een met redenen omkleed antwoord gegeven over de verschillende punten die de Vlaamse Regering naar voren heeft gebracht.

Wat betreft de bevoegdheidsaspecten dient te worden opgemerkt dat de steller van het voorontwerp er in de memorie van toelichting of de artikelsgewijze commentaar, en soms in het dispositief zelf, ervoor gezorgd heeft te bepalen dat hij regels uitvaardigde binnen de grenzen van zijn bevoegdheden en dus geen inbreuk maakte op de bevoegdheden die de BWHI aan de gewesten verleent (artikel 6, § 1, X, 10° en 11°, BWHI).

De afdeling Wetgeving heeft het ontworpen dispositief onderzocht in het licht van de regels inzake de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale overheid en de gewesten, en meer bepaald in het licht van de toelichtingen die de voorliggende bepalingen ondersteunen.

Ze heeft er, zoals de gemachtigde van de minister heeft bevestigd, voorts kennis van genomen dat de binnenvaart buiten de werkingssfeer valt van boek 4 – Opvarenden, en heeft er nota van genomen dat titel 2 – Binnenvaart en titel 3 - Sleep- en duwvaart van boek 6 – Bevrachting en vervoer zijn geschrapt.

Het is aanvaardbaar dat regels worden uitgevaardigd door bepalingen te wijzigen, te vervangen of op te heffen, binnen de perken van de bevoegdheden van de steller van de tekst.

In de bijzondere opmerkingen worden de moeilijkheden of vragen vermeld die specifieke bepalingen van het voorontwerp doen rijzen ten aanzien van de regels inzake de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale overheid en de gewesten.

Bovendien vindt de afdeling Wetgeving dat de commentaar bij het artikel op bepaalde punten aangevuld zou moeten worden met de uitleg die in het gemotiveerd antwoord staat dat aan de Vlaamse regering bezorgd is. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de uitleg in verband met de meting (boek 2, titel 2) en de voorwaarden voor de toegang tot het vervoer (boek 2, titel 3, hoofdstuk 1).

De hiernavolgende bijzondere opmerkingen worden gemaakt in het licht van deze algemene opmerkingen.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

DISPOSITIEF

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Artikel 1

In het kader van de verwezenlijking van de omvangrijke codificatie van de federale wetgeving met betrekking tot de zee- en binnenvaart waartoe het voorliggende voorontwerp van wet strekt, wordt bij artikel 112 ervan inzonderheid de wet van 30 juli 1926 ‘tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart’ opgeheven. In de plaats van die wet

komen de bepalingen van titel 4 – De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart (die 38 artikelen bevat), van boek 8 – Handhaving, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Die verschillende bepalingen van het voorontwerp vallen onder het begrip “wetten op de federale administratieve rechtscolleges”, in de zin van artikel 78, § 1, 4°, van de Grondwet.

Er zijn dus twee mogelijkheden:

1° ofwel dienen de bepalingen waarbij die aangelegenheden geregeld worden, in een afzonderlijk ontwerp ondergebracht te worden;

2° ofwel, als ervan uitgegaan wordt dat het ontwerp een dermate onlosmakelijk verbonden geheel vormt dat het niet in twee teksten opgesplitst kan worden, dient artikel 1 aldus herzien te worden dat daarin vermeld wordt welke artikelen onder artikel 74 van de Grondwet ressorteren en welke onder artikel 78 van de Grondwet ressorteren.

Ongeacht de formule waarvoor gekozen wordt, dienen de bepalingen die aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet regelen, aangenomen te worden volgens de procedure die voor die aangelegenheden geldt. Ze moeten dus aangenomen worden volgens de parlementaire procedure waarin die grondwettelijke bepaling voorziet.¹⁸

Hoofdstuk 2 – Het Belgisch Scheepvaartwetboek

BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Titel 1 – Begrippen

Artikel 1.1.1 – Bronnen van scheepvaartrecht

1. In de definitie van “Aanvaringsverdrag 1960” in paragraaf 1, 4°, ontbreekt de datum van de wet waarbij instemming verleend is aan dat verdrag.

Het voorontwerp moet op dat punt aangevuld of verbeterd worden.

2. In de definitie van “AFS-Verdrag”, in paragraaf 1, 5°, wordt de wet vermeld van 25 februari 2013 waarbij instemming verleend is aan dat verdrag.

Er dient nagegaan te worden of die wet wel bekendgemaakt is in het *Belgisch Staatsblad*, wat niet blijkt uit de raadpleging van de gegevensbanken waartoe de afdeling Wetgeving toegang heeft.

3. In de Nederlandse tekst van paragraaf 1, 8°, moet in de definitie van “Bergingsverdrag 1989” het juiste opschrift van het bedoelde verdrag worden vermeld, namelijk

¹⁸ Zie in die zin inzonderheid advies 62.770/2, op 24 januari 2018 verstrekt over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 19 april 2018 ‘houdende verscheidene wijzigingen inzake verkiezingen’ en aan de wet van 21 mei 2018 ‘houdende verscheidene wijzigingen inzake verkiezingen (II)’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/62770.pdf>.

“Internationaal verdrag inzake hulpverlening, 1989”. In de Nederlandse tekst van artikel 7.5.3, § 5, en in de memorie van toelichting wordt het begrip “Hulpverleningsverdrag 1989” gebruikt. Er moet voor gezorgd worden dat een eenvormige terminologie wordt gebruikt.

4. In de definitie van “BWM-Verdrag”, in paragraaf 1, 10°, moet het volledige opschrift van dat verdrag vermeld worden, te weten het Internationaal verdrag van 2004 ‘voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004’.

5. In de definitie van “CLNI-Verdrag 2012”, in paragraaf 1, 13°, ontbreekt de datum van de wet waarbij instemming verleend is aan dat verdrag.¹⁹

Het voorontwerp moet op dat punt aangevuld of verbeterd worden.

6. In de definitie van “IINS-Verdrag 2010”, in paragraaf 1, 20°, wordt geen wet vermeld waarbij instemming verleend zou zijn aan dat verdrag.

Het voorontwerp, of toch minstens de commentaar bij het artikel,²⁰ moet op dat punt aangevuld worden.

7. In de Franse tekst van paragraaf 1, 24°, moeten de woorden “conclue à Genève” vervangen worden door de woorden “faite à Genève”, zodat hij in overeenstemming is met de terminologie die gebruikt wordt in het ondertekeningsformulier van het verdrag in kwestie.

8. In de definitie van “INTERVENTION-Protocol”, in paragraaf 1, 26°, moet het volledige en juiste opschrift van dat protocol vermeld worden, te weten het Protocol van 1973 ‘betreffende de maatregelen in volle zee in geval van verontreiniging door stoffen, andere dan oliën, opgemaakt te Londen op 2 november 1973’.

9. In de Franse tekst van paragraaf 1, 28°, schrijve men “le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires” in plaats van “le Code international relatif à [...]”.

10. Er dient nagegaan te worden of in de definitie van “LC-Verdrag” in paragraaf 1, 31°, wel het juiste opschrift is overgenomen van het Verdrag ‘inzake de voorkoming van verontreiniging van de zeeën ten gevolge van het storten van afvalstoffen’, wat gelet op de wet van 20 december 1984 waarbij instemming verleend wordt aan dat verdrag niet het geval lijkt te zijn.

¹⁹ Volgens de gegevensbanken waartoe de afdeling Wetgeving toegang heeft, lijkt het erop dat deze wet, waarover op 20 september 2016 advies 59.884/VR gegeven is, tot op heden niet bekendgemaakt is in het *Belgisch Staatsblad*.

²⁰ Vooral in het geval de steller van het voorontwerp ervan zou uitgaan dat een verwijzing behouden zou moeten blijven naar een internationaal verdrag waarbij België geen partij is (zie eveneens artikel 3.2.3, van het voorontwerp, dat gebaseerd is op artikel 3 van de wet van 30 januari 2012 ‘tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen’, en dat strekt tot omzetting van artikel 2 en van de bijlage bij richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ‘betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen’).

11. In paragraaf 1, 32°, dient gepreciseerd te worden dat het LC-Protocol het Protocol van 1996 is bij het LC-Verdrag.
12. In paragraaf 1, 34°, dient gepreciseerd te worden dat het LL-Protocol 1988 het protocol van 1988 is aangaande het LL-Verdrag (in het Frans: relatif à la Convention LL).
13. In paragraaf 1, 35°, dient het juiste opschrift van het geciteerde Verdrag en het geciteerde Protocol vermeld te worden.
14. In paragraaf 1, 43°, dient verwezen te worden naar de instemmingswet van 26 november 2012 (en niet 2002).
15. In de Franse tekst van paragraaf 1, 50°, schrijve men, naar luid van het juiste opschrift van het Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de federale Staat en het Vlaams Gewest, ‘concernant la création d’une structure de garde côtière et la coopération au sein de celle-ci’.
16. In paragraaf 1, 53°, dient de datum vermeld te worden van de wet waarbij instemming verleend is aan de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 “bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, gedaan te Kaapstad op 11 oktober 2014” (en niet 11 oktober 2012).²¹
17. In paragraaf 1, 62°, dient de datum vermeld te worden van de wet waarbij instemming verleend is aan het Internationaal Verdrag van 1995 ‘betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, gedaan te Londen op 7 juli 1995’.²²

Artikel 1.1.3 – Schepen

1. In de Franse tekst van paragraaf 1, 1°, dienen de woorden “d’eau” toegevoegd te worden na de woorden “avec ou sans déplacement”.
2. In de Franse tekst van paragraaf 1, 2°, moet het woord “or” vervangen worden door het woord “ou”.
3. In de Franse tekst van paragraaf 1, 11°, dienen de woorden “en mer” weggelaten te worden.

²¹ Uit de gegevensbanken waartoe de afdeling Wetgeving toegang heeft, blijkt dat die wet, waarover op 8 mei 2017 advies 61.208/VR gegeven is, tot op heden niet bekendgemaakt is in het *Belgisch Staatsblad*, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61208.pdf>.

²² Uit de gegevensbanken waartoe de afdeling Wetgeving toegang heeft, blijkt dat die wet, waarover op 8 mei 2017 advies 61.209/VR gegeven is, tot op heden niet bekendgemaakt is in het *Belgisch Staatsblad*, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61209.pdf>.

Zoals uitgelegd wordt in de commentaar bij het artikel, is het immers de bedoeling van de steller van het voorontwerp om voortaan²³ van de term “schip” (in het Frans: “navire”) een generieke term te maken, aangezien zeeschepen (in het Frans: “navires de mer”) en binnenschepen (in het Frans: “bateaux de navigation intérieure”) twee specifieke types van schepen zijn.

4. De woorden “ou bateau public” in de Franse tekst van paragraaf 1, 17°, hebben geen tegenhanger in de Nederlandse tekst en lijken overbodig. Ze moeten dus weggelaten worden uit de Franse tekst. Hetzelfde geldt voor de woorden “ou bateau” in de Franse tekst van de punten 18° en 19°.

Dezelfde opmerking geldt voor het vervolg van het voorontwerp.

Artikel 1.1.4 – Wateren

Bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ zijn de bevoegdheden inzake de “de regels van politie over het verkeer op waterwegen, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen” (artikel 6, § 1, X, 10°, van de BWHI) overgedragen aan de gewesten, net als de “de regels met betrekking tot de bemanningsvoorschriften inzake de binnenvaart en de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruik” (artikel 6, § 1, X, 11°, van de BWHI).

In de parlementaire voorbereiding van de Zesde Staatshervorming staat in dat verband het volgende:

“Met de overheveling van deze vijf belangrijke aspecten van de veiligheidsreglementering (vaarcode, bemanning en schepen, het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer) wordt een homogeen bevoegdheidspakket gecreëerd dat toelaat om op basis van de Europese richtlijnen en verdragen de regelgeving verder te moderniseren en als accessoire bevoegdheid ook het toezicht en de binnenvaart inspectie aan het gewestelijk niveau toe te wijzen, met dien verstande dat het vrij verkeer wordt gegarandeerd, zoals bepaald door het Europees recht.”²⁴

De afbakening van zeewateren en binnenwateren vormt bijgevolg een fundamenteel criterium om de respectieve bevoegdheidssfeer van de federale Staat en de gewesten inzake scheepvaart te bepalen.

Het staat in ieder geval niet aan de gewone federale wetgever om die afbakening te wijzigen. Zoals in de commentaar bij de artikelen bevestigd wordt, heeft de bij het voorliggende

²³ En in tegenstelling tot de huidige terminologie zoals die gedefinieerd is in artikel 1 van de wet van 5 juni 1972 ‘op de veiligheid van de vaartuigen’, waarin, overeenkomstig het gebruik terzake, in het Frans de term “navire” voorbehouden is voor zeevaartuigen. Zie op dat punt de voorafgaande opmerking in advies 63.286/4, op 30 april 2018 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 5 juli 2018 ‘betreffende de pleziervaart’, *Parl.St.* Kamer, 2017-18, nr. 3105/001, 42 en 43, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/63286.pdf>.

²⁴ *Parl.St.* Senaat, 2012-13, nr. 5-2232/1, 150.

voorontwerp bewerkstelligde codificatie evenwel niet tot doel noch tot gevolg de momenteel geldende afbakening van zeewateren en binnenwateren te wijzigen.

In dat opzicht is artikel 1.1.4 toelaatbaar.

Artikel 1.1.5 – Reders

1. In punt 3° wordt “rederschap” als volgt gedefinieerd:

“het bezit van het schip dat gepaard gaat met de overwegende zeggenschap over het beheer, het gebruik en de exploitatie ervan”.

In de commentaar bij het artikel wordt die definitie als volgt toegelicht:

“Wie overeenkomstig de algemene, in artikel 1.1.5, 2° van het wetboek opgenomen definitie de ‘reder’ is, wordt niet bepaald door het eigendomsstatuut van het schip. De reder is degene die het “rederschap” uitoefent. Dit laatste begrip werd reeds eerder door de Belgische wetgever gebruikt, m.n. in de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek over het bewarend scheepsbeslag (art. 1469, § 2). Hier wordt het nader gedefinieerd als ‘het bezit van het schip dat gepaard gaat met de overwegende zeggenschap over het beheer, het gebruik en de exploitatie ervan’ (3°).

Deze definitie biedt een verfijning en verduidelijking ten opzichte van buitenlandse wetgevingen als de Franse en de Duitse, die de reder op al te vereenvoudigende manier aanduiden als de exploitant. Dergelijke definities verplaatsen het probleem overigens alleen maar, want zij doen onmiddellijk de vraag oprijzen naar de betekenis van de term exploitant en/of de vereiste inhoud van de exploitatiebevoegdheid. De ontworpen omschrijving tracht meer houvast te geven, door het rederschap nader te omschrijven.

Het element ‘bezit’ is ontleend aan de definitie van de reder in de Zwitserse wetgeving en aan gezaghebbende Engelse rechtsleer in dezelfde zin. Het vereiste bezit is niet het bezit in de zin van het Belgische zakenrecht. Het begrip moet daarentegen worden verstaan in de context van het scheepvaartrecht, de realiteit van het internationale scheepvaartbedrijf en de concrete omstandigheden van het geval.

Hierbij moge duidelijk zijn dat een rompbevrachter normaal gezien als reder zal moeten worden beschouwd. De rompbevrachter is bij de interpretatie van de definitie als het ware de modelfiguur. Bij onderrompbevrachting zal uiteraard de laatste rompbevrachter als reder optreden.

Ook een vruchtgebruiker, een houder van een recht van gebruik of bewoning, een bruiklener, een sekwester, een (gemeenrechtelijke) huurder en een in het bezit gestelde hypotheaire schuldeiser die het schip zelf gebruikt of bestuurt en/of als werkgever optreedt zullen, naar omstandigheden, als reder kunnen gelden.

Zoals in het nieuw Duits wetboek zal een tijdbbevrachter normaal niet als reder zijn te beschouwen.”

Bovendien bepaalt het ontworpen artikel 1467 van het Gerechtelijk Wetboek (artikel 59 van het voorontwerp):

“Het bewarend beslag op schepen wordt in het bijzonder geregeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek.”

Voorts worden bij artikel 60 van het voorontwerp de artikelen 1468 tot 1480 van Gerechtelijk Wetboek opgeheven.

De steller van het voorontwerp geeft nergens²⁵ in de commentaar bij het artikel aan of de definitie die hij geeft van “rederschap” in de lijn ligt van de huidige rechtspraak van de rechtbanken van de rechterlijke orde en, indien dit niet zo is, om welke redenen middels de nieuwe definitie een andere wending gegeven zou moeten worden aan die rechtspraak. Ter wille van de rechtszekerheid en ter informatie van de adressaten van de regel moet de commentaar bij het artikel in dat verband verduidelijkt worden.

2. In de Franse tekst van punt 4° wordt een definitie gegeven van de woorden “usager de navires”; de overeenstemmende Nederlandse term is “scheepsgebruiker”. In het vervolg van het dispositief stemt die laatste term in het Frans echter overeen met de woorden “usager du navire” of, het vaakst, met “utilisateur du navire”.

In de Franse tekst moet op dat punt een coherente terminologie gebruikt worden.

3. In de Franse tekst van punt 5° moet het woord “indivisible” wellicht vervangen worden door het woord “indivise”.

4. De definitie van “scheepsagent” in punt 8° is te restrictief in die zin dat ze enkel verwijst naar de vertegenwoordiging van de reder beoogt.²⁶

De afdeling Wetgeving vraagt zich bovendien af of het dienstig is de woorden “in België” op te nemen in de bepaling. De commentaar bij het artikel biedt op dat punt geen uitkomst en moet aangevuld worden zodat de exacte strekking van de definitie daaruit blijkt.

Titel 2 – Bronnen

Artikel 1.2.1– Andere regelgeving

In artikel 1.2.1 worden op exhaustieve wijze de wetgevingen opgesomd “onder voorbehoud” waarvan het van toepassing is.

In de commentaar bij het artikel wordt de strekking van de punten 1° en 2° van de bepaling verduidelijkt door te vermelden dat niets verhindert dat de twee wetgevingen toegepast worden, in het eerste geval “gecombineerd” en in het tweede geval “gecombineerd (...) indien ze in overeenstemming zijn”.

De keuze voor dit procedé van regelgeving is merkwaardig. Het spreekt voor zich dat de wetgevingen die in de bepaling vermeld worden, zullen blijven gelden door toepassing van

²⁵ In de commentaar bij de artikelen 47 tot 65 verwijst de steller de voorontwerp naar de “nieuwe wettelijke regeling van het bewarend en uitvoerend scheepsbeslag” zonder overigens te verduidelijken of de implicaties van die “nieuwe wettelijke regeling” al dan niet stroken met de zin van de bestaande regelgeving en met de rechtspraak die ontwikkeld is met toepassing van de bestaande regelgeving.

²⁶ Zie de artikelen 4.2.6, § 4 en 6.1.108.

het beginsel *lex specialis*. Bovendien is het feit dat vier wetgevingen worden opgegeven beperkend: het is niet uitgesloten dat nog andere wetgevingen krachtens hetzelfde beginsel van toepassing zijn.

Het verdient dan ook voorkeur die bepaling weg te laten en die verduidelijkingen aan te brengen in de commentaar bij het artikel.

Artikel 1.2.4 – Uitvoering van internationale verdragen en akten

Zoals vermeld wordt in de commentaar is artikel 1.2.4 gebaseerd op artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 ‘betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg’.²⁷

Artikel 1.2.4, § 1, bevat evenwel een tweede lid dat zijn oorsprong niet vindt in artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 en dat luidt als volgt:

“In voorkomend geval kan de Koning uitwerking verlenen aan de wijzigingen welke in de verdragen of in de bijlagen ervan worden aangebracht en aan de door de IMO aangenomen resoluties.”

Luidens de commentaar bij het artikel, vormt dat lid een veralgemening van artikel 2, § 2 en § 3, van de wet van 24 november 1975 ‘houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972’.

Afgaand op de strekking die eraan gegeven wordt, is dat nieuwe tweede lid ofwel nutteloos in die zin dat het niets toevoegt aan artikel 1.2.4, § 1, eerste lid 1, waarbij de Koning reeds gemachtigd wordt “alle maatregelen [te] treffen welke vereist zijn ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens de verdragen vastgestelde internationale akten”, ofwel heeft het een te ruime strekking, als het begrepen moet worden als een algemene machtiging aan de Koning om op te treden zonder dat de wetgever, in voorkomend geval op voorhand, heeft ingestemd met de wijzigingen van de internationale normen in kwestie.²⁸

Het tweede lid van artikel 1.2.4, § 1, dient dan ook weggelaten te worden.

Titel 3 – Bekendmakingen

De artikelen 1.2.7 tot 1.2.10 moeten vernummerd worden, namelijk van 1.3.1 tot 1.3.4.

De betekenis van de woorden “dienovereenkomstig verrichte bekendmaking” is niet duidelijk. De bepaling en de commentaar bij het artikel moeten op dat punt aangevuld

²⁷ Welk artikel dienovereenkomstig gewijzigd wordt bij artikel 66 van het voorontwerp.

²⁸ Binnen de grenzen waarbinnen een dergelijk procedé aanvaardbaar is, wat voor elk geval apart nagegaan moet worden, zoals daarvan uitgegaan is bij de aanneming van de wet van 24 november 1975.

worden. De strekking van de regel moet minstens in de commentaar bij het artikel toegelicht worden.

BOEK 2 – SCHEPEN

Titel 1 – Registratie, teboekstelling en openbaarheid

Artikel 2.1.1 – Begrippen

1. In de Franse tekst van artikel 2.1.1, § 1, 2°, dienen na het woord “navire” de woorden “de mer” ingevoegd te worden.
2. Luidens artikel 2.1.1, § 1, 6°, kan de registratie van de rompbevrachting gebeuren in het register van een andere Staat dan die van het register van oorsprong, op naam van de eigenaar of diens “gemachtigde”. De vraag rijst wat de draagwijdte is van dat begrip en of niet eerder het begrip “lasthebber” gebruikt zou dienen te worden.

Hoofdstuk 1 – Het Belgisch Scheepsregister

Artikel 2.1.2 – Taken van het Belgisch Scheepsregister

In het eerste lid, 2°, moeten de woorden “overeenkomstig hoofdstuk 5 van deze titel” vervangen worden door de woorden “overeenkomstig hoofdstuk 4 van deze titel”. Die titel bevat immers maar vier hoofdstukken.

Artikel 2.1.13 – Thuishaven

In de Franse tekst van artikel 2.1.13, § 1, moet het woord “agrément” vervangen worden door het woord “approbation”.

Hoofdstuk 2 – Registratie van zeeschepen

Artikel 2.1.17 – Overeenkomsten van algemeen belang

Artikel 2.1.17 moet aldus herzien worden dat de draagwijdte ervan beter afgebakend wordt of moet op zijn minst voorzien worden van een uitvoerige toelichting in de commentaar bij het artikel.

Hoofdstuk 3 – Teboekstelling van binnenschepen

Het verdient aanbeveling om in de artikelen 2.1.18 tot 2.1.22 het begrip “teboekstelling” van de binnenschepen te vervangen door het begrip registratie (of een ander vergelijkbaar begrip), aangezien het gaat om de opname van die schepen in een register met het

oog op de “openbaarheid”, middels inschrijving, van “akten en vonnissen die bewijs opleveren van de vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van zakelijke rechten op een schip” (zie artikel 2.1.24, § 1).²⁹

De uitleg in de commentaar bij het artikel zou beter gestaafd moeten worden. De organisatie van dat register moet immers duidelijk onderscheiden worden van de kwestie in verband met de toekenning van een nummer of kenteken voor de identificatie van het binnenschip, een kwestie die voortaan valt onder de aan de gewesten overgedragen bevoegdheid inzake politie over het verkeer op waterwegen (artikel 6, § 1, X, 10°, van de BWHI).

Hoofdstuk 4 – Openbaarheid van rechten

Artikel 2.1.23 – Afwijkende bedingen

1. Zoals in de commentaar bij het artikel wordt bevestigd dient het woord “titel” vervangen te worden door het woord “hoofdstuk”.
2. De Franse tekst van de bepaling luidt als volgt:
“Les dispositions qui dérogent au présent titre sont nulles.”

In de commentaar bij dat artikel staat:

“Dit hoofdstuk bevat de algemene bepalingen betreffende de organisatie van het van overheidswege georganiseerde systeem van documentatie en tegenstelbaarheid van rechten op schepen. Het betreft de openbare orde zodat contractuele afwijkingen nietig zijn. Met het oog op de rechtszekerheid en de consistentie met andere onderdelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt dit in het ontworpen artikel uitdrukkelijk bevestigd. Specifieke bepalingen betreffende openbaarheid van beslagmaatregelen schepshypotheken zijn opgenomen in desbetreffende onderdelen van het wetboek.”

Bijgevolg dient in de Franse tekst van het artikel het woord “dispositions” vervangen te worden door het woord “clauses”. Die opmerking geldt voor het vervolg van het voorontwerp.

Titel 2 – Meting

Artikel 2.2.2 – Materiële toepassing

In paragraaf 2 moeten de woorden “eerste lid” weggelaten worden aangezien paragraaf 1 waarnaar verwezen wordt, maar één lid bevat.

²⁹ De opmerking geldt eveneens voor het opschrift van titel 1, van boek 2, alsook voor het opschrift van hoofdstuk 3 daarvan. Ze geldt ook voor de bepalingen van hoofdstuk 1 ervan – Het Belgisch Scheepsregister, waarin gebruikgemaakt wordt van de term “teboekstelling” (zie ook inzonderheid bijvoorbeeld artikel 3.3.5).

Titel 3 – Veiligheid

Hoofdstuk 2 – Zeeschepen

Afdeling 2 – Certificaten

Artikel 2.3.11– Voorlopig certificaat van deugdelijkheid

In de Franse tekst van paragraaf 1, tweede lid, dienen de woorden “organisation reconnue” vervangen te worden door de woorden “organisme agréé” zoals in het vervolg van het dispositief.

Artikel 2.3.13 – Gevolgen van schadegevallen en veranderingen

In de Franse tekst van paragraaf 2, tweede lid, schrijve men “redevance due” in plaats van “redevance redevable”.

Titel 4 – Zaakstatuut

Artikel 2.4.1 – Internationale toepassing

Het verdient aanbeveling om in de Franse tekst van paragraaf 3, eerste en tweede lid, de woorden “qui s’applique” telkens te vervangen door de woorden “en vigueur”.

Titel 5 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Artikel 2.5.3 – Andere regelgeving

In paragraaf 1, 1°, moet de verwijzing naar verordening (EG) nr. 1346/2000 van de Raad van 29 mei 2000 ‘betreffende insolventieprocedures’ vervangen worden door een verwijzing naar verordening (EU) 2015/848 van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2015 ‘betreffende insolventieprocedures (herschikking)’, waarbij de eerste verordening opgeheven is.

Hoofdstuk 3 – Scheepsvoorrechten

Artikel 2.5.18 – Oorzaken van tenietgaan

In de bepaling onder 2° moet de verwijzing naar artikel 3.2.66 gecorrigeerd worden, aangezien het voorontwerp geen artikel 3.2.66 bevat. Blijkbaar dient hier verwezen te worden naar artikel 3.2.49.

Artikel 2.5.20 – Tenietgaan door verval

1. In paragraaf 1, moeten in de bepalingen onder 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7° en 8°, de woorden “bedoeld in artikel 2.5.14, eerste lid” vervangen worden door de woorden “bedoeld in artikel 2.5.14, § 1”.
2. In de Franse versie van paragraaf 1 staat tweemaal punt 8°. Het tweede moet punt 9° worden.

Hoofdstuk 5 – Scheepshypotheken

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 2.5.43 – Inbezitstelling van het schip

1. In paragraaf 2 staat dat de vordering tot inbezitstelling gedaan dient te worden bij “verzoekschrift” gericht aan de bevoegde rechtbank van koophandel. Die bepaling neemt, *mutatis mutandis*, artikel 24 van de wet van 4 september 1908 ‘op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid inzake zee- en binnenvaart’ over. Het verzoekschrift waarvan sprake in artikel 2.5.43, § 2, is dus een eenzijdig verzoekschrift. Het verdient aanbeveling om dat in de tekst van het ontwerp te preciseren.³⁰
2. In paragraaf 3, tweede lid, staat dat “het verzet” aangetekend moet worden binnen vijftien dagen na de betekening van de beschikking. Volgens het derde lid kan tegen het op dat verzet gewezen vonnis binnen vijftien dagen na de betekening beroep worden ingesteld.

Die termijnen wijken af van het gemeen recht, daar de termijn voor derdenverzet tegen een eenzijdige beslissing en de termijn voor hoger beroep volgens het gemeen recht een maand bedraagt vanaf de betekening. Die termijn van een maand geldt zowel voor het kort geding als voor de inbeslagneming. Uit de commentaar bij het artikel kan niet worden opgemaakt hoe te verantwoorden valt dat die termijn herleid is naar vijftien dagen.

De termijnen die bepaald worden in artikel 24*bis* van de wet van 4 september 1908 zijn enerzijds drie dagen voor verzet en anderzijds acht dagen voor hoger beroep.

De commentaar bij het artikel, waaruit blijkt dat het de bedoeling is om artikel 24*bis* van de wet van 4 september 1908 over te nemen, bevat geen rechtvaardiging voor het feit dat gekozen is voor die nieuwe termijnen die afwijken van het gemeen recht inzake rechtspleging.

De bepaling moet dienovereenkomstig worden herzien en de commentaar bij het artikel moet in voorkomend geval worden aangevuld.

³⁰ Vergelijk met artikel 6.1.100, § 3, waarin een verwijzing staat naar artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek.

3. In paragraaf 4 wordt de tekst overgenomen van artikel 24^{ter} van de wet van 4 september 1908, maar daarbij wordt geen rekening gehouden met het feit dat het hoger beroep krachtens het gemeen recht inzake rechtspleging geen schorsende werking meer heeft sedert de wet van 19 oktober 2015 (“Potpourri I” genoemd). Er moet dan ook niet gepreciseerd worden dat de beschikking uitvoerbaar is niettegenstaande hoger beroep.

Dezelfde opmerking geldt voor het vervolg van het voorontwerp.³¹

Afdeling 2 – Openbaarheid

Artikel 2.5.47 – Vermeldingen bij de inschrijving

In het inleidend zinsdeel van artikel 2.5.47 moet verwezen worden naar artikel 2.1.31 in plaats van naar artikel 2.1.38.

Titel 6 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 1 – Bewarend scheepsbeslag

Afdeling I – Bewarend beslag op zeeschepen

Artikel 2.6.9 – Betekening en aanzegging

Aangezien het in paragraaf 1, laatste lid, gaat om de aanplakking, moet de term beslagexploot worden gebruikt en niet beslag.

Dezelfde opmerking geldt voor paragraaf 2.

Artikel 2.6.14 – Geldigheidsduur

In paragraaf 2, eerste lid, moet, net als in het vierde lid, gepreciseerd worden dat het om een eindbeslissing gaat die “gewezen is op de vordering over de zaak zelf”.

Artikel 2.6.20 – Doorhaling

Het is onnodig om in paragraaf 1, tweede lid, te preciseren dat de gerechtsdeurwaarder optreedt als “wettelijk vertegenwoordiger van de beslaglegger”, aangezien ervan uitgegaan wordt dat de gerechtsdeurwaarder de lasthebber is van de partij die een beroep doet op zijn diensten. De bepaling moet aldus herzien worden dat daarin vermeld wordt dat de gerechtsdeurwaarder “handelt op verzoek van de beslaglegger”.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 2.6.42, tweede lid.

³¹ Zie met name artikel 2.5.50, eerste lid.

Artikel 2.6.22 – Rechtsmacht ten gronde

In de Franse tekst van de inleidende zin van paragraaf 1 moet het woord “procès” vervangen worden door het woord “litige”.

Artikel 2.6.23 – Andere vorderingsrechten en volgrechten

De Franse tekst van deze bepaling is een letterlijke omzetting van artikel 9 van het internationaal verdrag van 1952. De steller van het voorontwerp dient er rekening mee te houden dat het woord “stipulation” dat gebezigd wordt in de Franse tekst van het eerste lid in rechte niet de betekenis heeft die hij daaraan wil geven, namelijk die van “disposition”. In het tweede lid moet overigens verwezen naar de “in het eerste lid bedoelde” wet, namelijk de wet die door de rechter voor wie het geschil aanhangig is gemaakt, toegepast moet worden.

De opmerking aangaande “stipulation” geldt ook voor het werkwoord “stipuler” in de Franse tekst van artikel 2.6.29.

Die opmerking geldt *mutatis mutandis* eveneens voor het vervolg van het voorontwerp.

Afdeling 2 – Bewarend beslag op binnenschepen

Artikel 2.6.26 – Procedure

De woorden “en conséquence” in de Franse tekst lijken geen zin te hebben. Ze moeten worden weggelaten. Net als in artikel 2.6.41 is het wellicht de bedoeling van de steller om een toepassing “par analogie” op te leggen. De tekst moet worden herzien.

Een soortgelijke opmerking geldt voor artikel 2.6.55.

Artikel 2.6.27 – Varend beslag

De strekking van de uitdrukking “Saisie navigatoire” in de Franse versie van het opschrift van het artikel, is niet duidelijk. Het betreft op het eerste gezicht een neologisme dat de inhoud van de bepaling niet dekt en dat in het licht van de commentaar bij het artikel, de indruk wekt dat er hier sprake is van een bepaald soort beslag terwijl het er in werkelijkheid om gaat de gevolgen van het bewarend beslag voor de binnenschepen te regelen.

Het opschrift van het artikel dient aldus aangepast te worden dat daaruit de inhoud van de bepaling blijkt.

Artikel 2.6.29 – Bewaargeving van het in beslag genomen goed

In paragraaf 1, tweede lid, en in paragraaf 3, tweede lid, wordt gesteld dat de belanghebbende partij “zich tot de beslagrechter [wendt]”, zonder daarbij te preciseren via welke proceshandeling die partij dient te handelen. Ter wille van de rechtszekerheid zou in de tekst moeten worden gepreciseerd dat dit dient te gebeuren bij verzoekschrift.³²

Hoofdstuk 2 – Uitvoerend scheepsbeslag

Artikel 2.6.31 – Andere regelgeving

In paragraaf 2 die handelt over de territoriale bevoegdheid van de gerechtsdeurwaarder, dient de verwijzing naar artikel 513 van het Gerechtelijk Wetboek vervangen te worden door een verwijzing naar artikel 516 van datzelfde Wetboek.³³

Artikel 2.6.45 – Inzage en geschillen

In paragraaf 2, tweede lid, derde zin, wordt bepaald dat “[o]p de vastgestelde zitting (...) de bezwaren [worden] berecht”, hetgeen doet veronderstellen dat de rechtbank uitspraak moet doen op de banken.

De ontworpen tekst wordt voorgesteld alsof deze overeenstemt met het huidige artikel 1555 van het Gerechtelijk Wetboek. De tekst stemt evenwel niet helemaal overeen met die bepaling. In het vierde lid van laatstgenoemde bepaling staat immers dat “de rechter de dag en het uur voor het onderzoek en de berechting van de geschillen [bepaalt]”. De commentaar bij het artikel verschilt ook van de ontworpen tekst. Daarin staat immers het volgende: “In de nieuwe wettekst wordt verduidelijkt dat de rechter de dag en het uur voor het onderzoek en de berechting bepaalt, dat de partijen vervolgens hoe dan ook bij gerechtsbrief moeten worden opgeroepen en, indien zij verschijnen, worden gehoord en dat daarna de geschillen worden berecht”.

Er dient evenwel opgemerkt te worden dat het voor de rechter feitelijk onmogelijk is om in de regel alle betwistingen inzake schuldvorderingen op de banken te beslechten.

Bijgevolg dient de bepaling te worden herzien.

Artikel 2.6.46 – Onderhandse verkoop

In het vierde en het vijfde lid moet de beslagrechter worden vermeld en niet de voorzitter.

³² Vergelijk met artikel 2.6.15.

³³ Vergelijk met artikel 2.6.4, § 3.

Artikel 2.6.55 – Aanstelling van een vereffenaar

In het derde lid moet de verwijzing naar artikel 3.2.70 gecorrigeerd worden, aangezien het voorontwerp geen artikel 3.2.70 bevat. Blijkbaar dient die verwijzing vervangen te worden door een verwijzing naar artikel 3.2.53.

Artikel 2.6.59 – Stuiting van de verjaring

Volledigheidshalve moet worden gepreciseerd dat het om de griffie van de rechtbank van koophandel gaat.

Hetzelfde geldt voor artikel 2.6.61, tweede lid.

In de Franse tekst van artikel 2.6.63, eerste lid, moet naar analogie met wat in de Nederlandse tekst staat het woord “commerce” ingevoegd worden tussen de woorden “de” en “saisi”.

Artikel 2.6.63 – Hangende gedingen

De Franse tekst van het eerste lid moet worden herzien teneinde te zorgen voor een betere redactie ervan en om het beter te laten overeenstemmen met de Nederlandse tekst.

Titel 7 – Overheidsschepen

Hoofdstuk 1 – Belgische overheidsschepen

Artikel 2.7.2 – Beslag op Belgische overheidsschepen

De Franse tekst van paragraaf 1 moet worden herzien om de leesbaarheid ervan te verbeteren. De strekking van die bepaling is immers onduidelijk, vooral wat betreft de goederen die zich aan boord van de betrokken schepen bevinden. Hoe dan ook dient de Franse tekst van paragraaf 1, *in fine*, gesteld te worden als volgt:

“(…) qu'en ce qui concerne (...)”.

Hoofdstuk 2 – Vreemde overheidsschepen

Artikel 2.7.9 – Beslag op vreemde overheidsschepen en vreemde overheidsladingen

In de Franse tekst van paragraaf 3 moeten de woorden “S'il y a, dans le sentiment du juge saisi, un doute quant au fait” vervangen worden door de woorden “Si le juge estime qu'il y a un doute quant au fait”.

BOEK 3 – REDERS

Titel 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

Artikel 3.1.2 – Materiële toepassing

In de Franse tekst van paragraaf 3, 4°, moet het woord “réciproquement” worden weggelaten: ook zonder dat woord is het duidelijk dat de rechtsverhoudingen waarvan sprake die zijn “tussen” eigenaars van vastgoedcertificaten als bedoeld in de bepaling.

Artikel 3.1.4 – Afwijkende bedingen

Het is ongebruikelijk dat de adressaat van een regel gemachtigd wordt om “af te wijken” van een definitie die in een wetbepaling wordt gegeven; dat is echter wel de strekking van artikel 3.1.4. dat stelt dat de bedingen die afwijken van artikel 1.1.5, 5° tot 7°, waarin de definities gegeven worden van de begrippen “scheepsmede-eigendom”, “scheepsmede-eigenaar” en “scheepsaandeel”, nietig zijn.

De commentaar bij het artikel moet op zijn minst op dat punt aangevuld worden.

Artikel 3.1.9 – Bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder

Teneinde te zorgen voor een nauwkeurigere weergave van de uitleg die gegeven wordt in de commentaar bij het artikel, zou paragraaf 4 van de bepaling beter als volgt worden gesteld:

Contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder kunnen niet aan derden worden tegengeworpen, zelfs niet wanneer ze openbaar zijn gemaakt, tenzij die derden te kwader trouw zijn.

Artikel 3.1.10 – Verantwoordingsplicht

In paragraaf 2 moet de tweede zin anders worden gesteld: die zin vertaalt niet op correcte wijze wat blijkbaar de bedoeling is van de steller van het voorontwerp, namelijk dat wanneer de quiratair scheepsbeheerder rekenschap aflegt van zijn beheer, hij aan de mede-eigenaars de stukken en de gegevens overlegt die betrekking hebben op het aandeel (quiraat/quiraten) van elk van hen. Indien zulks niet de bedoeling is, dient de zin duidelijker te worden gesteld.

Artikel 3.1.12 – Benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder

1. In de paragrafen 1 en 3, tweede lid, moet worden gepreciseerd over welke “rechter” het gaat.³⁴
2. In de Franse tekst moet paragraaf 3, *in fine*, gesteld worden als volgt:
“et suspend la compétence de représentation visée à l’article 3.1.7”.

Artikel 3.1.16 – Gedwongen overname van scheepsaandelen

In de Franse tekst van artikel 3.1.16 zou het beter zijn om de woorden “alors introduire leur requête par écrit” te vervangen door de woorden “introduire une demande écrite en ce sens”.

Artikel 3.1.18 – Verjaring

De Franse tekst van paragraaf 3 moet worden herzien: die tekst is niet duidelijk en vertaalt niet op correcte wijze wat in de Nederlandse tekst wordt bepaald.

Hoofdstuk 2 – Aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders

Artikel 3.1.19 – Andere regelgeving

1. In het eerste lid, 2°, a), moet verwezen worden naar hoofdstuk 2 van titel 2, en niet naar hoofdstuk 4 van titel 2. Die laatste titel bestaat maar uit 2 hoofdstukken.
2. Aangezien artikel 3.1.19 enkel uit twee leden bestaat, dient het tweede lid niet voorgesteld te worden als een paragraaf (§) 2.
3. In de Franse tekst van paragraaf 2 (lees: tweede lid), moet het officiële opschrift van de wet van 10 februari 2003 ‘betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen’ in acht worden genomen.

In de Franse tekst van die paragraaf moeten ook de woorden “est également d’application sur les” vervangen worden door de woorden “s’applique également aux”.

Artikel 3.1.22 – Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder

In artikel 3.1.22, § 2, moet het woord “gehouden” vervangen worden door het woord “verantwoordelijk”, indien het dat is wat wordt bedoeld.

³⁴ Vergelijk met de artikelen 3.1.16, derde lid, en 3.1.17, § 2.

Titel 2 – Zeevaart

Het Franse opschrift van titel 2 van boek 3 moet worden aangevuld met het woord “maritime”.

Hoofdstuk 1 – Verplichte verzekeringen

Afdeling 1 – Maritieme vorderingen

Artikel 3.2.2 – Begrippen

In de Franse tekst moet in de inleidende zin het woord “qui” ingevoegd worden vóór de woorden “y ont trait”.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 3.2.6, § 1.

Afdeling 2 – Verontreiniging en wrakken

Zoals wordt aangegeven in de commentaar bij de afdeling, die uit een lid bestaat, terwijl de afdeling zelf veertien artikelen omvat, wordt in die bepalingen niet alleen de wet van 19 december 2012 “houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet” verwerkt, maar voegen die bepalingen luidens een bondige uitleg daaraan ook de “regels betreffende het WRC-Verdrag” toe. Bovendien is de “redactie (...) gestroomlijnd met die van de volgende afdeling”, namelijk die betreffende het passagiersvervoer.

Daaruit volgt dat de conformiteitscontrole die door de afdeling Wetgeving moet worden uitgevoerd zeker niet vergemakkelijkt wordt, aangezien er geen enkele aanwijzing wordt gegeven wat betreft de herkomst van de betrokken regels.

Deze opmerking illustreert algemene opmerking 1 en zet deze kracht bij gelet op de strekking van deze afdeling.

Met betrekking tot afdeling 3, die elf artikelen omvat, moet dezelfde opmerking worden gemaakt.

Artikel 3.2.9 – Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen

In paragraaf 4 moeten de verwijzingen naar de artikelen 3.2.10, § 3, 3.2.11, § 5 en 3.2.12, § 5, gecorrigeerd worden. Blijkbaar moeten die verwijzingen vervangen worden door verwijzingen naar de artikelen 3.2.10, § 4, 3.2.11, § 4 en 3.2.12, § 4.

Afdeling 3 – Passagiersvervoer

Artikel 3.2.22 – Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen

In het voorontwerp wordt niet bepaald wat de strekking is van het begrip “rekeneenheid”, dat gebezigd wordt in de artikelen 3.2.22, § 2 en 3.2.26, § 2, in de context van de afdeling die beide bepalingen omvat.³⁵

De tekst dient wat dat betreft te worden aangevuld.

Artikel 3.2.30 – Retributies

In de Franse tekst van het eerste lid moeten de woorden “propriétaire le navire” vervangen worden door de woorden “propriétaire du navire”.

Hoofdstuk 2 – Beperking van aansprakelijkheid

Afdeling 2 – Het recht op beperking

Artikel 3.2.39 – Vorderingen uitgesloten van beperking

In de Franse tekst van de bepaling onder 4° moet het woord “formées” verplaatst worden en ingevoegd worden tussen de woorden “créances” en “contre”.

Afdeling 5 – Beperkingsprocedure met fondsvorming

Artikel 3.2.51 – Dossier ter griffie

1. De afdeling Wetgeving vraagt zich af waarom, volgens de bewoordingen van het eerste lid, 1°, alleen de vonnissen gewezen op bezwaar, met uitzondering van bijvoorbeeld de verstekvonnissen, opgenomen moeten worden in het beperkingsfonds dat ter griffie wordt gehouden.
2. In de Franse tekst van het tweede lid moeten de woorden “ayant droit” vervangen worden door de woorden “personne intéressée”.

Artikel 3.2.55 – Beschikbaarheidsbeschikking

In de Franse tekst van paragraaf 3, tweede lid, 1°, moeten de woorden “son date de naissance” vervangen worden door de woorden “sa date de naissance”.

Hetzelfde geldt voor artikel 3.2.57, § 1, tweede lid, 1°.

³⁵ Vergelijk met de artikelen 3.2.31, 5°, en 6.1.148, 12°.

Meer ten gronde moet de steller van het voorontwerp nagaan of het gegeven “geboortedatum” noodzakelijk is.

Artikel 3.2.56 – Gevolgen van de fondsvorming en artikel 3.3.37 - Gevolgen van de fondsvorming

Terwijl artikel 3.2.56 dat handelt over de gevolgen van de vorming van een beperkingsfonds inzake de zeevaart, van toepassing is op personen “die een vordering tegen het fonds [hebben] ingediend”, heeft artikel 3.3.37, dat dezelfde regel invoert inzake de binnenvaart, betrekking op personen “die een vordering tegen het fonds geldend [kunnen] maken”.

De steller van het voorontwerp wordt verzocht na te gaan of dat verschil ook echt gewild is.

Artikel 3.2.57 – Aangifte van schuldvorderingen

De woorden “avec leurs pièces justificatives” in de Franse tekst, ontbreken in de Nederlandse tekst van paragraaf 1, eerste lid.

Artikel 3.2.59 – Betwisting van veroordelingen ten gronde

De woorden “ernstig nalatige” in de Nederlandse tekst van paragraaf 1, tweede lid, 2°, stemmen niet overeen met de woorden “extrême négligence” die gebezigd worden in de Franse tekst. Dat gebrek aan overeenstemming moet worden verholpen.

Artikel 3.2.60

In de Franse tekst moet aan het begin van paragraaf 1 “sous réserve” geschreven worden en niet “sans réserve”.

Artikel 3.2.61 – Sluiting van het beperkingsfonds en artikel 3.2.63 - Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen

1. Artikel 3.2.63 lijkt te voorzien in een bijzonder beroep, het zogenaamde “bezwaar” (“objection” in het Frans).

Het bezwaar heeft betrekking op de betwisting van beschikkingen die eerder uitgesproken zijn door de voorzitter van de rechtbank van koophandel die de opening van het beperkingsfonds heeft bevolen. Dat beroep kan zowel betrekking hebben op de openingsbeschikking, als op de beschikbaarheidsbeschikking. Het kan gericht zijn op de betwisting zelf van de oprichting van het fonds en de ontbinding ervan, of verband houden met de naleving van de voorwaarden voor de oprichting ervan, of nog met de aanpassing van de bedragen van dat fonds.

Ook tegen andere beschikkingen uitgesproken door de voorzitter van de rechtbank van koophandel met betrekking tot het beperkingsfonds, zoals die waarvan sprake in artikel 3.2.62 (bijkomende garantie) kan bezwaar worden ingediend.

In het gemeen recht inzake burgerlijke rechtsvordering bestaat een dergelijk beroep niet. In de commentaar bij het artikel staat dat de steller van het voorontwerp bewust gekozen heeft voor een “neutrale” terminologie die de voorkeur geniet boven de term “verzet”, precies om “verwarring te vermijden met de procedures van verzet en derdenverzet in de zin van het Gerechtelijk Wetboek”.

Uit de commentaar bij het artikel blijkt dat het in feite niet gaat om een “beroep” als bedoeld in het gerechtelijk recht, maar wel om de invoering van een procedure over de zaak zelf: “Een schuldeiser die bezwaar aantekent tegen de beschikkingen van de voorzitter, start daardoor een procedure ten gronde voor de rechtbank van koophandel, die wordt beheerst door de normale procedureregels inzake procedures ten gronde, met dien verstande dat het gaat om een rechtspleging op verzoekschrift”.

In de ontworpen tekst wordt in dat verband overigens het volgende gepreciseerd: “De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf”.

In casu is het dus niet de bedoeling om te voorzien in een nieuw buitengewoon beroep dat niet gekend is in het Gerechtelijk Wetboek³⁶, maar enkel om een vordering ten gronde te benoemen die kan worden ingesteld voor de rechtbank van koophandel teneinde, ten gronde, terug te komen op datgene wat de voorzitter van die rechtbank bij voorraad beslist heeft met betrekking tot het beperkingsfonds.

Aldus uitgelegd levert het ontworpen dispositief geen bijzondere moeilijkheden op. Terwille van de rechtszekerheid zou in de commentaar bij het artikel evenwel de precieze draagwijdte ervan in rechte moeten worden toegelicht.

2. In artikel 3.2.61, § 4, wordt voorzien in de mogelijkheid om “bezwaren” in te dienen teneinde de schuldeisers, de steller van het beperkingsfonds en de “andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd”, de mogelijkheid te bieden het “eindadvies” dat opgesteld moet worden door de vereffenaar van het fonds te betwisten. Dat advies wordt ter griffie neergelegd en inzonderheid aan de schuldeisers meegedeeld.

Opnieuw blijkt dat het strikt genomen niet gaat om een “beroep” als bedoeld in het Gerechtelijk Wetboek, aangezien het bezwaar ingesteld kan worden tegen een handeling uitgaande van de vereffenaar van het fonds in een stadium waarin er nog geen rechtsgeding is aangespannen. Het gaat eenvoudigweg om het benoemen van een vordering ten gronde die kan worden ingesteld om het eindadvies van de vereffenaar te betwisten.

Er wordt gepreciseerd dat die bezwaren moeten worden ingediend “binnen de termijn en op de wijze bepaald in artikel 3.2.63”.

³⁶ De aldus beschreven situatie is eigenlijk vergelijkbaar met die waarbij een vordering wordt ingesteld voor de bodemrechter, die opnieuw beslist over hetgeen de rechter in kort geding reeds bij voorraad beslist heeft.

Aldus uitgelegd en gelet op de hiervoor geformuleerde opmerking, levert het voorliggende dispositief geen bijzondere moeilijkheden op.

Artikel 3.2.63 – Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen

In de Franse tekst van paragraaf 1 schrijve men “ne portent pas”.

Titel 3 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 – Toegang tot het vervoer

Artikelen 3.3.3 – Betaling van een jaarlijkse belasting en 3.3.4 – Instituut voor het transport langs de binnenwateren

Het is niet raadzaam in een regelgevende bepaling voor te schrijven volgens welke praktische regels ontvangsten overgemaakt dienen te worden aan een instituut zoals dat waarvan in artikel 3.3.4. sprake is.

Hoofdstuk 3 – Beperking van de aansprakelijkheid

Afdeling 5 – Beperkingsprocedure met fondsvorming

Artikel 3.3.44 – Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen

Uit de bewoordingen van paragraaf 5 blijkt niet duidelijk of de uitdrukking naar luid waarvan het vonnis waarbij de rechtbank uitspraak doet over het bezwaar tegen de beschikking van de voorzitter van de rechtbank “gezag van gewijsde [heeft] jegens eenieder” betekent dat het gezag van gewijsde alleen geldt voor de partijen bij de zaak in het kader van de bezwaarprocedure (gemeenrechtelijke regeling), dan wel dat ze geldt voor alle partijen die bij het fonds betrokken zijn, of nog dat ze *erga omnes* geldt.

De steller van het voorontwerp moet de exacte draagwijdte van de door hem gebruikte formule duidelijk maken.

BOEK 4 – OPVARENDEN

Bij een mail van 25 juli 2018 heeft de gemachtigde van de minister erop gewezen dat Boek 4 – Opvarenden, van het voorontwerp niet van toepassing is op de binnenvaart.

Die beperking van het toepassingsgebied van Boek 4 komt evenwel niet tot uiting in het dispositief van het voorontwerp. Titel 2 – Gezagvoerders en titel 4 – Verstekelingen, van boek 4, moeten op dit punt aangevuld worden. Op zijn minst dienen de woorden “schip/schepen”

daarin vervangen te worden door de woorden “zeeschip/zeeschepen”, gelet op de nieuwe terminologie die bepaald wordt in artikel 1.1.3 van het voorontwerp.³⁷

Titel 1 – Schepelingen

Artikel 4.1.2 – Overeenkomsten wegens scheepsdienst

De Franse tekst van het tweede lid moet als volgt gesteld worden:

“La loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail s’applique aux contrats d’engagement maritime auxquels les lois visées à l’alinéa 1^{er} ne sont pas d’application.”

Titel 2 – Gezagvoerders

Artikel 4.2.2 – Andere regelgeving

1. In de Franse tekst van paragraaf 2, dienen de woorden “code III du Code civil” vervangen te worden door de woorden “livre III du Code civil”.

2. In paragraaf 3 moeten de woorden “boek II van het Burgerlijk Wetboek” vervangen worden door de woorden “boek III van het Burgerlijk Wetboek”.

Artikel 4.2.3 – Afwijkende bedingen

Paragraaf 2, tweede lid, zou beter als volgt gesteld worden:

“De in het eerste lid, onder de punten 2° en 3° bedoelde overeenkomsten zijn pas tegenstelbaar aan de gezagvoerder zodra hem een afschrift bezorgd is van dat geschrift.”

De partijen bij die overeenkomsten dienen ervoor te zorgen dat hen het bewijs geleverd wordt dat dit afschrift aan de gezagvoerder overhandigd is.

Artikelen 4.2.5 – Taken en 4.2.10 – Scheepsverklaringen

1. In de Franse tekst van paragraaf 1, 5°, is sprake van “déposer des rapports” (“het afleggen van scheepsverklaringen” in de Nederlandse tekst).

Uit de artikelen 4.2.9 en 4.2.10 blijkt weliswaar duidelijk welk verschil er bestaat tussen die “rapporten” en de documenten bedoeld in artikel 4.2.5, § 1, 4°, maar dat neemt niet weg dat, wat de Franse tekst betreft, de vraag rijst of het woord “rapport” wel nauwkeurig genoeg is in vergelijking met het woord “scheepsverklaringen”, te meer daar die verklaring volgens de bewoordingen van artikel 4.2.10, § 4, niet op schrift gesteld hoeft te zijn, doordat die “verklaring”

³⁷ Op dit punt wordt verwezen naar opmerking 3 die gemaakt is bij artikel 1.1.3.

“mondeling” afgelegd kan worden, terwijl ze dan weer wel op schrift gesteld moet zijn, aangezien het anders onmogelijk zou zijn om daarvan tegen kostprijs een afschrift te verstrekken, zoals voorgeschreven wordt in paragraaf 6 van datzelfde artikel.

Voor zover het de bedoeling is om aan een bestaande praktijk een wettelijke grondslag te verlenen, zoals in de commentaar bij dit artikel aangegeven wordt, dient deze bepaling aldus verduidelijkt te worden dat de rechtszekerheid die een rechtsregel moet bieden wordt veiliggesteld.

2. Doordat in artikel 4.2.10, § 9, gepreciseerd wordt dat de verklaringen waarvan daarin sprake is geen scheepsverklaringen zijn, wat door de commentaar bevestigd wordt, dient de steller van het voorontwerp te beoordelen of de kwestie van die verklaringen niet beter in een afzonderlijke bepaling behandeld zou worden. Het is immers paradoxaal om in een bepaling een punt te behandelen dat overigens onder de regels van het Gerechtelijk Wetboek inzake bewijsvoering valt, en tegelijk te stellen dat het geen verband houdt met de bepaling waarin het behandeld wordt.

Artikel 4.2.5 – Taken

De steller van het voorontwerp wordt verzocht na te gaan of in paragraaf 2, 2°, *in fine*, niet de woorden “overeenkomstig hetgeen bepaald wordt in artikel 4.2.7, § 1” toegevoegd moeten worden, om ervoor te zorgen dat die beide bepalingen op elkaar afgestemd zijn.

Artikel 4.2.7 – Vertegenwoordiging in rechte

In de Franse tekst van paragraaf 1, vierde lid, moeten de woorden “*irréfutablement présumé*” vervangen worden door de woorden “*présumé de manière irréfragable*”.

Artikel 4.2.9 – Scheepsboeken en -akten

1. In de Franse tekst van paragraaf 1 dienen de woorden “*contre prix coûtant*” vervangen te worden door de woorden “*à prix coûtant*”.

2. Deze opmerking geldt voor paragraaf 6 van artikel 4.2.10.

Artikel 4.2.10 – Scheepsverklaringen

1. In paragraaf 2 dienen de woorden “Maritiem Informatiekruispunt” vervangen te worden door het letterwoord “MIK” met het oog op de naleving van de terminologie bepaald in artikel 1.1.2, 7°, van het voorontwerp.

2. De voorgaande opmerking geldt voor het volledige ontworpen dispositief en inzonderheid voor artikel 4.4.2, § 1, ervan.
3. In de Franse tekst van paragraaf 5 moet de nummering “3°” weggelaten worden.

Artikel 4.2.11 – Betekeningen

In paragraaf 4 moet de verwijzing naar artikel 36 van het Gerechtelijk Wetboek gecorrigeerd worden, aangezien dat artikel opgeheven is bij artikel 12 van de wet van 4 mei 2016 ‘houdende internering en diverse bepalingen inzake Justitie’.

Die verwijzing moet blijkbaar vervangen worden door een verwijzing naar artikel 32 van het Gerechtelijk Wetboek.

Artikel 4.2.12 – Verjaring

Teneinde voor rechtszekerheid te zorgen, dient in de Franse tekst van artikel 4.2.12, 1°, zoals in de Nederlandse tekst ervan, gepreciseerd te worden dat de toepasselijke regels inzake verjaring die zijn welke in het kader van de regelgeving aangaande arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst gelden.

Titel 3 – Maritieme veiligheidsagenten

Artikel 4.3.5 – Schriftelijke overeenkomst

In paragraaf 1, tweede lid, is sprake van “werkdagen”. Aangezien dit begrip geen duidelijke juridische kwalificatie krijgt en het voorontwerp bestemd is om toegepast te worden in contexten waarin het begrip werkdag verschillende betekenissen kan hebben, zou ofwel een definitie van dat begrip gegeven moeten worden, ofwel zou voorzien moeten worden in een termijn berekend in “dagen”.

Een soortgelijke opmerking geldt voor het begrip “vrije dagen” in artikel 6.1.100.

Het vervolg van het voorontwerp moet dienovereenkomstig aangepast worden.

Titel 4 – Verstekelingen

Artikel 4.4.2 – Verstekelingen in een Belgische haven

De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 3, eerste lid, stemmen niet overeen; de Franse tekst moet afgestemd worden op de Nederlandse tekst.

Titel 5 – Scheepvaartvergrijpen

Hoofdstuk 2 – Verbodsbepalingen

Artikel 4.5.3 – Scheepvaarttuchtvergrijpen

De afdeling Wetgeving vraagt zich af krachtens welke bepaling het voor schepelingen verboden is om de dranken en de middelen vermeld in de bepaling onder 8° tersluiks aan boord te brengen wanneer ze bestemd zijn om door derden gebruikt te worden.

Artikel 4.5.8 – Aan boord brengen van verboden voorwerpen

De Franse tekst van het eerste lid moet herzien worden; die tekst is onduidelijk.

Artikel 4.5.16 – Smaad

In de Franse tekst dienen de woorden “le contrôle” vervangen te worden door de woorden “du contrôle”.

Artikel 4.5.33 – Overtreding van bepalingen van het Burgerlijk Wetboek

Artikel 4.5.33 van het voorontwerp luidt als volgt:

“Het is de gezagvoerder en de officieren verboden uitdrukkelijk anders te handelen dan voorgeschreven door de artikelen 59, 60, 86, 87 en 988 tot 998 van het Burgerlijk Wetboek.”

De verschillende artikelen van het Burgerlijk Wetboek waarnaar aldus verwezen wordt, hebben betrekking op de op zee opgemaakte akten van geboorte, de dito akten van overlijden en de op zee gemaakte testamenten.

Overtredingen van dit artikel worden krachtens artikel 8.1.57 van het voorontwerp bestraft met een sanctie van niveau 3.³⁸

De steller van het voorontwerp dient na te gaan of deze sanctieregeling niet leidt tot een verschillende behandeling ten voordele of ten nadele van de gezagvoerders van schepen ten opzichte van andere personen die belast zijn met soortgelijke functies. Dat verschil in behandeling zou dan gerechtvaardigd moeten worden in de commentaar bij dat artikel ofwel moet het weggewerkt worden.

Artikel 4.5.34 geeft aanleiding tot dezelfde opmerking.

³⁸ De sanctie van niveau 3 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar en een strafrechtelijke geldboete van 50 tot 5.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 50 tot 5.000 euro. (artikel 8.1.1, § 1, vierde lid, van het voorontwerp).

Artikel 4.5.42 – Opzettelijke stranding en andere beschadigingen

De steller van het voorontwerp dient in de commentaar bij dit artikel te verduidelijken om welke reden in paragraaf 1 een uitzondering gemaakt wordt voor daden verricht door middel van brandstichting.

Artikel 4.5.45 – Kaap- en oorlogsvaart

Zoals het eerste lid gesteld is, voorziet het in de mogelijkheid dat de overheid toestaat dat een Belgisch schip uitgerust wordt voor de kaapvaart.³⁹

Deze bepaling moet dan ook aldus herzien worden dat de draagwijdte ervan duidelijker afgebakend wordt.

Artikel 4.5.46 – Sluikhandel in verdovende middelen

In de Franse tekst van artikel 4.5.46 moeten de woorden “pleine mer” vervangen worden door de woorden “haute mer”.

Deze opmerking geldt eveneens voor de artikelen 4.5.47, tweede lid, 2°, 4.5.48, tweede lid, 2°, en 7.7.9, § 4.

BOEK 5 – ZEE EN HAVENS

Titel 2 – Beveiliging

Hoewel in titel 2, betreffende de beveiliging, nagenoeg het volledige dispositief wordt overgenomen van de wet van 5 februari 2007 ‘betreffende de maritieme beveiliging’ dient de steller van het voorontwerp de artikelsgewijze commentaar aldus aan te vullen dat meer duidelijkheid geschapen wordt aangaande de vijftientig artikelen waaruit die titel bestaat.

Bij die gelegenheid dient hij uit te leggen waarom hij in artikel 5.2.2, 6°, de voorkeur gegeven heeft aan het begrip “havenbestuur” boven dat wat gebruikt wordt in artikel 5, 9°, van de wet van 5 februari 2007, namelijk dat van “havenbeheerder”, en waarom de definitie dienovereenkomstig aangepast is.

In verband met de artikelen 5.2.16 en 5.2.20, die beide voorzien in verplichtingen die minstens om de vijf jaar vervuld moeten worden, dient hij tevens te vermelden dat het feit dat hier andermaal rechtsregels uitgevaardigd worden geen nieuwe termijn van minimaal vijf jaar doet ingaan, te meer daar het gaat om het evalueren van de veiligheid van de havens.

³⁹ Kapen wordt in de elektronische Van Dale onder andere gedefinieerd als het “als zeerover (...) aanvallen [van schepen] om ze buit te maken”.

Ten slotte dient hij aan te geven om welke redenen hij ervoor gekozen heeft om de erkenning van beveiligingsorganisaties te vervangen door een erkenning en een certificering.

Hij dient op dezelfde wijze te werk te gaan voor titel 3, die betrekking heeft op de voorkoming van verontreiniging door schepen en moet meer in het bijzonder in de commentaar bij artikel 5.3.12 vermelden welke soorten werkzaamheden – wat de aard ervan betreft – de Koning ten behoeve van de scheepvaartcontrole aan erkende organisaties zal kunnen opdragen. Aangezien het de bedoeling is controle uit te oefenen op de naleving van wetgeving die verband houdt met de voorkoming van de verontreiniging van de zeeën, is het voor het Parlement belangrijk de draagwijdte te kunnen inschatten van de machtiging die aldus aan de uitvoerende macht verleend wordt.

Titel 3 – Voorkoming van verontreiniging door schepen

Artikel 5.3.9 – Meldingsplicht

Volgens het derde lid geldt de meldingsplicht waarin dit artikel voorziet ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert, indien het voorval in de Belgische zeewateren plaatsvindt.

Voor deze bepaling wordt gesteund op artikel 11, derde lid, van de wet van 6 april 1995 ‘betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen’. Volgens dat artikel geldt die verplichting echter eveneens indien het voorval plaatsvindt in de Belgische exclusieve economische zone.⁴⁰

Uit het lezen van de commentaar bij dit artikel kan niet opgemaakt worden of het hierbij om een vrijwillige dan wel onvrijwillige wijziging gaat.

Op dit punt wordt verwezen naar algemene opmerking 1.

BOEK 6 – BEVRACHTING EN VERVOER

Titel 1 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Artikel 6.1.3 – Vermeldingen

1. In de Franse tekst van paragraaf 1, 6°, moeten de woorden “le prix du loyer” vervangen worden door de woorden “le loyer”, aangezien het Franse begrip “le loyer” op zich reeds gedefinieerd kan worden als de prijs van de verhuring.

⁴⁰ Welke zone deel uitmaakt van de “Belgische maritieme zones” in de zin van artikel 1.1.4, 3°, maar niet van de “Belgische zeewateren” in de zin van artikel 1.1.4, 4°, van het ontwerp van wetboek.

Zou het in dat verband niet goed zijn om, wanneer verderop in het voorontwerp sprake is van “interruption du prix du loyer”, die uitdrukking telkens te vervangen door de woorden “interruption du paiement du loyer”?⁴¹

2. Deze opmerkingen gelden voor het vervolg van het voorontwerp en meer in het bijzonder voor voorliggend hoofdstuk en voor titel 2, hoofdstuk 1, van dit boek.

Artikel 6.1.7 – Gebruiksbeperkingen

In het derde lid moeten de woorden “radioactieve producten of afval” vervangen worden door de woorden “radioactieve producten of radioactief afval”.

Afdeling 2 – Tijdbevrachting

Artikel 6.1.31 – Materiële toepassing

1. Het voorkomen van de woorden “navire estuarien” in de Franse tekst van artikel 6.1.31 lijkt het gevolg te zijn van een typografische fout.⁴²

De zaken zouden uiteraard anders liggen indien het de bedoeling van de steller van het voorontwerp zou zijn om te bepalen dat estuaire schepen vallen onder bepaalde van de regels die alleen voor zeeschepen gelden. Zowel de voorliggende bepaling als de commentaar bij dit artikel zou dan in die zin herzien moeten worden.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 6.1.88.

Artikel 6.1.51 – Ladingopzichter

In dit artikel wordt bepaald dat “[d]e bevrachter en de ladingopzichter (...) een afstand van verhaal [moeten] ondertekenen zoals aanbevolen door de P&I-verzekeraar van het zeeschip.”

Een dergelijke formule kan niet aanvaard worden. De wetgever dient immers zelf te bepalen welke specifieke regels inzake aansprakelijkheid – en inzake beperking of uitsluiting van aansprakelijkheid – gelden in de relatie tussen de bevrachter en de ladingopzichter.

Tevens dient opgemerkt te worden dat de verwijzing naar de P&I-verzekeraar van het schip te beperkt lijkt, doordat alleen naar de aanbeveling van de P&I-verzekeraar van het schip verwezen wordt. In dit verband kan een vergelijking gemaakt worden met de bewoordingen van artikel 3, b), van richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ‘betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen’,

⁴¹ Zie bijvoorbeeld de artikelen 6.1.54 en 6.1.75 tot 6.1.78.

⁴² De juiste term zou overigens “navire estuaire” zijn, zoals die term gedefinieerd wordt in artikel 1.1.3, § 1, 10°.

waarin de verzekeringen aangeboden door de leden van de International Group of P&I Clubs louter bij wijze van voorbeeld vermeld worden.

In de commentaar bij dit artikel wordt bovendien niet uitgelegd wat de draagwijdte van deze afstand van verhaal is; die commentaar dient hoe dan ook op dat punt aangevuld te worden.

Artikel 6.1.64 – Ladingvorderingen

Zou het, ter voorkoming van elke onduidelijkheid, niet raadzaam zijn om in de bepalingen onder 3° en 4° van de Franse tekst telkens “cette dernière” te schrijven in plaats van “ce dernier”, aangezien de vorderingen naar verluidt toegerekend worden aan de partij (of de aangestelden of onderaannemers van de partij) die zich schuldig gemaakt heeft aan de handeling of het nalaten?

Artikel 6.1.69 – Vervoerovereenkomst

Om aan deze bepaling een duidelijke juridische draagwijdte te verlenen, dient ze als volgt gesteld te worden:

“De bevrachtingsovereenkomst wordt vermoed een beding te bevatten naar luid waarvan de cognossementen (voorts zoals in het voorontwerp).”

Artikel 6.1.70 – Oorlog

Een “schip” is geen rechtssubject, maar een zaak en een schip kan dan ook geen rechten of verplichtingen hebben. Er dient aangegeven te worden welke persoon juridisch aansprakelijk is voor de verplichtingen die krachtens deze bepaling in acht genomen moeten worden.

Een soortgelijke opmerking gaat op voor de artikelen 6.1.120, 7.2.5 en 7.2.6.

Die bepalingen moeten herzien worden.

Artikel 6.1.77 – Verstekelingen

Moet, wat paragraaf 1, laatste zin, betreft, uit de woorden “Het schip blijft gedurende het tijdverlies in huur” afgeleid worden dat de huurprijs gedurende die periode nog steeds verschuldigd is? De bepaling moet op dit punt verduidelijkt worden.

Afdeling 3 – Reisbevrachting

Artikel 6.1.100 – Niet geloste of [niet] afgehaalde goederen

1. In paragraaf 4 worden termijnen in vrije dagen vermeld. Er dient verduidelijkt te worden of het gaat om werkdagen en, indien dat het geval is, wordt verwezen naar de opmerking die bij artikel 4.3.5. gemaakt is. In het andere geval moet het begrip “vrije dagen” vervangen worden door het begrip “dagen”.

Deze opmerking geldt ook voor artikel 6.1.145, § 4.

2. In de Franse tekst van paragraaf 6, eerste lid, moeten de woorden “portée [...] à la connaissance des” vervangen worden door de woorden “notifiée [...] aux”. Deze wijziging is des noodzakelijker daar in de Franse tekst van het tweede lid van hetzelfde artikel gebruik gemaakt wordt van de woorden “à compter de la notification”.

Afdeling 4 – Andere bevrachtingen

Artikel 6.1.111 – Toepasselijke regelen

De Nederlandse en de Franse tekst van het eerste lid stemmen niet overeen; dat gebrek aan overeenstemming moet verholpen worden.

De Franse tekst van het tweede lid is niet te verstaan; hij is zelfs dubbelzinnig en de redactie ervan moet worden herzien.⁴³

Artikel 6.1.118 – Andere regelgeving

Paragraaf 2 dient als volgt gesteld te worden: “De bepalingen van deze onderafdeling houden geen enkele wijziging in van de rechten en de verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit enige wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen die van toepassing is bij de inwerkingtreding van dit Wetboek.”

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Afdeling 1 – Goederenvervoer

Artikel 6.1.145 – Niet afgehaalde goederen

In paragraaf 3, 5°, is sprake van een wachttermijn van één week die in paragraaf 2 bedoeld zou zijn, terwijl daarin een termijn van een maand vermeld wordt.

⁴³ Het woord “correspondance”, uit het eerste lid, wordt “accord” in het tweede lid, terwijl hetgeen de steller van het voorontwerp voor ogen staat blijkbaar overeenkomsten in situaties zijn waardoor het geboden is identieke regels toe te passen, *in casu* de regels vervat in de afdelingen 1 tot 3.

Dat gebrek aan samenhang moet weggewerkt worden.

Artikel 6.1.149 – Internationale en materiële toepassing

1. De Franse tekst van paragraaf 1, eerste lid, dient herzien te worden op het stuk van het correct taalgebruik.
2. In paragraaf 1, eerste lid, 2°, moet de verwijzing naar richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 ‘inzake veiligheidsvoorschriften en –normen voor passagiersschepen’ vervangen worden door een verwijzing naar richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 ‘inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (Herschikking)’, waarbij de eerstgenoemde richtlijn ingetrokken en vervangen is.

Artikel 6.1.151 – Andere regelgeving

1. In de Franse tekst van paragraaf 2, 2°, dienen de woorden “du Règlement sur les droits des passagers” vervangen te worden door de woorden “du Règlement concernant les droits des passagers” teneinde aan te sluiten bij de definitie die gegeven wordt in artikel 1.1.1, § 1, 46°.
2. In paragraaf 3 dient naar hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 3 verwezen te worden en niet naar hoofdstuk 4 van titel 2, aangezien die titel slechts twee hoofdstukken omvat.

Artikel 6.1.155 – Aansprakelijkheid van de vervoerder

1. In paragraaf 7, tweede lid, dient naar hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 3 verwezen te worden en niet naar hoofdstuk 4 van titel 2, aangezien die titel slechts twee hoofdstukken omvat.
2. In paragraaf 9, derde lid, dient de verwijzing naar “andere bagage dan deze bedoeld in paragraaf 6” verbeterd te worden. Blijkbaar dient daarin verwezen te worden naar “andere bagage dan die bedoeld in paragraaf 8”.
3. In paragraaf 10 dient blijkbaar melding gemaakt te worden van artikel 6.1.152, § 3, en niet van artikel 6.1.152, § 2. Laatstgenoemde bepaling heeft immers betrekking op verminderingen van aansprakelijkheid en niet op beperkingen van aansprakelijkheid.

Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 6.1.158, §§ 1 en 3.

Artikel 6.1.161 – Voorschot

1. In de Franse tekst van paragraaf 2 dienen de woorden “du présent règlement” vervangen te worden door de woorden “de la présente sous-section”.

2. In diezelfde paragraaf 2 dient het woord “IMO-Richtsnoeren” vervangen te worden door het woord “PAL-Richtsnoeren” teneinde aan te sluiten bij de definitie die gegeven wordt in artikel 1.1.1, § 1, 44°.

Titel 2 – Binnenvaart en Titel 3 – Sleep- en duwvaart

Bij mails van 25 juli en 22 oktober 2018 hebben de gemachtigde van de minister en de gemachtigde ambtenaar te kennen gegeven dat titel 2 – Binnenvaart en titel 3 - Sleep- en duwvaart weggelaten zijn. Die titels zijn dan ook niet onderzocht door de afdeling Wetgeving.

Ook de wijzigings-⁴⁴ en opheffingsbepalingen⁴⁵ van voorliggend voorontwerp van wet moeten herzien worden teneinde rekening te houden met het feit dat de titels 2 en 3 van boek 6 uit het voorontwerp van wetboek weggelaten zijn.

BOEK 7 – SCHEEPVAARTVOORVALLEN

Titel 2 – Aanvaring

Artikel 7.2.8 – Toeval, overmacht en twijfel

In de Franse tekst dient het woord “prouvés” vervangen te worden door “éprouvés” of “subis”.

Titel 3 – Verontreiniging

Hoofdstuk 1 – CLC-Verdrag 1992

Artikel 7.3.4 – Beperkingsfonds

In artikel 7.3.4 dient de verwijzing naar de artikelen 3.2.66 tot 3.2.80 verbeterd te worden, aangezien die artikelen niet bestaan. Blijkbaar is het de bedoeling van de steller van het voorontwerp om *in casu* naar de artikelen 3.2.49 tot 3.2.63 te verwijzen.

Hoofdstuk 2 – FUND-Verdrag

Artikel 7.3.7 – Begrippen

De opsomming in artikel 7.3.7 moet voorafgegaan worden door een inleidend zinsdeel.

⁴⁴ Inzonderheid de artikelen 46 en 52.

⁴⁵ Inzonderheid de artikelen 114 en 127.

Hoofdstuk 3 – BUNKER-Verdrag

Artikel 7.3.16 – Rechtsmacht en bevoegdheid

In paragraaf 1, tweede lid, 1°, moet de verwijzing naar artikel III.208 verbeterd worden.

Artikel 7.3.20 – Rechtstreekse vordering

1. In het tweede lid moet de verwijzing naar artikel 3.2.17, § 2, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.2.15, § 2.
2. De laatste zin van het tweede lid zou beter als volgt gesteld worden:
“De verweerder heeft steeds het recht de scheepseigenaar tot gedwongen tussenkomst op te roepen.”

Titel 4 – Toevluchtsoorden

Artikel 7.4.4 – Bevoegde instantie

In de Franse tekst van paragraaf 2 moeten de woorden “du pouvoir” vervangen worden door de woorden “le pouvoir”.

Titel 5 – Berging

Artikel 7.5.3 – Internationale toepassing

De punten 3° en 9° van paragraaf 2 verwijzen naar onderdelen van artikelen die niet bestaan en moeten gecorrigeerd worden.

Artikel 7.5.4 – Materiële toepassing

1. Paragraaf 2 bepaalt dat titel 5 – Berging van boek 7 “niet van toepassing [is] op werkzaamheden in verband met cultureel erfgoed onder water in de Belgische zeegebieden”.

De woorden “Belgische zeegebieden” lijken niet overeen te stemmen met de Franse uitdrukking “eaux territoriales belges”. Ze moeten bovendien vervangen worden door de begrippen die in artikel 1.1.4 gedefinieerd worden.

2. Of de uitsluiting waarin artikel 7.5.4, § 2, voorziet verenigbaar is met de bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 moet zorgvuldig nagezien worden, aangezien België niet het voorbehoud gemaakt lijkt te hebben waarin artikel 30, lid 1, d), van dat verdrag voorziet en dat betrekking heeft op de toepassing ervan op een “maritiem cultuurofgoed dat van prehistorisch, archeologisch of historisch belang is en zich op de zeebodem bevindt”.

Dienaangaande moet in de commentaar bij het artikel eveneens omstandig uitleg verstrekt worden.

Artikel 7.5.9 – Sluiting van bergingsovereenkomsten

De formulering van paragraaf 2, 1°, moet herzien worden teneinde de strekking ervan te verduidelijken en de redactionele kwaliteit ervan te verbeteren.

Artikel 7.5.13 – Samenwerking

Beide taalversies moeten met elkaar in overeenstemming gebracht worden: de Franse zin moet beginnen met het woord “Lorsque”.

Titel 6 – Wrakverwijdering

Hoofdstuk 1 – Territoriale zee

Artikel 7.6.3 – Verwijderingsplicht

In de Franse tekst moet aan het begin van paragraaf 4 het woord “échouent” vervangen worden door de woorden “sont suspendues”, gelet op de woorden “et ce pendant la durée de validité dudit permis ou de ladite autorisation” op het einde van die paragraaf.

Hoofdstuk 2 – Exclusieve economische zone

Artikel 7.6.14 – Rechtstreekse vordering

1. De structuur van artikel 7.6.14 moet grondig herzien worden, aangezien in het tweede en derde lid (of in de paragrafen 2 en 3) alleen maar gedeeltelijk herhaald wordt wat in paragraaf 1 (of in het eerste lid) ervan bepaald wordt. Bovendien zijn de daarin vervatte verwijzingen naar andere bepalingen van het voorontwerp verkeerd.

2. In paragraaf 1 (of het eerste lid) moet de verwijzing naar artikel 3.2.17, § 3, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.2.15, § 3.

Titel 7 – Onderzoeken

Artikel 7.7.3 – Materiële en ruimtelijke toepassing

De afdeling Wetgeving heeft in advies 58.906/4, dat op 2 maart 2016 gegeven is over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 11 augustus 2017 ‘tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van

27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen',⁴⁶ opgemerkt dat, aangezien de bevoegdheid inzake het onderzoek van ongevallen in de scheepvaart binnen de ruimere bevoegdheid inzake de algemene politie over de scheepvaart valt, ze thans, voor wat de toepassing ervan op de scheepvaartongevallen op de binnenwateren betreft, tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.⁴⁷

De formulering van artikel 7.7.3 moet aldus herzien worden dat daarin duidelijker weergegeven wordt dat titel 7 van boek 7 niet van toepassing is op de ongevallen die zich voordoen op de Belgische binnenwateren, ook al zijn er Belgische zeeschepen bij betrokken of zijn er andere aanzienlijke belangen van België in het geding.

Artikelen 7.7.7 – Bevoegdheden van de FOSO en 7.7.19 – Vertrouwelijkheid

Deze bepalingen moeten aldus herzien worden dat rekening gehouden wordt met de aan de gang zijnde grondige hervorming van de wetgeving inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.⁴⁸

Artikel 7.7.11 – De FOSO-bijdrage

In advies 58.906/4 heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking geformuleerd:

“Onderzoek van de fiscale regeling voor de financiering van de FOSO

Gelet op het fundamentele karakter van de voorgaande opmerking is er geen reden om de artikelen 3 tot 7 van het voorontwerp verder te onderzoeken. Toch kan alvast worden opgemerkt dat de specifieke fiscale regeling voor de financiering van de FOSO, die in artikel 5 van het voorontwerp wordt vastgesteld, aan ernstige kritiek blootstaat.

De exploitanten van schepen, en in het bijzonder de exploitanten van vreemde schepen, kunnen immers onmogelijk aan de hand van de regels voor de berekening van die nieuwe belasting een schatting maken van het bedrag van die belasting. Wat de exploitanten van vreemde schepen betreft, moet meer bepaald het volgende worden opgemerkt:

- het bedrag van de bijdrage waarin het ontworpen artikel 15, § 3, voorziet, is nul zodra de bijdrage van de exploitanten van Belgische schepen, bepaald in artikel 15, § 2, in totaal 235.000 euro bedraagt;

- het bedrag van hun bijdrage hangt af van het aantal aanlopen van vreemde schepen en dus van het percentage vreemde schepen die de zes betrokken Belgische havens aandoen;

- het maximumbedrag van hun bijdrage hangt af van het aantal jaarlijkse aanlopen dat nodig is opdat het bevoegde gewest een ‘*pilot exemption certificate*’ kan verlenen, een

⁴⁶ <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/58906.pdf>.

⁴⁷ Krachtens artikel 6, § 1, X, 10°, BWHL.

⁴⁸ De wet van 8 december 1992 ‘tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens’ is opgeheven bij artikel 280 van de wet van 30 juli 2018 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens’.

aantal dat kan variëren naargelang van het gewest, de haven en het scheepstype, of dat mogelijk zelfs niet door de gewesten is vastgesteld;

– het bedrag van de bijdrage waarin het ontworpen artikel 15/1, § 2, voorziet, hangt bovendien af van de kostprijs van de externe deskundigen waarop de FOSO een beroep beslist te doen tijdens de referentieperiode, van de vraag of het schip of de schepen, betrokken bij het ongeval waarbij die externe deskundigen worden ingeschakeld, al dan niet allemaal onder vreemde vlag varen, en van de vraag of de Belgische havens van vertrek of aankomst van die schepen dezelfde zijn als die van het vreemde schip waarvoor de bijdrage wordt berekend (dat alles is *mutatis mutandis* evenzeer onduidelijk voor de schepen onder Belgische vlag, waarvoor de bijdrage geldt die in artikel 15/1, § 1, van het voorontwerp wordt bepaald).

Gelet op die talrijke onduidelijkheden, rijzen ernstige vragen bij die financieringsregeling, die onder het begrip ‘omslagbelasting’ valt, ten aanzien van het legaliteitsvereiste en het vereiste van de voorzienbaarheid van de belasting, die voortvloeien uit de artikelen 170 en 172 van de Grondwet, en ten aanzien van het beginsel van gelijkheid voor de belastingen.⁴⁹”

Artikel 7.7.11 geeft aanleiding tot een soortgelijke opmerking.

BOEK 8 – HANDHAVING

Titel 1 – Sancties

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Afdeling 1 – Sanctiematen

Artikel 8.1.2 – Tuchtrechtelijke sancties

1. In de Franse tekst van paragraaf 1, tweede en derde lid, moeten de woorden “Conseil d’enquête maritime” vervangen worden door de woorden “Conseil d’Enquête de navigation”, teneinde de terminologie in acht te nemen die in titel 4 – “Le Conseil d’Enquête de navigation” van boek 8 van het voorontwerp gebezigd wordt.

2. Die opmerking geldt eveneens voor de artikelen 8.1.81, §§ 1, 2 en 6, 8.2.28, § 3, tweede lid, en § 6, 8.2.29, vierde lid, 8.2.30, derde lid, en 8.2.41, eerste, tweede en derde lid.

Afdeling 3 – Administratieve sanctionering

Artikel 8.1.8 – Herhaling

1. “In het eerste lid wordt geen melding gemaakt van het geval waarin een administratieve geldboete opgelegd wordt na een – per definitie gerechtelijke – veroordeling tot een sanctie van niveau 6.”

⁴⁹ Voetnoot 6 van het geciteerde advies: Zie GwH 21 november 2013, nr. 158/2013, B.17.7, tweede lid.

De bepaling moet op dat punt opnieuw onderzocht worden en de commentaar bij het artikel moet in voorkomend geval aangevuld worden.

2. Paragraaf 1 van artikel 8.1.12 betreffende het uitstel geeft *mutatis mutandis* aanleiding tot dezelfde opmerking.

Hoofdstuk 2 – Sanctionering van de inbreuken

Afdeling 1 – Internationale verdragen en akten

Artikel 8.1.13 – Inbreuk op artikel 1.2.4

In de Franse tekst van paragraaf 1 moeten de woorden “décisions ayant été prises” vervangen worden door de woorden “arrêtés ayant été pris”.

Afdeling 2 – Schepen

Artikel 8.1.14 – Inbreuk op de artikelen 2.1.8 tot 2.1.17 en 2.1.22

1. Er is geen reden om in het opschrift van artikel 8.1.14 artikel 2.1.22 te vermelden.
2. Het is niet duidelijk wat het nut is van paragraaf 1, eerste lid, 2°, aangezien de bepalingen die daarin opgesomd worden tot de bepalingen behoren die in punt 1° van dezelfde bepaling opgenomen zijn. Blijkbaar is dat punt 2° dus enkel bedoeld om te verduidelijken dat de inbreuken op de daarin opgesomde artikelen enkel strafbaar zijn wanneer ze door een kapitein gepleegd zijn.

Als dat inderdaad het geval is, moet die bepaling herzien worden om de strekking ervan te verduidelijken.

Het is de afdeling Wetgeving hoe dan ook niet duidelijk waarin een inbreuk op artikel 2.1.9, § 2, zou bestaan.

Afdeling 3 – Reders

Artikel 8.1.23 – Inbreuk op de artikelen 3.2.6 tot 3.2.18

In het eerste lid moet de verwijzing naar artikel 3.2.14, § 4, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.2.15, § 4.

Artikel 8.1.24 – Inbreuk op de artikelen 3.2.19 tot 3.2.28

1. In het opschrift en in het eerste lid, 1° en 2°, moet de verwijzing naar de artikelen 3.2.19 tot 3.2.28 vervangen worden door een verwijzing naar de artikelen 3.2.20 tot 3.2.29.
2. In het eerste lid, 1°, moet de verwijzing naar artikel 3.2.23, § 3, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.2.26, § 3.

Artikel 8.1.25 – Inbreuk op artikel 3.2.42

Er dient nagegaan te worden of de verwijzing naar artikel 3.2.42 juist is. Het is de afdeling Wetgeving immers niet duidelijk welk gedrag strafbaar wordt gesteld.

Artikel 8.1.27 – Inbreuk op de artikelen 3.3.6 tot 3.3.12

De Franse tekst van paragraaf 2, derde lid, moet op taalkundig vlak nagezien worden.

Afdeling 4 – Opvarenden

Artikel 8.1.30 – Inbreuk op artikel 4.5.1

Er dient nagegaan te worden of de verwijzing naar artikel 4.5.1 juist is. Het is de afdeling Wetgeving immers niet duidelijk welk gedrag strafbaar wordt gesteld.

Artikel 8.1.31 – Herhaalde inbreuk op artikel 4.5.3

In de Franse tekst van artikel 8.1.31 moeten de woorden “fautes de discipline de navigation” vervangen worden door de woorden “fautes de discipline maritimes” teneinde de terminologie in acht te nemen die in artikel 4.5.3 gebezigd wordt.

Artikel 8.1.37 – Inbreuk op artikel 4.5.10

De woorden “van boek II” moeten toegevoegd worden tussen de woorden “van titel IX” en “van het Strafwetboek”.

Artikel 8.1.56 – Inbreuk op artikel 4.5.30

In de punten 1° en 2° wordt verwezen naar twee onderverdelingen van artikel 4.5.30 die niet bestaan. Ze moeten dan ook gecorrigeerd worden.

Artikel 8.1.57 – Inbreuk op artikel 4.5.31 tot 4.5.37, artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910 en artikel 10.1 van het Bergingsverdrag 1989

In de Franse tekst van het opschrift en van punt 9° moeten de woorden “Convention d’assistance 1989” vervangen worden door de woorden “Convention sur l’assistance 1989”, teneinde de definitie in acht te nemen die in artikel 1.1.1, § 1, 8°, gegeven wordt.

Afdeling 5 – Zee en havens

Artikel 8.1.70 – Inbreuk op de artikelen 5.3.1 tot 5.3.12, 8.2.9, § 1, 8.2.10, 8.2.14 of 8.2.32 tot 8.2.41

In paragraaf 7 lijkt de verwijzing naar artikel 8.1.67, §§ 1 en 2, vervangen te moeten worden door een verwijzing naar de paragrafen 1 en 2 van artikel 8.1.70 zelf.

Afdeling 7 – Scheepvaartvoorvallen

Artikel 8.1.74 – Inbreuk op de artikelen 7.6.2 tot 7.6.7 of artikel 7.6.16

In het opschrift en in de punten 1° en 2° moet de verwijzing naar een artikel 7.6.16 gecorrigeerd worden aangezien dat artikel niet bestaat.

Er lijkt veeleer naar artikel 7.6.15 verwezen te moeten worden.

Artikel 8.1.75 – Inbreuk op het WRC-Verdrag en de artikelen 3.2.8, 3.2.11, 7.6.11 en 7.6.13

1. In paragraaf 1, 2°, wordt verwezen naar twee niet-bestaande onderverdelingen van artikelen. De paragraaf moet op dat punt gecorrigeerd worden. Hetzelfde geldt in voorkomend geval voor het opschrift van het artikel.

Die verkeerde verwijzingen naar de artikelen 3.2.8, § 8, en 3.2.11, § 5, blijken respectievelijk vervangen te moeten worden door verwijzingen naar de artikelen 3.2.9, § 8, en 3.2.15, § 3.

2. Het tweede punt 2° van paragraaf 1 moet vernummerd worden tot “3°”.

Artikel 8.1.76 – Inbreuk op de artikelen 7.7.1 tot 7.7.27

1. Het opschrift en paragraaf 1 moeten gecorrigeerd worden, aangezien titel 7 van boek 7 van het voorontwerp slechts vijftientwintig artikelen omvat.

2. In paragraaf 2, eerste lid, moet de verwijzing naar artikel 7.7.6, § 3, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 7.7.6, § 2.

3. In paragraaf 2, tweede lid, moet de verwijzing naar artikel 7.7.20, § 2, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 7.7.18, § 2.

Afdeling 8 – Handhaving

Artikel 8.1.81 – Inbreuk op artikel 8.4.1 tot 8.4.39

1. In het opschrift van artikel 8.1.81 moeten de woorden “op artikel 8.4.1 tot 8.4.39” vervangen worden door de woorden “op de artikelen 8.4.1 tot 8.4.38”.

2. In paragraaf 2 moet de verwijzing naar artikel 8.4.2, § 2, 1°, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 8.4.2, tweede lid, 1°.

Titel 2 – Vaststelling van inbreuken

Hoofdstuk 1 – De Scheepvaartcontrole

Afdeling 1 – Inrichting en algemene bevoegdheden

Artikel 8.2.9 – Zoeking en huiszoeking

In de Franse tekst van paragraaf 1 wordt gesteld dat de bevoegdheid van de scheepvaartcontroleurs zich uitstrekt tot de Belgische schepen die zich buiten de Belgische wateren bevinden, terwijl in de Nederlandse tekst van die bepaling staat “met inbegrip van Belgische schepen die zich in de Belgische wateren bevinden”.

Dat gebrek aan overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst moet verholpen worden. De Franse tekst lijkt de correcte versie te zijn.

Artikel 8.2.13 – Vertaling van gegevens

Gelet op de bijzonder ruime draagwijdte die bij artikel 8.2.10, § 8, aan het begrip informatiedragers toegekend wordt, lijkt de mogelijkheid waarin artikel 8.2.13 voorziet om de vertaling van de gegevens te eisen buitensporig, in het bijzonder wat de vreemde schepen betreft.⁵⁰

Er moet op zijn minst zorgvuldig nagegaan worden of die regeling verenigbaar is met de bepalingen van internationale verdragen inzake de zeevaart die voorzien in het gebruik van andere talen, en in het bijzonder van de Engelse taal, om verplichte documenten op te stellen.

⁵⁰ Die mogelijkheid lijkt eveneens strijdig te zijn met de doelstelling die wordt nagestreefd met de wijziging van de wet van 15 juni 1935 ‘op het gebruik der talen in gerechtszaken’, waarin artikel 45 van het voorontwerp voorziet.

Artikel 8.2.14 – Onderzoek van goederen

De Franse tekst van het eerste lid moet op taalkundig vlak herzien worden, waarbij inzonderheid het gebruik van haakjes achterwege gelaten worden.

Artikel 8.2.16 – Maken van beeldmateriaal

In de Franse tekst van paragraaf 3 moeten de woorden “s’appliquent” vervangen worden door een betere term.

Artikel 8.2.17 – Schriftelijke vaststelling van maatregelen

Er moet nagegaan worden of de verwijzingen die in paragraaf 3, 4°, vermeld worden, juist zijn.

Voorts moet er bij de keuze van de vermeldingen die in een schriftelijke vaststelling moeten worden opgenomen, rekening mee gehouden worden dat het weinig zinvol is bepalingen afzonderlijk weer te geven die niet begrepen kunnen worden als ze niet in samenhang gelezen worden met de bepalingen waarnaar ze verwijzen.

Afdeling 2 – Processen-verbaal

Artikel 8.2.23 – Op te nemen gegevens

1. In de Nederlandse tekst schrijve men “of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten”.
2. Dezelfde opmerking geldt voor paragraaf 1 van artikel 8.2.24.

Artikel 8.2.26 – Bewijskracht

1. In paragraaf 1, eerste lid, wordt bepaald dat de processen-verbaal die opgemaakt zijn door de scheepvaartcontroleurs bewijskracht hebben tot het tegendeel bewezen is.

Aldus wordt een uitzondering gemaakt op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als loutere inlichting en wordt bijgevolg afgeweken van de vrije bewijslevering in strafzaken, waarbij de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde beoordeelt van een bepaald element.⁵¹

Het staat aan de wetgever om op zijn minst in de memorie van toelichting of in de commentaar bij het artikel uiteen te zetten waarom die uitzondering gerechtvaardigd is.

⁵¹ Zie in dat verband: GwH 6 april 2000, nr. 40/2000 en GwH 14 februari 2001, nr. 16/2001.

2. De bovenstaande opmerking geldt eveneens voor de artikelen 8.2.46, 8.2.52, 8.2.55, 8.2.56, 8.2.58, 8.2.59, 8.2.60, 8.2.61 en 8.2.62.

Afdeling 3 – Bijzondere bevoegdheden

Artikel 8.2.28 – Scheepsveiligheid

1. In paragraaf 1 moet de verwijzing naar de artikelen 2.3.1 tot 2.3.17 vervangen worden door een verwijzing naar de artikelen 2.3.1 tot 2.3.15. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 8.2.29, eerste en tweede lid, de artikelen 8.2.47, § 2, en 8.2.58, § 2, zesde en achtste lid.

Artikel 8.2.34 – Toezicht op vreemde schepen

1. Op de vraag om meer uitleg over de uitsluiting van de kuststaten die landen van de Europese Economische Ruimte zijn, die vervat is in paragraaf 2, eerste lid, tweede zin, heeft de gemachtigde ambtenaar als volgt geantwoord:

“De zin in artikel 8.2.34, § 2 is onnauwkeurig verwoord. De bevoegdheid wordt immers automatisch uitgebreid tot overtredingen in zones waar een andere kuststaat jurisdictie over heeft. Enkel indien deze kuststaat geen land van de EER is, dan is de bevoegdheid alleen uitgebreid indien ofwel die kuststaat, ofwel de vlaggenstaat van het schip de inspectie aanvragen. Dit is gebaseerd op artikel 6 van richtlijn 2005/35 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken.

Zie huidige formulering van de wet van 6 april 1995 ter voorkoming van verontreiniging van schepen:

“Indien op grond van onregelmatigheden of van informatie het vermoeden bestaat dat een schip dat een vreemde vlag voert en dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische offshoreterminal ligt, schadelijke stoffen heeft geloosd of loost, voeren de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en eventueel de met de politie te water belaste federale politieambtenaren een passende inspectie uit, rekening houdend met de toepasselijke richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen begaan in de zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit; indien het een kuststaat betreft die geen lidstaat is van de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte echter op uitsluitend verzoek van de kuststaat of van de vlaggenstaat.”

Paragraaf 2, eerste lid, moet dan ook in het licht van het huidige artikel 17bis, § 1, eerste lid, van de wet van 6 april 1995 ‘betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen’ herzien worden zodat daarin duidelijker weergegeven wordt wat ter zake de bedoeling van de steller ervan is.

2. In paragraaf 6, 1° en 4°, moet de verwijzing naar artikel 8.1.67, § 7, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 8.1.70, § 7.

Die opmerking geldt eveneens voor artikel 8.2.36, tweede lid.

Hoofdstuk 2 – De Scheepvaartpolitie

Artikel 8.2.49 – Retributies

De Franse tekst van de bepaling moet op taalkundig vlak nagezien worden.

Hoofdstuk 3 – Gezagvoerders

Artikelen 8.2.51 tot 8.2.53 en 8.2.57

1. De bepalingen van hoofdstuk 3 van titel 2 van boek 8 kennen belangrijke dwangbevoegdheden toe aan de kapitein van een Belgisch zeeschip dat ingezet wordt of bestemd is voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden.

Die bepalingen steunen rechtstreeks op oude wetteksten, namelijk, wat artikel 8.2.53 betreft, op de wet van 30 maart 1891 ‘rakende de aanhouding, aan boord van Belgische schepen, van lieden door het Belgisch gerecht vervolgd of veroordeeld’ en, wat de artikelen 8.2.51 en 8.2.52 betreft, op de artikelen 5 en 78 van de wet van 5 juni 1928 ‘houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij’.⁵²

Artikel 8.2.51, eerste lid, van het voorontwerp versterkt de dwangmiddelen waarover de kapitein beschikt door uitdrukkelijk melding te maken van de vrijheidsberoving die thans niet in artikel 5 van de wet van 5 juni 1928 vermeld wordt.

De commentaar bij het artikel moet naar behoren aangevuld worden teneinde de beperkingen te rechtvaardigen die bij de voorliggende bepalingen opgelegd worden aan het recht op de vrijheid van de persoon, zoals dat inzonderheid vastgelegd is in artikel 12 van de Grondwet en in artikel 5 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.⁵³

Het Grondwettelijk Hof heeft immers onlangs het volgende opgemerkt:

“Gelet op het fundamentele belang van de *habeas corpus* dienen alle beperkingen op de individuele vrijheid restrictief te worden geïnterpreteerd en dient hun grondwettigheid met de grootste omzichtigheid te worden onderzocht.”⁵⁴

De artikelen 8.2.51 tot 8.2.53 moeten in voorkomend geval herzien worden teneinde de beperkingen in acht te nemen die bij de voornoemde bepalingen opgelegd worden.

Die opmerking geldt eveneens voor de dwangbevoegdheden die bij de artikelen 8.2.52, § 2, tweede lid, en 8.3.28, tweede lid, aan de consuls in buitenlandse havens toegekend worden.

⁵² Zie eveneens artikel 5bis van de uitleveringswet van 15 maart 1874, welk artikel ingevoegd is bij de wet van 28 juni 1889 en gewijzigd wordt bij artikel 11 van het voorliggende voorontwerp.

⁵³ Vergelijk met artikel 8.2.57 van het voorontwerp, uitgaande van artikel 2 van de wet van 30 december 2009 ‘betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek’.

⁵⁴ GwH 15 maart 2018, nr. 31/2018, B.18.2.

Artikel 8.2.55 – Bevoegdheden van de kapitein inzake piraterij

In de Franse tekst van het tweede lid dienen de woorden “à bord du navire” vervangen te worden door de woorden “à bord de leur navire” teneinde voor overeenstemming te zorgen tussen de twee taalversies en elke vorm van onverenigbaarheid met artikel 107 van het Verdrag van de Verenigde Naties ‘inzake het recht van de Zee’ te vermijden.⁵⁵

Hoofdstuk 4 – Andere overheden

Artikel 8.2.58 – Belgische consulaire ambtenaren

1. In overeenstemming met de definitie die in artikel 1.1.1, § 1, 12° gegeven wordt, moeten in paragraaf 4 de woorden “het CLC-Verdrag” vervangen worden door de woorden “het CLC-Verdrag 1992”.
2. In de Franse tekst van paragraaf 5, tweede lid, moet de verwijzing naar artikel 8.2.30, § 2 en § 3, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 8.2.30, tweede en derde lid.

Artikel 8.2.59 – Overheden bevoegd inzake het FUND-Verdrag 1992

1. In paragraaf 1, eerste lid, en 2 moeten de woorden “op voordracht van de minister tot wiens bevoegdheid de energie behoort en de Minister van Financiën” weggelaten worden.

De wetgever heeft zich immers, in principe, niet te mengen in de werking van de uitvoerende macht.

2. Dezelfde opmerking geldt voor de verwijzing naar het voorstel van de Minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit in artikel 8.4.9, § 1.

Artikel 8.2.60 – Overheden bevoegd inzake wrakverwijdering

In het eerste lid moet de verwijzing naar artikel 7.6.16 gecorrigeerd worden, aangezien dat artikel niet bestaat.

Wellicht dient te worden verwezen naar artikel 7.6.15.

Artikel 8.2.63 – Overige voor handhaving bevoegde personen

Het Franse opschrift moet gecorrigeerd worden.

⁵⁵ Welk artikel als volgt luidt: “Inbeslagneming wegens piraterij mag alleen geschieden door oorlogsschepen of militaire luchtvaartuigen, of andere schepen of luchtvaartuigen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn.”

Titel 3 – Vervolging van inbreuken

Hoofdstuk 2 – Administratieve vervolging

Artikel 8.3.13 – Redelijke termijn

Als het de bedoeling is niet alleen alle administratieve geldboetes, maar ook alle schuldigverklaringen na het verstrijken van de in het tweede lid vastgestelde termijn uit te sluiten, moet dat lid dienovereenkomstig verduidelijkt worden.

Artikel 8.3.15 – Kennisgevingen aan de overtreder

Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk wat de strekking is van de woorden “overeenkomstig artikel 8.3.9, § 1”. Die woorden moeten dan ook worden weggelaten ofwel vervangen worden door een adequate verwijzing zodat de bedoeling van de steller beter weergegeven wordt.

Artikel 8.3.21 – Protocolakkoord

Het eerst lid bepaalt dat een protocolakkoord gesloten kan worden tussen “de bevoegde procureurs des Konings en de sanctionerende overheid (...) met betrekking tot de in titel 1 bedoelde inbreuken”. Het derde lid bepaalt dat dit protocolakkoord bij middel van een bericht bekendgemaakt wordt in het *Belgisch Staatsblad*.

Uit de ontworpen bepaling en uit de commentaar erbij blijkt niet wat het voorwerp van het protocolakkoord kan zijn, noch wat de juridische waarde ervan zal zijn.

De bepaling moet verduidelijkt worden of de commentaar erbij moet op zijn minst worden aangevuld.

Hoofdstuk 3 – Bijzondere bepalingen

Afdeling 1 – Scheepvaartmisdrijven

In de Franse tekst dient ervoor gezorgd te worden dat in het opschrift van afdeling 1 en in dat van artikel 8.3.23, alsook in alle bepalingen die deze afdeling bevat dezelfde vertaling gegeven wordt van de term “scheepvaartmisdrijven”.

Voor de Franse tekst dient eveneens gekozen te worden voor een terminologie waarbij vermeden wordt dat misdrijven in de zin van artikel 8.3.23, tweede lid, gekwalificeerd worden als “*délits maritimes*” of “*délits de navigation*”, wat tot rechtsonzekerheid zou kunnen leiden.

Artikel 8.3.24 – Internationale bevoegdheid

Als met het woord “hij” in paragraaf 4, derde lid, de federale procureur bedoeld wordt, moet dat in het dispositief gepreciseerd worden.

Titel 4 – De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

1. De gemachtigde ambtenaar is het ermee eens dat de bepalingen van titel 4 – De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, van boek 8 – Handhaving, aldus herzien moeten worden dat daarin de wijzigingen opgenomen worden die bij de wet van 5 juli 2018 ‘betreffende de pleziervaart’ aangebracht zijn in de wet van 30 juli 1926 ‘tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart’, in het bijzonder met betrekking tot de uitbreiding van de bevoegdheden van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart tot de pleziervaart.

2. In de commentaar bij de artikelen staat dat de Onderzoeksraad “in het kader van tuchtvervolgingen voortaan ook rechtsmacht [zal] hebben over (...) passagiers”. In het dispositief wordt echter geen gewag gemaakt van een dergelijke bevoegdheid. De commentaar bij de artikelen moet aangevuld worden met alle nodige verduidelijkingen.

Hoofdstuk 1 – Instelling en bevoegdheden

Artikel 8.4.1 – Richtlijn 2008/106/EG

De Nederlandse tekst van artikel 8.4.1 moet als volgt worden gesteld:

“Bij deze titel wordt Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (herschikking) gedeeltelijk omgezet”.

Artikel 8.4.3 – Tuchtrechtelijke bestraffing

1. In paragraaf 1 moet de verwijzing naar artikel 8.4.2, § 2, 1°, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 8.4.2, tweede lid, 1°.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 8.4.4, eerste lid.

Hoofdstuk 2 – Inrichting

Artikel 8.4.13 – Onverenigbaarheden en wraking

In paragraaf 4, tweede lid, schrijve men beter “personeelsleden van de besturen”.

Hoofdstuk 3 – Rechtspleging

Artikel 8.4.25 – Verhoren

In de Franse tekst van paragraaf 2 moet het woord “reproche” vervangen worden door het woord “récusation”.

Artikel 8.4.31 – Kennisgeving van feiten en beslissingen aan bevoegde overheden

De vermelding “§ 1” moet ingevoegd worden aan het begin van de Franse tekst.

Artikel 8.4.38 – Taalgebruik

Artikel 8.4.38 is rechtstreeks gebaseerd op artikel 54 van de wet van 30 juli 1926 ‘tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart’.

Die bepaling is verouderd en moet grondig herzien worden om ervoor te zorgen dat ze in overeenstemming is met de momenteel geldende regels en beginselen inzake het gebruik van de talen bij de federale administratieve rechtscolleges.

Titel 5 – De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

Artikel 8.5.1 – Begrippen

1. Het Franse opschrift van titel 5 en de Franse tekst van artikel 8.5.1, 1°, moeten herzien worden vanuit taalkundig oogpunt.
2. Dezelfde opmerking geldt voor het opschrift van artikel 8.5.3, alsook voor artikel 8.5.5, tweede lid, in beide taalversies.

Artikel 8.5.2 – Internationale en materiële toepassing

De verwijzing naar artikel 8.5.6, § 3, moet vervangen worden door een verwijzing naar artikel 8.5.6, derde lid.

Hoofdstuk 3 – Wijzigingsbepalingen

Artikel 3

Tussen de woorden “artikel 21,” en “1°, tweede streepje” dienen de woorden “eerste lid” ingevoegd te worden.

Artikelen 4, 7, 9, 10, 12, 13, 15, 18, 64 en 103

Verwezen wordt naar de algemene opmerkingen 3.2.1 tot 3.2.4.

Artikel 4

In de Franse tekst moeten de woorden “dans le sens” vervangen worden door de woorden “au sens”.

Dezelfde opmerking geldt voor het vervolg van het voorontwerp.

Artikel 5

1. Er dient aangegeven te worden dat het ontworpen artikel 1781 van het Burgerlijk Wetboek niet ingevoegd, maar hersteld wordt, na de opheffing ervan bij de wet van 10 juli 1883.

2. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 1781 van het Burgerlijke Wetboek moeten de woorden “sur les” vervangen worden door het woord “aux” en moet het woord “gérés” vervangen worden door het woord “régis”.

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor het vervolg van het voorontwerp.

Artikel 14

De Franse tekst van punt 1° (ontworpen artikel 23 van boek 2, van het Wetboek van Koophandel) moet herzien worden op taalkundig vlak.

Artikel 27

Ter wille van de rechtszekerheid verdient het de voorkeur om het ontworpen eerste lid te stellen als volgt:

“Dit artikel is niet van toepassing op de federale wetten en verordeningen inzake zeevaartpolitie”.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 28.

Artikel 32

In het inleidende zinsdeel van artikel 32 dient vermeld te worden dat artikel 67 van de wet van 5 juni 1928 ‘houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij’ gewijzigd is bij de wet van 5 februari 2016.

Artikelen 34, 37 en 40

Het woord “overeenkomstige” in de ontworpen artikelen moet weggelaten worden.

In de Franse tekst van de ontworpen artikelen moeten de woorden “cette loi” vervangen worden door de woorden “la présente loi”.

Een soortgelijke opmerking geldt voor het vervolg van het voorontwerp.

Artikel 45

1. De Franse tekst van het ontworpen artikel 39*bis* van de wet van 15 juni 1935 ‘op het gebruik der talen in gerechtszaken’ moet herzien worden, zowel op taalkundig vlak als op het stuk van de overeenstemming tussen de twee taalversies.

2. Het ontworpen artikel 39*bis*, tweede lid, van de wet van 15 juni 1935, bepaalt:

“De rechter kan evenwel bij tussenvonnis vaststellen het Engels onvoldoende machtig te zijn. Alsdan verwijst hij de zaak naar de volstrekt bevoegde rechter van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen.”

Een dergelijke bepaling is niet van toepassing in het geval de proceduretaal het Frans is. De bepaling moet dan ook aldus herzien worden dat dit geval eveneens geregeld wordt.

Artikel 47

In de Franse tekst moeten de woorden “les articles 3.5.43” vervangen worden door de woorden “les articles 4.5.43”.

Artikel 48

In de bepaling onder 2° dienen de woorden “gelijkelijk bevoegd” in het ontworpen vijfde lid vervangen te worden door de woorden “eveneens bevoegd”.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 53 wat betreft het nieuwe artikel 622*bis*, § 2, van het Gerechtelijk Wetboek.

Artikel 49

1. In de inleidende zin dient eveneens de wijziging bij artikel 9 van de wet van 15 april 2018 vermeld te worden.⁵⁶

⁵⁶ Voor de inwerkingtreding ervan, zie artikel 260 van de wet van 15 april 2018.

2. Er dient nagegaan te worden of artikel 569, eerste lid, 44° van het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 24 april 2014 ‘tot wijziging van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart’ niet opgeheven moet worden als gevolg van de opheffing bij artikel 112 van het voorliggende voorontwerp van de wet van 30 juli 1926.

Artikel 50

Artikel 50 strekt tot wijziging van de opsomming van de bevoegdheden van de rechtbank van koophandel in artikel 574 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het artikel moet herzien worden – inzonderheid wat betreft de nummering van de nieuwe woorden die toegevoegd worden aan de opsomming – rekening houdend met de wijzigingen die aangebracht zijn na de wijziging bij de wet van 26 maart 2014, alsook, in voorkomend geval, met de wijzigingen die er eerstdaags in aangebracht zouden worden.

Artikel 52

In de Franse tekst van het ontworpen artikel 588, 9°, van het Gerechtelijk Wetboek, moet de verwijzing naar artikel 3.3.1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.3.31 van hetzelfde wetboek.

Artikel 54

In de bepaling onder 2° moet de Franse tekst ter aanvulling van punt 10° van artikel 627 van het Gerechtelijk Wetboek op bevattelijke wijze herschreven worden.

Artikel 55

1. In de bepaling onder 1° moet het ontworpen lid op bevattelijke wijze herschreven worden.

De volgende redactie wordt voorgesteld:

“Inzake een bewarend beslag op een schip is de bevoegde rechter die van de plaats waar het schip zich bevindt of verwacht wordt.”

2. Luidens de commentaar bij het artikel is de rechter niet alleen bevoegd op basis van de plaats waar het schip zich bevindt maar ook op basis van de plaats waar het schip “wordt verwacht”; bijgevolg kan een verzoek tot bewarend beslag ingediend worden voordat het schip aangekomen is in de haven waar het verwacht wordt, waarbij het beslag zelfs toegestaan kan worden “maanden voordat het schip wordt verwacht”; nog steeds volgens de commentaar bij het artikel spreekt het voor zich “dat het bewarend beslag ook onder vigore van de nieuwe bepaling slechts mag worden *gelegd* wanneer het schip zich effectief binnen het rechtsgebied bevindt van de rechter die de toelating verleende”.

Gelet op de uitbreiding van de bevoegdheden van de gerechtsdeurwaarders van Antwerpen en West-Vlaanderen tot het bewarend beslag op zee (ontworpen artikel 516 van het Gerechtelijk Wetboek), zou de voorgaande verduidelijking in het dispositief opgenomen moeten worden.

Artikel 56

Met betrekking tot het ontworpen artikel 633*decies* van het Gerechtelijk Wetboek vraagt de afdeling Wetgeving zich af of niet ook het geval moet worden genoemd waarin beroepen ingesteld worden door bemanningsleden van schepen die geen koopvaardij- en geen vissersschepen zijn.

Artikel 57

1. De redactie van het artikel maakt de bepaling onbegrijpelijk en bovendien wordt er niet correct in weergegeven wat het nagestreefde doel is, zoals dat in de commentaar bij het artikel uiteengezet wordt.

De wijziging strekt er in eerste instantie toe voor te schrijven dat de eiser(s) in kort geding “in scheepvaartzaken” op straffe van nietigheid van de dagvaarding keuze van woonplaats moeten doen in België. In de Franse tekst van het dispositief wordt “woonplaatskeuze” inadequaat als “choix du lieu d’habitation” vertaald.

Volgens de memorie van toelichting strekt de voorgestelde wijziging in tweede instantie tot veralgemening van de procedure waarbij beroep (hoger beroep of verzet) wordt ingesteld door middel van een deurwaardersexploot die betekend kan worden op de gekozen woonplaats die in de akte van rechtsingang vermeld wordt. Dit om te voorkomen dat hoger beroep ingesteld wordt bij verzoekschriften, die door de griffie aan de gedaagde in hoger beroep betekend moeten worden, waardoor het onmogelijk gemaakt wordt om – overeenkomstig de procedure bedoeld in het huidige eerste lid van artikel 1037 van het Gerechtelijk Wetboek – “van dag tot dag of van uur tot uur” beroep in te stellen.

Naast het feit dat de Franse tekst van het dispositief – in tegenstelling tot de Nederlandse tekst – geen gewag maakt van het verzet, is het de afdeling Wetgeving niet duidelijk in welk opzicht de bedoelingen van de steller van het voorontwerp weergegeven worden in de volgende zinnen: “Het verzet of het hoger beroep tegen de beschikking in kort geding kan aan de gekozen woonplaats worden betekend. Het eerste lid is op het verzet en het hoger beroep tegen de beschikking in kort geding van overeenkomstige toepassing.”

Die bepaling moet volledig herschreven worden teneinde daadwerkelijk overeen te stemmen met de bedoeling die in de commentaar bij het artikel uiteengezet wordt.

2. Aangezien de nietigheid van de rechtspleging relatief is sinds bij de wet van 16 oktober 2015, de zogenaamde “Potpourri 1-wet”, wijzigingen aangebracht zijn in de artikelen 860 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek, dient de steller van het voorontwerp er

zich evenwel van bewust te zijn dat, ingeval de gedinginleidende dagvaarding geen keuze van woonplaats van de eiser(s) bevat en de verwerende partij verstek laat gaan, de rechter de nietigheid waarin het ontworpen artikel voorziet niet ambtshalve zal kunnen opwerpen en bij het vonnis dat wordt uitgesproken geen rekening kan worden gehouden met een door de eiser(s) gekozen woonplaats, zodat het verzet niet op een gekozen woonplaats zal kunnen worden betekend.

Zonder de voornoemde wijzigingen op de helling te zetten, die onlangs op het stuk van de nietigheidsleer in het gerechtelijk recht aangebracht zijn, zou dat probleem wellicht op een doeltreffende wijze verholpen kunnen worden door in de bepaling te stellen dat, ingeval de verwerende partij verstek laat gaan, de rechter zijn beslissing ambtshalve kan uitstellen indien hij vaststelt dat geen woonplaats gekozen is, en dit totdat door de eiser(s) keuze van woonplaats gedaan is.

Artikel 58

De vervanging van het huidige eerste lid door de ontworpen tekst strekt er enkel toe aan het einde van het lid de woorden “(...) en, voor de zeeschepen, hun naam en andere kenmerken bepaald in artikel 227bis (lees: 272bis), § 2, 1° en 2°, van het Wetboek van Koophandel” te vervangen door de woorden “(...) en, voor de schepen, de in artikel 2.1.27 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde vermeldingen”.

Om die wijziging aan te brengen is het niet nodig om het hele lid te herschrijven. Daarenboven is de Franse tekst van dat lid onbegrijpelijk.

De bepaling moet herzien worden.

Een soortgelijke opmerking geldt voor de wijziging die bij artikel 62 van het voorontwerp aangebracht wordt in het tweede lid van artikel 1497 van het Gerechtelijk Wetboek.

Artikel 62

In de Franse tekst moet het woord “transposée” vervangen worden door het woord “convertie”.

Artikel 66

De Franse tekst van het ontworpen artikel 1, vierde lid, van de wet van 18 februari 1969 ‘betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg’ moet op taalkundig vlak herzien worden.

Artikel 68

In de Franse tekst dient vermeld te worden dat artikel 1 van de wet van 5 juni 1972 ‘op de veiligheid van de vaartuigen’ vervangen – en niet gewijzigd – is bij de wet van 22 januari 2007.⁵⁷

Artikel 74

In de commentaar bij de artikelen 74 en 75 wordt uitgelegd dat de gedeeltelijke opheffing, bij die artikelen, van de wet van 24 november 1975 ‘houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972’, en de wijzigingen die bij die artikelen in die wet zijn aangebracht ertoe strekken enkel de bepalingen te laten bestaan die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen.

Wat dat betreft, behoort het niet meer tot de bevoegdheid van de steller van het voorontwerp om artikel 2, § 4, van de wet van 24 november 1975 nog te wijzigen.

Punt 2° moet dan ook geschrapt worden.

Artikel 77

De woorden “vervangen bij wet van 27 december 1993” moeten vervangen worden door de woorden “vervangen bij de wet van 22 december 1989 en gewijzigd bij de wet van 27 december 1993”.⁵⁸

Artikel 78

In het ontworpen artikel 15*bis* van de wet van 3 juli 1978 ‘betreffende de arbeidsovereenkomsten’ dient de verwijzing naar hoofdstuk 4 van titel 2 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek vervangen te worden door een verwijzing naar hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 3 van hetzelfde wetboek.

Artikel 84

1. De verwijzing naar rubriek 25-4 van de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 ‘houdende oprichting van begrotingsfondsen’ moet vervangen worden door een verwijzing naar rubriek 25-8 van dezelfde tabel teneinde rekening te houden met de evolutie die de tabel heeft ondergaan.

⁵⁷ Wet van 22 januari 2007 ‘tot wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen en van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart’.

⁵⁸ Wet van 22 december 1989 ‘houdende fiscale bepalingen’ en wet van 27 december 1993 ‘tot wijziging van de algemene wet inzake douane en accijnzen’.

2. In hetzelfde artikel moet de verwijzing naar artikel 8.1.67, § 5, van het Belgisch Scheepvaartwetboek gecorrigeerd worden, aangezien die bepaling niet bestaat.

3. Aangezien de wet van 6 april 1995 ‘betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen’ volledig opgeheven wordt bij artikel 122 van het voorontwerp, moet de verwijzing naar artikel 5 van die wet in de kolom met als opschrift “Aard van de toegestane uitgaven” van rubriek 25-8 van de voornoemde tabel eveneens vervangen worden.

Artikel 88

De Franse tekst van het ontworpen artikel 59, § 3, van de wet van 20 januari 1999 ‘ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België’ moet op taalkundig vlak herzien worden.

Artikel 89

De woorden “de akten bedoeld in hoofdstuk 5 van titel 1 en in titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek” moeten vervangen worden door de woorden “de akten bedoeld in hoofdstuk 4 van titel 1 en in titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek”. Titel 1 van boek 2 van dat wetboek bevat immers slechts vier hoofdstukken.

Artikel 90

1. De woorden “hoofdstuk 4 van titel 2 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek” moeten vervangen worden door de woorden “hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek”. Titel 2 van boek 3 van dat wetboek bevat immers slechts twee hoofdstukken.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 95.

Artikel 92

In de Franse tekst moet de verwijzing naar artikel 91 van de wet van 16 juli 2004 ‘houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht’ vervangen worden door een verwijzing naar artikel 89 van die wet.

Artikel 93

1. In artikel 93 moeten de woorden “gewijzigd bij de wetten van 17 maart 2013, (...)” vervangen worden door de woorden “ingevoegd bij de wet van 17 maart 2013 en gewijzigd bij de wetten van (...)”.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 94.

Artikel 102

1. In de Franse tekst moet het correcte opschrift vermeld worden van de wet van 5 juni 1972, namelijk “loi sur la sécurité des bâtiments de navigation”.
2. In de Nederlandse tekst moeten de woorden “de artikelen 22 en 28 van de wet” vervangen worden door de woorden “van de artikelen 22 en 28 van de wet” en de woorden “de artikelen 8.1.19, § 2, eerste lid, 2^o” door de woorden “aan artikel 8.1.19, § 2, eerste lid, 2^o”.

Hoofdstuk 4 – Opheffingsbepalingen

Artikel 112

De woorden “24 april 2014” moeten vervangen worden door de woorden “5 juli 2018”.

Artikel 116

In de Franse tekst moeten de woorden “la loi du 8 juillet 1977” vervangen worden door de woorden “la loi du 8 juillet 1976”.

Artikel 120

Op de vraag waarom de wet van 17 juli 1987 ‘houdende goedkeuring van het Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties, en van de Bijlage, opgemaakt te Genève op 6 april 1974’ opgeheven wordt, heeft de gemachtigde ambtenaar als volgt geantwoord:

“Het Verdrag van Genève van 6 april 1974 inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties bood een internationaal regelgevend kader voor scheepvaartconferenties, met name door middel van regels voor de toegang tot ladingaandelen voor scheepvaartondernemingen die gevestigd zijn op het grondgebied van bij het verdrag aangesloten Staten die hun wederzijds buitenlands vervoer verzorgen. Ingevolge Verordening (EG) Nr. 1419/2006 van de Raad van 25 september 2006 ‘houdende intrekking van Verordening (EEG) Nr. 4056/86 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer en tot wijziging van Verordening (EG) Nr. 1/2003 inzake de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening tot cabotage en internationale wilde vaart’ en Verordening (EG) Nr. 1490/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2007 ‘tot intrekking van Verordening (EEG) Nr. 954/79 van de Raad betreffende de bekrachtiging door de lidstaten van of de toetreding van de lidstaten tot het Verdrag van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties’ geldt het in artikel 101 van het EU-Werkingsverdrag neergelegde kartelverbod thans ook voor geregeld zeevervoer, mogen scheepvaartconferenties niet langer vervoer van of naar de

havens van de lidstaten verzorgen, en worden de lidstaten belet aan hun verplichtingen in het kader van het Verdrag te voldoen. In deze context zijn een aantal lidstaten reeds overgegaan tot formele opzegging van het UNCTAD-Verdrag. Mede in aanmerking nemend de algemene doelstelling van het Belgisch Scheepvaartwetboek om België inz. ten opzichte van de buurlanden geen ongerechtvaardigde uitzonderingsposities te laten innemen, zal ook België het Verdrag opzeggen.

Daarnaast wordt voorzien in de opheffing van voornoemde wet van 17 juli 1987, omdat dit niet uitsluitend een goedkeuringswet betreft. De wet bevat ook bepalingen ter uitvoering van het Verdrag.”

Die toelichting zou in de commentaar bij het artikel gegeven moeten worden.

Artikel 123

Aangezien in de wet van 3 mei 1999 ‘tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie’ nog andere wijzigingen aangebracht zijn dan die welke in artikel 123 vermeld worden, wordt voorgesteld om de woorden “gewijzigd bij de wetten van 22 december 2004 en” te vervangen door de woorden “laatstelijk gewijzigd bij de wet van”.

Artikel 132

Er dient vermeld te worden dat de wet van 2 juni 2012 ‘betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen’ gewijzigd is⁵⁹ bij het arrest van het Grondwettelijk Hof van 21 november 2013⁶⁰ en bij de wet van 11 augustus 2017.⁶¹

Artikel 133

In de Franse tekst moet in de datum van de wet het getal “19” ingevoegd worden tussen de woorden “La loi du” en de woorden “décembre 2012”.

Artikel 139

In de Franse tekst moeten de woorden “hypothèques marite” vervangen worden door de woorden “hypothèques maritimes”.

⁵⁹ *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 138.

⁶⁰ Arrest nr. 158/2013.

⁶¹ Wet van 11 augustus 2017 ‘tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen’.

Hoofdstuk 5 – Overgangsbepalingen

Artikel 141

Wat de meting betreft, voorziet artikel 141 in een overgangsbepaling die van toepassing is op de schepen waarvan de kiel gelegd is of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 18 juli 1982.

In de commentaar bij het artikel wordt in dat verband het volgende gesteld:

“Deze voorgestelde bepaling is de overname van de overgangsbepaling die reeds voorkwam in artikel 20, § 3, van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting. Zij geldt voor bepaalde schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevond vóór 18 juli 1982. Dergelijke schepen worden stilaan zeldzaam, maar de bepaling behoudt vooralsnog haar belang.”

De commentaar bij die bepaling moet aldus aangevuld worden dat uitgelegd wordt waarom de datum van 18 juli 1982 gekozen is. Naar aanleiding van een vraag in dat verband heeft de gemachtigde ambtenaar als volgt geantwoord:

“Dit artikel is de vertaling van de bepaling van artikel 20 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting. 18 juli 1982 is de dag waarop het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij wet van 7 april 1975 in werking is getreden en dus de datum waarop schepen waarvoor de kiel werd gelegd sinds die dag, de bepalingen van het verdrag op van toepassing zijn (sic).”

Die toelichting zou opgenomen moeten worden in de commentaar bij het artikel.

Artikel 144

De woorden “hoofdstuk 4 van titel 2” moeten vervangen worden door de woorden “hoofdstuk 2 van titel 2”, aangezien titel 2 van boek 3 van het voorontwerp slechts 2 hoofdstukken bevat.

Artikel 145

In de Franse tekst van het eerste lid moeten de woorden “en suspens” vervangen worden door het woord “pendantes”, zoals in de commentaar bij het artikel bevestigd wordt.

Artikel 146

In de Franse tekst van het derde lid moet het woord “valides” vervangen worden door de woorden “d’application”.

Artikel 147

In paragraaf 1 dient geen melding gemaakt te worden van de wet van 21 mei 1991 ‘betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk’, aangezien die wet niet bij het voorontwerp gewijzigd wordt.⁶²

SLOTBEPALINGEN

1. In de Franse tekst moet het eerste onderdeel van elke groepering van artikelen aangegeven worden met de rangtelwoorden “1er” of “1re”. Men schrijve dus “Livre 1er, Titre 1er, Chapitre 1er, Section 1re en Sous-section 1re” in plaats van “Livre 1, Titre 1, Chapitre 1, Section 1 en Sous-section 1”. Hetzelfde geldt voor de artikelen en de onderverdelingen van artikelen. Men schrijve dus “§ 1er” in plaats van “§ 1”.⁶³

2. Het hele dispositief van het voorontwerp moet herzien worden zodat daarin rekening gehouden wordt met de regels van de wetgevingstechniek met betrekking tot de schrijfwijze van getallen, meer bepaald wat het voluit schrijven van de proceduretermijnen betreft.⁶⁴

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET

⁶² Die wet wordt wel gewijzigd bij de wet van 5 juli 2018 ‘betreffende de pleziervaart’, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 3105/001. Tevens kan opgemerkt worden dat de wet van 21 mei 1991 sinds de zesde staatshervorming krachtens artikel 6, § 1, X, 11°, BWHI gedeeltelijk onder de bevoegdheid van de Gewesten valt (zie dienaangaande de bijzondere opmerking die in advies 63.286/4 van 30 april 2018 gemaakt is met betrekking tot artikel 28 van het voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 5 juli 2018).

⁶³ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbevelingen 52, 57.1.2 en 64.

⁶⁴ *Ibidem*, aanbeveling 6.2.