AD.

L. 12.451/2.

L
1F

- 1 2 6 OKT. 1976
Coordination

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 5 décembre 1975, d'une demande d'avis sur un projet de loi "portant approbation et exécution de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, et ses Annexes, faites à Oslo le 15 février 1972", a donné le 17 décembre 1975 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 5e december 1975 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen, en zijn Bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972", heeft de 17e december 1975 het volgend advies gegeven :

26. 10. 76

La Convention qui est soumise à l'assentiment des Chambres législatives, dispose que toute immersion des substances visées à l'annexe I, est interdite (article 5); que celle des substances et matériaux repertoriés à l'annexe II est soumise à un permis spécifique (article 6) et, qu'enfin, celle de toutes autres substances et matériaux est soumise à l'agrément des autorités nationales (article 7).

Les annexes à la Convention peuvent être modifiées par les représentants des parties contractantes, réunis au sein d'une commission instituée par l'article 16 et dont les missions sont précisées à l'article 17.

Les dispositions des articles 5, 6 et 7 sont l'expression d'un principe général contenu dans l'article 1er; leur champ d'application est délimité par l'article 2 sous la réserve, toutefois, que l'article 3 engage les parties contractantes à prendre les mesures nécessaires pour éviter l'immersion de substances nocives en dehors de la zone déterminée par l'article 2.

La rédaction de l'article 9 de la Convention ne permet pas de savoir si cet article autorise, en des circonstances exceptionnelles - en cas de situation critique est-il précisé - de déroger aux dispositions impératives et absolues de l'article 5 qui ne prévoient aucune exception et si, dans ces circonstances, l'élimination de substances visées à l'annexe I peut avoir lieu par immersion; en d'autres termes, les "moyens de destruction ou d'élimination les plus satisfaisants selon les circonstances" englobent-ils l'immersion en mer de ces substances ?

*

.../...

On observera que l'intitulé néerlandais de la Convention, qui est une simple traduction de l'original de la Convention, lequel a été établi en français et en anglais, est différent de celui qui figure dans l'intitulé du projet de loi et à l'article 1er de celui-ci.

*

Le projet de loi tend non seulement à l'approbation de la Convention du 15 février 1972 mais a également pour objet d'édicter des dispositions destinées d'une manière générale à en assurer l'exécution.

Les articles 2 à 13 du projet réalisent cet objectif et ne peuvent être considérés comme tendant à introduire en droit interne des dispositions qui seraient indépendantes de la Convention.

Ces intentions sont confirmées non seulement par les explications du fonctionnaire délégué quant aux intentions du Gouvernement, mais également par l'économie générale du projet dont l'intitulé et la plupart des dispositions se réfèrent à des textes précis de la Convention dans le seul but de leur procurer une exécution appropriée.

Il en résulte que la future loi n'entrera en vigueur au plus tôt qu'au moment où la Convention du 15 février 1972 aura acquis force obligatoire en Belgique, c'est-à-dire, le trentième jour après le dépôt de l'instrument de ratification par celle-ci (article 23.2 de la Convention); la loi ne demeurera en vigueur qu'aussi longtemps que la Belgique sera liée par cette Convention (article 24).

*

.../...

A cet égard, l'on observera que selon l'exposé des motifs du projet, la Convention du 15 février 1972 a servi de base à l'élaboration et à l'adoption de la Convention de Londres du 29 décembre 1972, de portée universelle, sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, Convention qui a le même but et le même contenu et qui sera également soumise à l'assentiment des Chambres législatives après qu'elles auront approuvé la présente convention.

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas la raison pour laquelle les deux conventions ne sont pas soumises en même temps à l'assentiment des Chambres législatives. La procédure envisagée par le Gouvernement est de nature à susciter des difficultés pouvant résulter de divergences entre les textes des deux conventions.

Article 2.

L'article 2, § 2, du projet autorise le Roi à approuver et à faire exécuter, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées par la Commission aux annexes de la Convention ou qui seraient recommandées par elle.

Cette disposition constitue un assentiment anticipé des Chambres aux modifications qui seraient envisagées aux annexes de la Convention.

.../...

/Si le procédé de l'assentiment anticipé peut se réclamer d'assez nombreux précédents, encore faut-il que cet assentiment ne soit pas tellement général qu'il constituerait une sorte de blanc-seing donné au Roi, ce qui ne serait pas en conformité avec le prescrit de l'article 68 de la Constitution. Dans la mesure où les modifications proposées seraient de nature à entraîner par elles-mêmes l'intervention des Chambres et où l'assentiment donné à la Convention ne les couvrirait pas, l'article 2, § 2, du projet ne dispenserait pas le Roi de demander cet assentiment.

Il est proposé de rédiger comme suit le § 2 :

"§ 2. Il est autorisé à approuver et à faire exécuter, le cas échéant, les modifications aux annexes qui, conformément aux articles 17(d) et 18.2 de la Convention sont recommandées par la commission aux Etats parties à la Convention.

*

Article 3.

/Le paragraphe 1er de cet article n'est conforme ni à l'esprit ni à la lettre de la Convention, qui a pour objet d'assurer entre les Etats contractants des règles uniformes quant à l'interdiction d'immersion de certaines substances. En permettant au Roi d'étendre les conditions prévues à l'annexe I de la Convention, le législateur autoriserait une rupture unilatérale de l'uniformité établie par les parties contractantes./

.../...

Le paragraphe 2, interprété à la lumière de l'exposé des motifs ne paraît avoir d'autre objet que de donner au Roi l'autorisation de déléguer certains pouvoirs au Ministre. S'il en est ainsi, le texte devrait être rédigé comme suit :

"Il peut en outre, en conformité avec les recommandations prévues à l'article 9 de la Convention, autoriser le ministre ...".

Article 4.

Au paragraphe 1er, mieux vaudrait utiliser la terminologie de la Convention et, en conséquence, remplacer les termes "licence spécifique" par "permis spécifique" et "autorisation" par "agrément".

Le paragraphe premier pourrait être rédigé comme suit :

"§ 1er. Le Roi détermine les modalités d'une demande d'obtention préalable du permis spécifique ou de l'agrément comme prévu aux articles 6 et 7 de la Convention ainsi que les conditions dans lesquelles ce permis spécifique ou cet agrément peut être obtenu ou être déclaré périmé".

La rédaction suivante est proposée pour le paragraphe 3 :

.../...

"§ 3. Le Roi peut également prévoir que le bénéficiaire d'un permis spécifique ou d'un agrément est tenu de verser avant la délivrance du document une somme comme garantie des engagements qu'il a contractés dans le cadre de la présente loi. Le Roi fixe le montant de cette garantie qui est acquise au Trésor lorsque le titulaire de ce permis spécifique ou de cet agrément ne remplit pas ses engagements".

Article 5.

Le paragraphe 1er de cet article confère au Roi des pouvoirs qu'Il possède en sa qualité de titulaire du pouvoir exécutif.

Le paragraphe 2 du même article est dépourvu de portée juridique. Il ne crée aucune obligation d'inscription de crédits au budget.

L'article 5 doit donc être supprimé.

*

Articles 6 à 8.

Ces articles soulèvent les observations suivantes :

1. La rédaction de ces articles n'est pas claire. Elle ne reflète pas la terminologie de l'article 19, b, de la Convention. Ni le texte, ni l'exposé des motifs ne permettent d'en déterminer la portée exacte. Au surplus, certaines de ces dispositions ne paraissent pas toujours correspondre aux intentions du Gouvernement telles qu'elles peuvent se déduire de l'exposé des motifs. Il en est ainsi notamment de l'article 6, § 1er, alinéa 2.

.../...

Par ailleurs, les articles et leurs subdivisions se succèdent dans un ordre qui n'est pas logique.

2. L'article 19, 2, de la Convention définit ce qu'il faut entendre par les mots "navires et aéronefs". Il serait dès lors préférable, dans les articles 6 à 8 de même qu'aux articles 11 et 12, de s'en tenir à cette terminologie.

3. L'article 8, § 1er, édicte des peines à l'encontre du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant d'un navire ou aéronef qui, en vue d'obtenir un permis spécifique ou une autorisation d'immersion, a "sciemment fourni des données inexactes de telle nature...".

La fourniture de données inexactes ne sera punissable que si le Roi prévoit que la demande doit être introduite par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant. Echapperait ainsi aux poursuites toute autre personne, même celle qui aurait sciemment fourni des données inexactes au propriétaire, à l'armateur ou à l'exploitant.

4. Le paragraphe 2 de l'article 8 a un objet différent de celui du § 1er; et devrait être repris en un article distinct.

5. Les textes de droit pénal étant de stricte interprétation, le maintien des articles 6 à 8 dans leur rédaction actuelle risque d'énerver la répression des infractions. Ils doivent être entièrement revus.

*

Article 9.

L'article 9 du projet rend applicables aux infractions à la future loi, les dispositions du Livre 1er du Code pénal; mais, s'écartant de la pratique actuelle la plus courante, il exclut l'application de l'article 85 relatif aux circonstances atténuantes./

*

.../...

Article 11.

L'article 11 du projet concerne des mesures accessoires qui peuvent être prises à charge du propriétaire, armateur ou exploitant d'un navire ou aéronef, lorsqu'une infraction aux dispositions des articles 6 ou 7 a été relevée.

Dans cette éventualité, le projet institue un droit de rétention, exercé par le commissaire maritime ou l'inspecteur de la police aérienne, sur le navire ou aéronef à l'aide duquel l'infraction a été commise ainsi que tout autre navire ou aéronef appartenant à la même personne ou exploité par celle-ci.

Ce droit peut être exercé, précise le texte "au vu d'une copie du procès verbal lui adressé par les autorités verbalisantes".

Cette mesure de rétention du ou des navires ou aéronefs peut être levée par le commissaire maritime ou l'inspecteur de la police aérienne lorsque la preuve est apportée du versement à titre de cautionnement (et non "de caution") d'une somme s'élevant au maximum de la peine prévue à l'article 6 ou 7, selon la nature de l'infraction pour laquelle procès-verbal a été dressé (et non "infraction verbalisée").

En ce qui concerne les navires, ce droit de rétention est déjà prévu dans la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime, dont l'article 1er, modifié par la loi du 5 mai 1936, détermine les missions et compétences du commissaire maritime, lesquelles sont notamment de veiller à l'exécution des saisies et de retenir les navires d'un armement :

.../...

"A. dont un batiment, par une infraction aux lois et règlements, a encouru une amende,

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

L'article 37 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne prévoit également des mesures de rétention à l'encontre des aéronefs qui ne satisfont pas aux prescriptions réglementaires auxquelles ils sont soumis ou "pour lesquels les péages, taxes, redevances ou droits réglementaires n'auront pas été liquidés".

Le projet étend les compétences des commissaires maritimes et des inspecteurs de la police aéronautique (et non aérienne, article 40 de la loi du 27 juin 1937) qui pourront désormais retenir les navires ou aéronefs avant qu'une décision soit prise quant à l'infraction et avant que ne soit établie l'existence d'une créance en faveur du Trésor.

Il convient de déterminer la portée précise de cette disposition.

La mesure de rétention d'un ou de plusieurs navires ou aéronefs d'un propriétaire, armateur ou exploitant peut être décidée par le commissaire maritime ou l'inspecteur de la police aéronautique lorsqu'une infraction aux articles 6 ou 7 est constatée par les "autorités verbalisantes".

.../...

Par application des dispositions de l'article 15.2 de la Convention, peut-on considérer que le procès-verbal dressé par une autorité étrangère et dont une copie est adressée au commissaire maritime ou à l'inspecteur de la police aéronautique, permette d'exécuter la mesure de rétention prévue à l'article 11?

Pour que le législateur soit éclairé d'une manière précise sur la portée des mots "autorités verbalisantes", il est indispensable que l'exposé des motifs, qui sur ce point est muet, en fasse un commentaire précis.

*

OBSERVATION GENERALE.

La rédaction d'un grand nombre de dispositions du projet ainsi que celle de l'exposé des motifs est défectueuse et gagnerait à être revue.

Het Verdrag waarvoor de instemming van de Wetgevende Kamers wordt gevraagd, bepaalt dat het storten van de in bijlage I genoemde stoffen geheel verboden is (artikel 5), dat voor het storten van de in bijlage II voorkomende stoffen en materialen een bijzondere vergunning vereist is (artikel 6) en dat ten slotte het storten van enige andere stof of enig ander materiaal slechts met machtiging van de nationale overheden mag plaatshebben (artikel 7).

De bijlagen van het Verdrag kunnen worden gewijzigd door de vertegenwoordigers van de Verdragsluitende Partijen, bijeengekomen in een commissie die door artikel 16 wordt ingesteld en waarvan de taak in artikel 17 is omschreven.

De bepalingen van de artikelen 5, 6 en 7 zijn nadere formuleringen van een algemeen beginsel, dat in artikel 1 is neergelegd; de werkingssfeer van die bepalingen krijgt haar grenzen omschreven in artikel 2, onder voorbehoud echter dat de Verdragsluitende Partijen in artikel 3 overeenkomen dat zij de nodige maatregelen zullen nemen om het storten van schadelijke stoffen buiten het in artikel 2 omschreven gebied te voorkomen.

Artikel 9 van het Verdrag is zo geredigeerd dat niet kan worden uitgemaakt of het toestaat dat in buitengewone omstandigheden - "in geval van een noodtoestand", zegt het artikel - wordt afgeweken van de dwingende en absoluut geldende bepalingen van artikel 5, die niet in enige

.../...

uitzondering voorzien, en of het wegwerken van stoffen als bedoeld in bijlage I onder zodanige omstandigheden door storting mag geschieden; met andere woorden : behoort het storten van die stoffen in zee mede tot "de meest afdoende middelen van vernietiging of wegwerking" "met inachtneming van de bestaande omstandigheden" ?

*

Op te merken valt dat het Nederlandse opschrift van het Verdrag, dat een gewone vertaling is van het origineel van het Verdrag dat in het Frans en in het Engels geredigeerd is, verschilt van het opschrift dat voorkomt in het opschrift en in artikel 1 van het wetsontwerp.

*

Het wetsontwerp beoogt niet alleen de goedkeuring van het Verdrag van 15 februari 1972; het bevat ook bepalingen die in het algemeen bestemd zijn om het Verdrag uit te voeren.

De artikelen 2 tot 13 van het ontwerp verwezenlijken dat doel; zij kunnen niet worden geacht in het interne recht bepalingen in te voeren die los van het Verdrag zouden staan.

Die bedoelingen worden bevestigd, niet alleen door de uitleg welke de gemachtigde ambtenaar heeft verstrekt, maar ook door de algemene opzet van het ontwerp waarvan het opschrift en de meeste bepalingen naar wel bepaalde teksten van het Verdrag verwijzen met het enige doel er een passende uitvoering aan te geven.

.../...

Hieruit volgt dat de toekomstige wet ten vroegste in werking zal treden op het tijdstip dat het Verdrag van 15 februari 1972 in België bindende kracht zal hebben gekregen, dit is de dertigste dag volgende op de datum waarop België "zijn ratificatieoorkonde heeft gedepondeerd" (artikel 23.2 van het Verdrag); de wet zal slechts van kracht blijven zolang België door dat Verdrag gebonden zal zijn (artikel 24).

*

In dit opzicht moge worden opgemerkt dat, volgens de memorie van toelichting van het ontwerp, het Verdrag van 15 februari 1972 als basis heeft gediend voor het opmaken en aannemen van het universele Verdrag van Londen van 29 december 1972 ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afvalstoffen, een Verdrag met hetzelfde doel en dezelfde inhoud waarvoor de instemming van de Wetgevende Kamers ook zal worden gevraagd nadat eerst het onderhavige Verdrag zal zijn goedgekeurd.

Het is de Raad van State niet duidelijk waarom beide Verdragen niet tegelijkertijd aan de Wetgevende Kamers worden voorgelegd. De door de Regering gevolgde werkwijze kan moeilijkheden opleveren als de teksten van beide Verdragen van elkaar mochten afwijken.

.../...

Artikel 2.

Artikel 2, § 2, van het ontwerp machtigt de Koning om de wijzigingen welke de commissie aan de bijlagen van het Verdrag mocht aanbrengen of welke zij mocht aanbevelen "desgevallend goed te keuren en daaraan uitwerking te verlenen".

Deze bepaling is een vooruit gegeven instemming van de Kamers met de wijzigingen van de bijlagen van het Verdrag die mochten worden overwogen.

Al heeft het procédé van de vooruit gegeven instemming al vrij veel precedenten gekend, toch mag die instemming niet zo algemeen zijn dat zij aan de Koning als het ware een blanco-volmacht zou verlenen, hetgeen niet in overeenstemming zou zijn met artikel 68 van de Grondwet. In zover de voorgestelde wijzigingen van die aard zouden zijn dat zij uit zichzelf het optreden van de Kamers zouden meebrengen, en in zover zij niet gedekt zouden zijn door de voor het Verdrag verleende instemming, zou artikel 2, § 2, van het ontwerp de Koning er niet van ontslaan die instemming te vragen.

Voorgesteld wordt § 2 als volgt te redigeren :

"§2. Hij is gemachtigd in voorkomend geval goedkeuring en uitvoering te geven aan de wijzigingen van de bijlagen die overeenkomstig de artikelen 17(d) en 18.2 van het Verdrag door de commissie aan de Verdragsluitende Staten worden aanbevolen".

.../...

Artikel 3.

De eerste paragraaf van dit artikel beantwoordt noch aan de geest noch aan de letter van het Verdrag, dat tot doel heeft tussen de Verdragsluitende Staten eenvormige regelen te stellen betreffende het verbod bepaalde stoffen in zee te storten. Als de Wetgever de Koning zou machtigen om de in bijlage I van het Verdrag bepaalde voorwaarden te verruimen, zou hij een eenzijdige verbreking van de door de Verdragsluitende Staten vastgestelde eenvormigheid toestaan.

Geïnterpreteerd in het licht van de memorie van toelichting, lijkt paragraaf 2 geen ander doel te hebben dan de Koning te machtigen om bepaalde bevoegdheden aan de Minister op te dragen. Is dat zo, dan zou de tekst als volgt moeten worden geredigeerd :

"Hij kan bovendien, overeenkomstig de aanbevelingen bedoeld in artikel 9 van het Verdrag, de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort machtigen ...".

*

.../...

Artikel 4.

In § 1 zou ook in de Franse tekst beter kunnen worden gewerkt met de terminologie van het Verdrag; derhalve vervange men de woorden "licence spécifique" door "permis spécifique" en "autorisation" door "agrément".

Paragraaf 1 zou als volgt kunnen worden geredigeerd :

"§ 1. De Koning stelt nadere regelen voor de aanvraag tot het voorafgaand verkrijgen van de bijzondere vergunning of van de machtiging zoals voorgeschreven in de artikelen 6 en 7 van het Verdrag, en bepaalt de voorwaarden waaronder die bijzondere vergunning of die machtiging kan worden verkregen of vervallen verklaard.

Voor § 3 wordt de volgende redactie voorgesteld :

"§ 3. De Koning kan ook bepalen dat de verkrijger van een bijzondere vergunning of van een machtiging vooraleer het document wordt afgegeven een som moet storten als waarborg voor de verbintenissen welke hij in het raam van deze wet heeft aangegaan. De Koning bepaalt het bedrag van die waarborg, die aan de Staatskas vervalt wanneer de houder van die bijzondere vergunning of van die machtiging zijn verbintenissen niet nakomt".

.../...

Artikel 5.

Paragraaf 1 van dit artikel verleent aan de Koning bevoegdheden welke hij bezit doordat de uitvoerende macht bij hem berust.

Paragraaf 2 van hetzelfde artikel heeft geen rechtsinhoud. Er wordt immers geen enkele verplichting opgelegd om kredieten op de begroting uit te trekken.

Artikel 5 moet dus vervallen.

*

Artikelen 6 tot 8.

Bij deze artikelen zijn de volgende opmerkingen te maken :

1. De redactie van deze artikelen is niet duidelijk. Zij geeft de terminologie van artikel 19, b, van het Verdrag niet weer. Noch aan de hand van de tekst, noch aan de hand van de memorie van toelichting kan de juiste strekking ervan worden achterhaald. Bovendien blijken sommige van die bepalingen niet altijd te beantwoorden aan de bedoelingen van de Regering zoals die uit de memorie van toelichting kunnen worden afgeleid. Dat is onder meer het geval met artikel 6, § 1, tweede lid.

.../...

Anderzijds komen die artikelen en hun onderverdelingen in een volgorde die niet logisch is.

2. Artikel 19, 2, van het Verdrag zegt wat moet worden verstaan onder "schepen en luchtvaartuigen". Het ware dan ook verkieslijk zich in de artikelen 6 tot 8 alsook in de artikelen 11 en 12 aan die terminologie te houden.

3. Artikel 8, § 1, straft de eigenaar, de reder of de exploitant van een schip of luchtvaartuig, die met het oog op het verkrijgen van een bijzondere vergunning of een machtiging tot storten "wetens en willens onjuiste gegevens heeft verstrekt welke van die aard zijn dat ...".

Het verstrekken van onjuiste gegevens zal alleen strafbaar zijn als de Koning bepaalt dat de aanvraag moet worden ingediend door de eigenaar, de reder of de exploitant. Andere personen zouden dus niet kunnen worden vervolgd, zelfs niet die welke bewust onjuiste gegeven mochten hebben verstrekt aan de eigenaar, aan de reder of aan de exploitant.

4. Paragraaf 2 van artikel 8 heeft een ander onderwerp dan § 1; die bepaling zou een afzonderlijk artikel moeten vormen.

5. Aangezien strafbepalingen strikt moeten worden uitgelegd, dreigen de artikelen 6 tot 8, als zij in hun huidige redactie worden gehandhaafd, de bestraffing van de misdrijven te ontzenuwen. Zij moeten geheel herzien worden.

*

.../...

Artikel 9.

Artikel 9 van het ontwerp verklaart de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek toepasselijk op overtreding van de toekomstige wet; afwijkend van de meest gangbare praktijk, sluit het echter de toepassing van artikel 85 betreffende de verzachtende omstandigheden uit.

*

Artikel 11.

Artikel 11 van het ontwerp heeft betrekking op bijkomende maatregelen die ten aanzien van de eigenaar, de reder of de exploitant van een schip of een luchtvaartuig kunnen worden genomen wanneer een overtreding van het bepaalde in de artikelen 6 of 7 is vastgesteld.

Voor dat geval voert het ontwerp een recht van aanhouding in, dat door de waterschout of door de inspecteur van de luchtvaartpolitie wordt uitgeoefend ten aanzien van het schip of het luchtvaartuig waarmede het misdrijf is gepleegd, alsook ten aanzien van enig ander schip of luchtvaartuig dat aan dezelfde persoon toebehoort of door hem wordt geëxploiteerd.

Dat recht kan worden uitgeoefend, aldus de tekst, "op vertoon van een afschrift van het proces-verbaal dat hem door de verbaliserende overheden is overhandigd".

.../...

Die maatregel tot aanhouding van het schip of luchtvaartuig of van de schepen of luchtvaartuigen kan door de waterschout of door de inspecteur van de luchtvaartpolitie worden opgeheven wanneer het bewijs is geleverd dat een borgsom is betaald ten belope van het maximum van de straf bepaald in artikel 6 of in artikel 7, naar gelang van de aard van het misdrijf waarvoor proces-verbaal is opgemaakt.

Voor schepen is in dat recht van aanhouding reeds voorzien door de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie, waarvan artikel 1, gewijzigd bij de wet van 5 mei 1936, de taak en de bevoegdheid van de waterschout bepaalt; deze bestaan onder meer in het waken voor de uitvoering van het beslag en in het aanhouden van de schepen van een rederij :

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

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

Artikel 37 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart voorziet eveneens in maatregelen tot aanhouding ten aanzien van luchtvaartuigen die niet voldoen aan de reglementaire voorschriften waaraan zij onderworpen zijn of waarvoor "de rechten, taksen, vergoedingen of gelden bij de reglementen voorzien niet betaald werden".

.../...

Het ontwerp breidt de bevoegdheid van de waterschouten en van de inspecteurs van de luchtvaartpolitie uit; voortaan zullen zij schepen en luchtvaartuigen kunnen aanhouden vooraleer een beslissing is genomen inzake de overtreding en vooraleer het bewijs is geleverd dat er een schuldvordering ten voordele van de Staatskas bestaat.

De strekking van deze bepaling dient nauwkeurig te worden bepaald.

Tot aanhouding van een of meer schepen of luchtvaartuigen van een eigenaar, een reder of een exploitant kan door de waterschout of door de inspecteur van de luchtvaartpolitie worden besloten wanneer een overtreding van de artikelen 6 of 7 vastgesteld is door de "verbaliserende overheden".

Mag, gelet op het bepaalde in artikel 15.2 van het Verdrag, worden aangenomen dat de in artikel 11 bedoelde maatregel tot aanhouding kan worden toegepast op grond van het door een buitenlandse overheid opgemaakte proces-verbaal waarvan een afschrift aan de waterschout of aan de inspecteur van de luchtvaartpolitie is gezonden ?

Opdat de wetgever juist kan weten wat de strekking is van de woorden "verbaliserende overheden", is nadere uitleg in de memorie van toelichting - die daarover niets zegt - volstrekt noodzakelijk.

*

.../...

ALGEMENE OPMERKING.

De redactie van heel wat bepalingen van het ontwerp alsook die van de memorie van toelichting laat te wensen over en zou moeten worden herzien.

La chambre était composée de

Messieurs : J. MASQUELIN, président,
de Heren : voorzitter,

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

R. PIRSON, assesseurs de la section de législation,
M. VERSCHELDEN, bijzitters van de afdeling wetgeving,

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

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

Le rapport a été présenté par M. E. RONSMANS, auditeur adjoint.

De kamer was samengesteld uit

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. E. RONSMANS, adjunct-auditeur.

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

J. TRUYENS. J. MASQUELIN.