BV.

- 1 -

14-07-1989
Vandemeulebroeke
Transmis à M.
Overgemaakt aan de H.

L. 18.882/9.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, le 23 janvier 1989, d'une demande d'avis sur un projet de loi "portant instauration d'un registre des pavillons belges", a donné le 24 mai 1989 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 23 januari 1989 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "houdende instelling van een Belgisch vlagregister", heeft op 24 mei 1989 het volgend advies gegeven :

OBSERVATION GENERALE.

La loi en projet abroge notamment la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires de mer et à l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur, la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer et les articles 4, 5, 7, 7bis et 272bis du livre II du Code de commerce, et charge le Roi d'établir une nouvelle réglementation en la matière.

Dans la mesure où le projet de loi vise l'immatriculation des bateaux de haute mer, c'est-à-dire naviguant dans la mer territoriale et au-delà, il peut être considéré que le législateur national est compétent, à l'exclusion des Régions, pour régler la matière et que celles-ci ne doivent pas être associées à l'élaboration de cette réglementation en exécution de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée le 8 août 1988. En effet, le territoire des Régions ne s'étend pas à la mer territoriale. Ce n'est que dans des hypothèses tout à fait limitées que la loi spéciale précitée leur donne une certaine compétence (article 6, § 1er, X, alinéa 2).

Par contre, dans la mesure où le projet vise à étendre l'immatriculation aux bateaux de la navigation intérieure, la matière est également de la compétence de l'Etat mais les Régions doivent être, conformément à l'article 6, § 4, 3°, précité, associées à l'élaboration de cette réglementation.

.../...

D'après les renseignements fournis au Conseil d'Etat par le fonctionnaire délégué, les Exécutifs régionaux n'ont pas été associés à l'élaboration du projet.

En ce qui concerne les dispositions relatives à l'immatriculation des bateaux d'intérieur, le projet n'est donc pas en état d'être soumis au Conseil d'Etat. Ces dispositions ne pourraient lui être soumises à nouveau qu'après l'accomplissement de cette formalité.

Sous la réserve de l'observation générale qui précède, des observations particulières et des propositions de texte suggérées dans le cadre de l'examen des différents articles, il est proposé de diviser le texte comme suit :

Chapitre Ier. - Dispositions générales.

Article 1er : § 1er : art. 1er du projet
§ 2 : art. 3, 1°, du projet
§ 3 : art. 3, 3°, 4° et 5°, du projet
§ 4 : art. 3, 6°, du projet
Article 2 : art. 3, 8°, du projet
Article 3 : art. 3, 9°, du projet
Article 4 : art. 3, 10°, du projet
Article 5 : § 1er : art. 4, §§ 1er, 3, 4 et 6 (partim), du projet
§ 2 : art. 4, § 2, du projet
Article 6 : art. 4, §§ 5 et 6 (partim), du projet
Article 7 : § 1er : art. 2, §§ 1er et 2, du projet
§ 2 : art. 3, 7°, du projet
§ 3 : art. 2, § 3, du projet
Article 8 : art. 5 du projet
Article 9 : art. 7 du projet
Article 10 : art. 12 du projet

.../...

Chapitre II. - Dispositions modificatives.

Article 11 : art. 6 du projet
Article 12 : art. 8, 1°, du projet
Article 13 : art. 8, 2°, du projet
Article 14 : art. 8, 3°, du projet
Article 15 : art. 8, 4°, du projet
Article 16 : art. 10 du projet (à l'exception du § 3 de l'art. 10).
Article 17 : art. 11 du projet
Article 18 : art. 13 du projet.

Chapitre III - Dispositions abrogatoires.

Article 19 : art. 15 du projet.

Chapitre IV - Dispositions transitoires et finales.

Article 20 : art. 14 du projet
Article 21 : art. 16 du projet.

EXAMEN DU TEXTE.

INTITULE.

La loi en projet contient des dispositions qui n'ont rien à voir avec le registre des pavillons belges (art. 6, 9 et 10, § 3). Si ces articles sont maintenus, il convient d'adapter l'intitulé.

.../...

FORMULE DE PRESENTATION.

Le texte néerlandais devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui a été faite dans la version néerlandaise du présent avis.

DISPOSITIF.

Article 1er.

Le terme "bâtiment" est plus large que le terme "navire" qu'utilise la loi du 2 avril 1965 pour viser les navires de mer.

Conformément à l'observation générale, dans l'état actuel du projet, le champ d'application de l'article 1er doit être limité aux navires de mer et la terminologie des autres dispositions du projet doit être adaptée en conséquence.

Le texte néerlandais du projet appelle en outre une observation de forme, qui est formulée dans la partie néerlandaise du présent avis.

Article 2.

Le paragraphe 1er du texte néerlandais devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui a été faite dans la version néerlandaise du présent avis.

.../...

Article 3.

1) Selon le 1°, le Roi est chargé de déterminer les "bâtiments" qui doivent ou peuvent "être enregistrés sous pavillon belge". Dans un souci de concordance, ces mots doivent être remplacés par les mots "être immatriculés au registre des pavillons belges". La même remarque vaut pour les articles ultérieurs dont la terminologie diffère de celle de l'article 1er (p. ex. les articles 10, § 2, et 11).

D'autre part, l'emploi de la double conjonction "et/ou" est incorrect. Il faut écrire "leurs propriétaires ou leur gérant".

2) Selon le 2°, le Roi "définit les conditions auxquelles il doit être satisfait pour obtenir l'immatriculation". Ces mots ne font que répéter le 1° et doivent être omis.

La disposition en projet prévoit en outre que le Roi "détermine les autorisations à obtenir à cet effet, et désigne les autorités habilitées à délivrer ces autorisations".

Selon le fonctionnaire délégué, cette disposition a été insérée à la demande du ministère des Finances qui souhaite limiter l'intervention du conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers à l'opération matérielle de l'immatriculation et charger le commissaire maritime de veiller au respect des conditions et, le cas échéant, d'accorder une autorisation d'immatriculer.

On peut considérer que l'autorisation du commissaire maritime fait partie des conditions qui seront fixées par le Roi en vertu du 1° et omettre les termes "(le Roi) détermine les autorisations à obtenir à cet effet, et désigne les autorités habilitées à délivrer ces autorisations". Si, toutefois, les auteurs du projet entendent prévoir expressément l'intervention du commissaire maritime dans la loi, leur intention doit apparaître clairement dans le texte.

3) Le 9° permet au Roi de remplacer l'arrêté royal du 14 octobre 1937 relatif à la conservation et au développement de l'outillage naval de la nation, modifié par l'arrêté royal du 10 mai 1940 relatif à l'achat et à la vente des navires ainsi qu'à leur affrètement.

Selon le fonctionnaire délégué, une des conditions exigées par le Roi pour l'immatriculation au registre des pavillons belges sera que le "bâtiment" appartienne à des Belges. La disposition en projet vise donc à interdire au propriétaire belge d'un "bâtiment" désigné par le Roi en raison de son importance "stratégique" de le vendre à une personne ou à une société étrangère.

Deux questions se posent :

a) Une telle interdiction est-elle compatible avec l'article 11 de la Constitution et la liberté du commerce et de l'industrie consacrée par l'article 7 du décret du 2-17 mars 1791 ?

.../...

Selon la jurisprudence et la doctrine, ni l'article 11 de la Constitution ni aucune autre disposition constitutionnelle ou légale ne font obstacle à ce que les autorités publiques, sans indemnités pour les particuliers, édictent dans le cercle de leurs pouvoirs, les dispositions normatives réclamées par l'intérêt général, alors même que leur exécution nécessite une restriction à l'exercice d'un des attributs ordinaires de la propriété (1).

b) La disposition est-elle compatible avec le traité instituant la Communauté économique européenne ?

L'article 34 de ce traité dispose que "les restrictions quantitatives à l'exportation, ainsi que toutes mesures d'effet équivalent sont interdites entre les Etats membres". Toutefois, l'article 36 énumère des exceptions à ce principe, en prévoyant que :

> "Les dispositions des articles 30 à 34 inclus ne font pas obstacle aux interdictions ou restrictions d'importation, d'exportation ou de transit, justifiées par des raisons de moralité publique, d'ordre public, de sécurité publique, de protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux, de protection des trésors nationaux ayant une valeur artistique, historique ou archéologique, ou de protection de la propriété industrielle et commerciale. Toutefois, ces interdictions ou restrictions ne doivent constituer ni un moyen de discrimination arbitraire, ni une restriction déguisée dans le commerce entre les Etats membres".

.../...

(1) J. VELU, Notes de droit public, seconde partie, Le statut des gouvernés, P.U.B., 2ème édition, n° 1559, p. 995; P. QUERTAINMONT, Droit administratif de l'économie, Première partie, P.U.B., 1ère édition, 1986-1987, p. 48.

Dès lors, à supposer que l'article 34 soit applicable en la matière, le projet n'est compatible avec le traité que si les "raisons stratégiques" invoquées sont couvertes par une des exceptions énumérées à l'article 36, par exemple la sécurité publique ou la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux.

En conclusion, il incombe à l'auteur du projet de préciser les termes "raisons stratégiques" de telle façon que le projet soit conforme à la Constitution et au traité instituant la Communauté économique européenne.

4) En ce qui concerne le 10°, cette disposition permet au Roi d'"imposer des conditions de nationalité pour le capitaine des bâtiments qu'Il désigne". Il va de soi que le Roi ne pourrait pas faire de discrimination fondée sur le critère de la nationalité en violation des dispositions du traité C.E.E.

Article 4.

1. L'exposé des motifs explique longuement que l'article est destiné à s'appliquer à l'affrètement international coque nue.

.../...

Il convient cependant de souligner que la rédaction de l'article est beaucoup plus large. En ce qui concerne les "bâtiments" immatriculés au registre des pavillons belges (§ 1er), il est fait référence à "la durée fixée dans une charte-partie". La charte-partie est l'instrumentum du contrat d'affrètement également dénommé nolissement. L'article 4 s'appliquera donc à tous les affrètements et non pas aux seuls affrètements coque nue (1). En ce qui concerne les "bâtiments" immatriculés sous pavillon étranger (§ 5), le texte est encore plus général, puisqu'il ne prévoit aucune restriction relative à "l'enregistrement" au registre des pavillons belges.

.../...

(1) En France, on considère d'ailleurs qu'il convient de distinguer l'affrètement par charte-partie (qui est un contrat de transport régi par le Code de commerce) de la location coque nue qui est une variété de louage de choses (Dictionnaire de droit, tome I, 2ème édition, Dalloz, 1966, V° Affrètement par charte-partie).
En Belgique, la Cour de cassation a jugé que la location d'un navire qui n'est ni armé ni équipé constitue un affrètement et non un contrat de location ordinaire portant sur la coque d'un bâtiment (Cass. 11 avril 1837, Pas. 1837, p. 82, cité in Pandectes, V° Affrètement, n°s 7 et 28). Cette distinction est importante car en cas de location ordinaire, le loyer est dû même en cas de perte de la chose louée, alors qu'il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage, échouement, pillage par des pirates ou prise par l'ennemi (article 142, livre II, titre III, du Code de commerce).

2. L'article 4 concerne deux hypothèses différentes : d'une part, l'enregistrement à l'étranger d'un "bâtiment" immatriculé au registre des pavillons belges (§§ 1er, 2, 3, 4 et 6) et, d'autre part, l'enregistrement au registre des pavillons belges d'un "bâtiment" immatriculé sous pavillon étranger (§§ 5 et 6). Ces deux hypothèses devraient faire l'objet de deux articles distincts.

La rédaction suivante est proposée :

"Article....-

§ 1er. Le Roi fixe les conditions auxquelles l'autorité qu'Il désigne peut autoriser, pour la durée d'un affrètement coque nue, l'enregistrement provisoire à l'étranger d'un navire immatriculé au registre des pavillons belges.

A la requête du bénéficiaire de l'autorisation, le conservateur des hypothèques maritimes et fluviales à Anvers l'inscrit dans le registre des pavillons belges et fait mention de cette inscription sur le document accordant l'autorisation.

Dès l'accomplissement de ces formalités, l'immatriculation sous pavillon belge est suspendue pour la durée de l' affrètement coque nue qui a donné lieu à l'autorisation.

§ 2. En cas de menace de conflit international, il pourra être mis fin à cette suspension, moyennant avis au bénéficiaire de l'autorisation visée au paragraphe 1er.

.../...

Article....-

Le Roi fixe les conditions auxquelles l'autorité qu'Il désigne peut autoriser, pour la durée d'un affrètement coque nue, un enregistrement provisoire au registre des pavillons belges d'un navire enregistré sous pavillon étranger".

Au sujet du second article proposé, il convient de faire remarquer que si un navire enregistré provisoirement au registre des pavillons belges, pouvait, sur la base d'une législation étrangère, naviguer également sous un autre pavillon, il tomberait sous le coup de l'article 6, 2, de la Convention du 29 avril 1958 sur la haute mer, signée à Genève, approuvée par la loi du 29 juillet 1971, aux termes duquel :

> "Un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité".

D'autre part, l'article 7, § 1er, 2°, du projet prévoit que les "bâtiments" à bord desquels ont été découverts des documents leur permettant de battre plusieurs pavillons peuvent être confisqués.

Article 5.

Cet article concerne les "bâtiments" qui sont la propriété de plusieurs personnes physiques ou d'une personne morale. Il vise deux hypothèses :

- la responsabilité civile résultant des obligations imposées par ou en vertu de la présente loi au propriétaire ;

- la responsabilité pénale qui découle de la violation de l'article 7, § 3, 1° et 2°.

Selon le projet, tant les obligations civiles que les pénalités "incombent indivisiblement à chaque copropriétaire ou administrateur".

I. Responsabilité civile.

1. Le projet dispose que lorsque le "bâtiment" appartient à plusieurs personnes physiques, les copropriétaires sont solidairement (et non "indivisiblement" comme dans le texte français du projet) responsables de l'accomplissement des obligations imposées par ou en vertu de la loi.

2. Lorsque le "bâtiment" est la propriété d'une personne morale, la même règle vaut à l'égard des administrateurs.

Il faut d'abord relever que le projet ne vise que les administrateurs. Il ne concerne donc que les sociétés coopératives et les sociétés anonymes qui sont administrées

.../...

par un administrateur. Les sociétés en commandite sont administrées par un gérant appelé commandité, les sociétés en nom collectif et les sociétés privées à responsabilité limitée sont administrées par un gérant.

Il y a lieu ensuite de souligner que la responsabilité que l'article tend à instaurer n'est assortie d'aucune restriction. Il appartient au législateur d'apprécier l'opportunité d'une dérogation aussi radicale au droit commun de la responsabilité des administrateurs (1).

II. Responsabilité pénale.

1. La question de la responsabilité pénale est d'autant plus importante que la loi en projet prévoit une amende plus de dix fois supérieure à celle comminée par les lois actuellement en vigueur (2) et y ajoute une peine correctionnelle d'emprisonnement. Il faut d'ailleurs se demander si une telle sévérité est justifiée.

2. On constate un manque flagrant de concordance entre l'article 5 du projet relatif aux copropriétaires et aux administrateurs et l'article 7, § 3, 1° et 2°, auquel il fait référence. L'article 7, § 3, 1°, est beaucoup plus large

---

.../...

(1) J.P. BOURS, De l'entreprise individuelle à la société, les raisons d'un choix, Editions du jeune barreau de Liège, 1987, p. 39 à 43.
(2) Article 7bis du livre II du Code de commerce et article 19 de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer.

que l'article 5 et l'article 7, § 3, 2°, concerne les propriétaires (et non les copropriétaires), les gérants (et non les administrateurs) et les exploitants (qui ne sont pas visés à l'article 5).

3. Quoi qu'il en soit, il y a lieu de tenir compte du principe général de droit pénal de la personnalité des peines (1) et de l'individualité des peines.

En premier lieu, il faut rappeler que lorsqu'une infraction est commise par une personne morale, c'est la personne physique par l'intermédiaire de laquelle la personne morale a agi qui est l'auteur pénalement responsable. En principe, nul n'est passible de peines qu'en raison de son fait personnel. Sont donc seuls pénalement responsables, les organes ou les préposés de la personne morale qui ont commis l'infraction, c'est-à-dire ceux qui, chargés d'accomplir certaines obligations légales pour le compte de la personne morale, ont négligé de le faire. Ce n'est que tout à fait exceptionnellement que la responsabilité pénale peut être engagée du fait d'autrui. Tel est par exemple le cas du chef d'entreprise qui est responsable pénalement en raison du fait d'un auxiliaire ou d'un subordonné qui a agi sur son ordre ou avec sa permission. Mais il n'y a là qu'une dérogation apparente au principe de la personnalité des peines, car si l'on analyse attentivement la situation, on doit aboutir à la conclusion que le chef d'entreprise est responsable de sa propre faute (2). Ce raisonnement peut être transposé aux

---

.../...

(1) Cf. CONSTANT J., Précis de droit pénal, 1967, n°s 70 à 73.

(2) On peut dire la même chose des cas exceptionnels, où la loi a créé une responsabilité pénale du chef d'autrui : cf. J. CONSTANT, op. cit., n° 74.

administrateurs. Ils n'encourent de responsabilité pénale du chef d'une obligation que la loi met à charge de la personne morale propriétaire du "bâtiment" que si cette obligation entre dans la sphère de leurs attributions au sein de la société. Comme le rappelle P. Troisfontaines (1), le fondement de la responsabilité pénale réside en effet et doit résider dans l'exercice du pouvoir au sein de l'entreprise et son régime est, en droit belge, et doit demeurer basé sur le principe de la faute personnelle. Dès lors, si à la suite de la remarque faite ci-dessus au sujet de la responsabilité civile, l'idée d'imposer l'accomplissement des obligations légales à tous les copropriétaires et à tous les administrateurs était abandonnée, il va de soi que les sanctions pénales doivent être limitées à ceux qui ont commis une faute personnelle.

En second lieu, la peine doit être individuelle (2), c'est-à-dire qu'elle ne peut être prononcée globalement contre tous ceux qui ont participé à une infraction. Cette règle est énoncée, à propos de l'amende, dans l'article 39 du Code pénal qui dispose que l'amende est prononcée individuellement contre chacun des condamnés à raison d'une même infraction, mais elle est générale et s'applique à toutes les peines. En prévoyant que "les pénalités encourues à l'article 7, § 3, 1° et 2°, incombent indivisiblement à chaque copropriétaire ou administrateur", le projet méconnaît le principe général de l'individualité des peines. Certes, il arrive qu'exceptionnellement le législateur décide que les

---

.../...

(1) P. TROISFONTAINES, La responsabilité des dirigeants d'entreprise : aspect du droit pénal comptable, Annales de droit de Louvain, 1983, 1-2, p. 58.
(2) J. CONSTANT, op. cit. n° 414 ; G. SCHUIND, Traité pratique de droit criminel, I, quatrième édition, p. 117.

personnes qui ont autorité sur le condamné ou exercent sur lui un droit de garde ou de surveillance peuvent être déclarées civilement responsables de l'amende prononcée à charge du condamné (1). Mais ce n'est pas un tel lien qui unit entre eux les copropriétaires ou les administrateurs.

Dès lors, l'article 5 doit être revu.

Article 6.

Selon le fonctionnaire délégué, le Roi ne se limitera pas à prescrire la présentation du "document arrêté par le Roi" en vertu de l'article 2, § 1er, du projet.

L'article 6 dépasse donc le cadre du registre des pavillons belges qui fait l'objet du présent projet.

Sous cette réserve, l'article doit être rédigé comme suit :

"Article....-

Un article 1er bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime, modifiée par la loi du 5 mai 1936 :

"Article 1er bis.- Les capitaines ou patrons de tout navire quelle que soit sa nationalité,sont tenus de présenter les documents dont le Roi prescrit la présentation, au commissaire maritime, à l'entrée et à la sortie d'un port belge".

.../...

(1) Par exemple, la loi du 15 juillet 1960 sur la préservation morale de la jeunesse qui dispose que "les personnes physiques et morales qui, conformément à l'article 1384 du Code civil, sont civilement responsables des dommages et intérêts et des frais, sont également responsables du paiement des amendes" (art. 3).

Article 7.

L'article serait mieux rédigé comme suit :

"Article ....-

§ 1er. Les navires suivants peuvent être confisqués :

1° les navires ... (comme au projet);

2° les navires à bord desquels ont été découverts des documents leur permettant de battre plusieurs pavillons.

§ 2. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations relatives à l'immatriculation prescrites par la présente loi ou en vertu de celle-ci, sont mis à la chaîne aux frais, risques et périls du propriétaire jusqu'à l'accomplissement de ces obligations.

§ 3. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinq mille francs à cinquante mille francs ou d'une de ces peines seulement :

1° le propriétaire, gérant, exploitant, affréteur, capitaine ou quiconque contrevient aux dispositions de la présente loi ou arrêtées en vertu de celle-ci;

2° le capitaine qui contrevient aux dispositions de l'article ..., §§ 1er et 2, et de l'article ..., §§ 1er et 2.

.../...

§ 4. Toutes les dispositions du livre Ier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, s'appliquent aux infractions prévues par la présente loi".

Article 8.

Conformément aux règles de légistique, lorsqu'un texte modifie plusieurs articles d'un même texte, il faut consacrer un article distinct à chaque article à modifier.

Sous la réserve formulée ci-après au sujet de l'article 43 du livre II du Code de commerce, l'article 8 doit donc être scindé en quatre articles.

1. "Article ....-

L'article 3 du livre II du Code de commerce est remplacé par la disposition suivante :

"Article 3.- (comme au projet, sauf à écrire à la fin de la troisième phrase : "de leur destination ou de leur zone de navigation)".

2. "Article ....-

L'article 6 du livre II du même Code est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit :

.../...

"§ 4. En cas de suspension de l'immatriculation au registre des pavillons belges prévue à l'article ... de la loi du ... portant instauration d'un registre des pavillons belges, les inscriptions relatives aux droits réels subsistent et les nouvelles inscriptions relatives à ces droits doivent se faire dans le registre des pavillons belges".

3. L'article 8, 3°, a et b, a pour objet de supprimer les mots "registre matricule" à l'article 43, alinéa 2, du livre II du Code de commerce. En ce qui concerne la suppression du registre matricule, il est renvoyé à l'examen des articles 13 et 14 du projet.

Le point c part de l'hypothèse de la clôture du registre de dépôts, alors qu'aucune disposition du projet n'impose cette clôture. On peut également se demander s'il convient que la loi détermine de façon aussi précise le fonctionnaire chargé d'établir la copie du registre de dépôts.

Sous la réserve de cette observation, la phrase liminaire devrait être rédigée comme suit :

"Article ....-

A l'article 43 du livre II du même Code, sont apportées les modifications suivantes : ...".

.../...

4. 'Article ....-

L'article 272 du livre II du même Code est remplacé ... (la suite comme au projet)".

Article 9.

Selon le fonctionnaire délégué, cet article a pour objet de combler une lacune dans la législation sur la sécurité des navires qui ne donne pas expressément au Roi le pouvoir d'arrêter les conditions de sécurité en ce qui concerne les cargaisons dangereuses et nocives.

Cet article ne règle pas une question relative à l'instauration d'un registre des pavillons belges. Il ne trouve donc pas sa place dans le projet à moins de le rendre encore plus disparate et d'en modifier l'intitulé.

L'article 9 doit donc être omis.

Article 10.

Le texte suivant est proposé pour les paragraphes 1er et 2 :

"§ 1er. A l'article 5 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, un paragraphe 3, rédigé comme suit, est ajouté :

"§ 3. Le paragraphe 1er, alinéas 2 à 4, et le paragraphe 2 ne sont pas applicables aux navires dont l'immatriculation au registre des pavillons belges est sus-

.../...

pendue en raison de leur enregistrement provisoire sous pavillon étranger, conformément à l'article ... de la loi du ... portant instauration d'un registre des pavillons belges".

§ 2. A l'article 6 de la même loi, un paragraphe 3, rédigé comme suit, est ajouté :

"§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne sont pas applicables aux navires immatriculés sous pavillon étranger qui sont provisoirement enregistrés au registre des pavillons belges, conformément à l'article ... de la loi du ... portant instauration d'un registre des pavillons belges".

Quant au paragraphe 3 de l'article 10 du projet, cette disposition est sans relation avec l'objet du projet, à savoir l'instauration d'un registre des pavillons belges. Il doit, dès lors, être omis.

Article 11.

La loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge définit très logiquement comme "navire de mer" : "un navire au sens de l'article 1er du livre II du Code de commerce".

La loi en projet propose une autre définition pour les navires de mer, mais uniquement lorsqu'ils sont belges. Une telle façon de procéder aboutit à rendre la législation tout à fait incohérente, sans compter que la définition proposée est loin d'échapper à toute critique. On ajoutera que les navires qui assurent le cabotage entre Anvers et Zeebrugge et qui sont des navires de mer ne tomberaient pas dans le champ de la définition du projet.

.../...

La rédaction suivante est proposée :

"Article ....-

A l'article 1er de la loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge, la définition de "navire de mer belge" est remplacée par le texte suivant :

""navire de mer belge" : un navire de mer, immatriculé au registre des pavillons belges conformément à l'article ... de la loi du ... portant instauration d'un registre des pavillons belges".

Article 12.

1. Parmi les formalités dont le Roi est chargé de fixer la rétribution, vient évidemment en premier lieu l'immatriculation au registre des pavillons belges. Selon l'article 3, 1°, du projet et les explications du fonctionnaire délégué, cette immatriculation sera facultative dans certains cas et obligatoire dans d'autres.

2. Il convient d'examiner si la rétribution prévue par le projet est un impôt au sens des articles 110 et 111 de la Constitution ou une rétribution au sens de l'article 113 de la Constitution.

Si l'on tient compte de la doctrine et de la jurisprudence dominantes, il faut considérer que dans la mesure où la formalité est obligatoire, la "rétribution" visée à l'article 12 du projet est en réalité un impôt et que, dès lors, le législateur ne peut conférer au Roi le pouvoir

.../...

d'en déterminer le montant (articles 110 et 111 de la Constitution). Par contre, dans la mesure où la rémunération de la formalité correspond au service rendu et où la formalité est accomplie à la demande de l'administré, il s'agit d'une rétribution et l'article 113 de la Constitution trouve à s'appliquer.

Article 13.

Il faut souligner que c'est uniquement "en ce qui concerne les bâtiments immatriculés au registre des pavillons belges" qu'"il y a lieu d'entendre par registre matricule le registre des pavillons belges". Le registre matricule continuera donc d'exister. C'est d'ailleurs ce qui résulte de l'article 14 qui prévoit la radiation de certaines inscriptions dans le registre matricule (§ 1er, alinéa 2, et § 2, alinéa 1er).

Selon le texte en projet, il y aura à l'avenir deux registres : d'une part, le registre des pavillons belges qui comprendra l'immatriculation des "bâtiments" belges et les inscriptions hypothécaires y relatives (article 14, § 1er, du projet) et d'autre part, le registre matricule où continuent à être inscrits les actes et jugements relatifs à des droits réels (articles 12 à 17 et 30 du livre II du Code de commerce) sur les "bâtiments" qui ne sont pas immatriculés au registre des pavillons belges.

.../...

Ce système va totalement à l'encontre de l'exposé des motifs, selon lequel les articles 13 et 14 "réalisent un registre unique et actualisé". De plus, loin de "clarifier la situation", le système manque de clarté et de cohérence.

D'un point de vue légistique, la rédaction de l'article 13 est également critiquable.

L'article doit dès lors être complètement revu.

Article 14.

Cet article, dont il devrait ressortir plus clairement qu'il s'agit d'une disposition transitoire, doit être revu à la lumière de ce qui vient d'être exposé ci-dessus.

On observera, au surplus, que le paragraphe 1er ne vise que les "bâtiments" ayant fait l'objet d'une disposition hypothécaire (article 30 du livre II du Code de commerce). Il semble que l'auteur du projet a oublié les inscriptions des actes et jugements relatifs à des droits réels (articles 12 à 17 du livre II du Code de commerce).

Article 15.

1) En son 3°, l'article 3 du projet impose au Roi d'arrêter un document "à l'effet de prouver le droit au pavillon belge".

.../...

On ne manquera pas de relever que la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer a un champ d'application beaucoup plus large. En cas d'abrogation de cette loi, aucune disposition du projet ne permet au Roi d'édicter des règles qui dépassent le cadre de la preuve du droit de battre pavillon belge.

2) Au 4°, il convient d'abroger également l'article 6, § 1er, alinéa 1er, du livre II du Code de commerce, aux termes duquel "la perte de la nationalité belge entraîne la radiation d'office de l'immatriculation" puisque selon le projet, la nationalité belge ne peut s'acquérir que par l'immatriculation au registre des pavillons belges.

Il faut adapter en conséquence la rédaction de l'alinéa 2 du paragraphe 1er dudit article 6.

Sous ces réserves, la rédaction suivante est proposée :

"Article ....-

Sont abrogés :

1° (comme au 4° de l'article 15);

2° (comme au 2° de l'article 15);

3° (comme au 3° de l'article 15);

4° l'arrêté royal du 14 octobre 1937 relatif à la conservation et au développement de l'outillage naval de la nation, modifié par l'arrêté royal du 10 mai 1940 relatif à l'achat et à la vente des navires ainsi qu'à leur affrètement".

ALGEMENE OPMERKING.

De ontworpen wet voorziet in de opheffing van onder meer de wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen, de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven en de artikelen 4, 5, 7, 7bis en 272bis van boek II van het Wetboek van Koophandel, en gelast de Koning een nieuwe reglementering ter zake vast te stellen.

In zoverre het wetsontwerp handelt over de teboekstelling van de zeeschepen, dat wil zeggen de schepen die varen in de territoriale zee en daarbuiten, kan worden aangenomen dat de nationale wetgever, met uitsluiting van de Gewesten, bevoegd is om de aangelegenheid te regelen en dat de Gewesten niet moeten worden betrokken bij het ontwerpen van die regeling overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd op 8 augustus 1988. Het grondgebied van de Gewesten strekt zich immers niet uit tot de territoriale zee. Alleen in zeer beperkte gevallen verleent de voormelde bijzondere wet ter zake enige bevoegdheid aan de Gewesten (artikel 6, § 1, X, tweede lid).

In zoverre het ontwerp daarentegen tot doel heeft de teboekstelling uit te breiden tot de binnenschepen, behoort de aangelegenheid eveneens tot de bevoegdheid van de Staat, maar moeten de Gewesten overeenkomstig evengenoemd artikel 6, § 4, 3°, betrokken worden bij het ontwerpen van die regeling.

.../...

Blijkens de inlichtingen die de gemachtigde ambtenaar aan de Raad van State heeft verstrekt, zijn de Gewestexecutieven niet betrokken bij het opstellen van het ontwerp.

Wat betreft de bepalingen die betrekking hebben op de teboekstelling van de binnenschepen is het ontwerp bijgevolg niet in zoverre gereed dat het aan de Raad van State kan worden voorgelegd. Die bepalingen zouden hem eerst opnieuw mogen worden voorgelegd nadat die vormvereiste is vervuld.

Onder voorbehoud van de vorenstaande algemene opmerking, de bijzondere opmerkingen en de tekstvoorstellen die in het kader van het onderzoek van de verschillende artikelen in overweging worden gegeven, wordt voorgesteld de tekst als volgt in te delen :

Hoofdstuk I - Algemene bepalingen.

Artikel 1 : § 1 : art. 1 van het ontwerp
§ 2 : art. 3, 1°, van het ontwerp
§ 3 : art. 3, 3°, 4° en 5°, van het ontwerp
§ 4 : art. 3, 6°, van het ontwerp
Artikel 2 : art. 3, 8°, van het ontwerp
Artikel 3 : art. 3, 9°, van het ontwerp
Artikel 4 : art. 3, 10°, van het ontwerp
Artikel 5 : § 1 : art. 4, §§ 1, 3, 4 en 6 (partim), van het ontwerp
§ 2 : art. 4, § 2, van het ontwerp

.../...

Artikel 6 : art. 4, §§ 5 en 6 (partim), van het ontwerp
Artikel 7 : § 1 : art. 2, §§ 1 en 2, van het ontwerp
§ 2 : art. 3, 7°, van het ontwerp
§ 3 : art. 2, § 3, van het ontwerp
Artikel 8 : art. 5 van het ontwerp
Artikel 9 : art. 7 van het ontwerp
Artikel 10 : art. 12 van het ontwerp.

Hoofdstuk II - Wijzigingsbepalingen.

Artikel 11 : art. 6 van het ontwerp
Artikel 12 : art. 8, 1°, van het ontwerp
Artikel 13 : art. 8, 2°, van het ontwerp
Artikel 14 : art. 8, 3°, van het ontwerp
Artikel 15 : art. 8, 4°, van het ontwerp
Artikel 16 : art. 10 van het ontwerp (met uitzondering van § 3 van art. 10)
Artikel 17 : art. 11 van het ontwerp
Artikel 18 : art. 13 van het ontwerp.

Hoofdstuk III - Opheffingsbepalingen.

Artikel 19 : art. 15 van het ontwerp.

Hoofdstuk IV - Overgangs- en slotbepalingen.

Artikel 20 : art. 14 van het ontwerp
Artikel 21 : art. 16 van het ontwerp.

.../...

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

OPSCHRIFT.

De ontworpen wet bevat bepalingen die niets te maken hebben met het Belgisch vlagregister (art. 6, 9 en 10, § 3). Indien die artikelen gehandhaafd worden, moet het opschrift worden aangepast.

INDIENINGSFORMULIER.

Het is nodig te schrijven : "..., Onze Minister van Justitie zijn gelast ..." in plaats van "..., Onze Minister van Justitie zijn ermee gelast ...".

BEPALEND GEDEELTE.

Artikel 1.

De term "vaartuig" is ruimer dan de term "zeeschip", die in de wet van 2 april 1965 wordt gebruikt.

In overeenstemming met de algemene opmerking en zoals het ontwerp nu is, moet de toepassingssfeer van artikel 1 tot de zeeschepen worden beperkt en moet de terminologie van de andere bepalingen van het ontwerp dienovereenkomstig worden aangepast.

Bovendien moet in de Nederlandse tekst van artikel 1, ter wille van de overeenstemming met de terminologie gebruikt in boek II van het Wetboek van Koophandel, het woord "registratie" door het woord "teboekstelling" worden vervangen. Dezelfde opmerking geldt voor alle artikelen waar in de Franse tekst de woorden "immatriculation" of "immatriculer" voorkomen, die dan telkens respectievelijk door "teboekstelling" of "teboekstellen" moeten worden vertaald.

Artikel 2.

In paragraaf 1 schrijve men : "te allen tijde", i.p.v. "ten allen tijde".

Artikel 3.

1) Luidens de bepaling onder 1° is de Koning ermee belast te bepalen welke "vaartuigen" "onder Belgische vlag moeten of mogen geregistreerd worden". Ter wille van de overeenstemming moeten die woorden worden vervangen door de woorden "in het Belgisch vlagregister moeten of mogen teboekgesteld worden". Dezelfde opmerking geldt voor de latere artikelen waar de terminologie verschilt van die van artikel 1 (bv. de artikelen 10, § 2, en 11).

Bovendien is het gebruik van de voegwoordcombinatie "en/of" verkeerd. Men schrijve "hun eigenaars of hun beheerder".

.../...

2) Luidens de bepaling onder 2° "bepaalt (de Koning) de voorwaarden die moeten voldaan worden om de registratie te verkrijgen". Die woorden zijn enkel een herhaling van de bepaling onder 1° en moeten vervallen.

De ontworpen bepaling luidt verder dat de Koning vaststelt "welke vergunningen daartoe moeten verkregen worden en de overheid aan(wijst) die deze aflevert".

Volgens de gemachtigde ambtenaar is die bepaling ingevoegd op verzoek van het Ministerie van Financiën, dat het optreden van de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen wil beperken tot de materiële verrichting bestaande in de teboekstelling en de waterschout ermee wil belasten erop toe te zien dat aan de voorwaarden wordt voldaan en, in voorkomend geval, een vergunning voor teboekstelling te verlenen.

Men kan ervan uitgaan dat de vergunning van de waterschout deel uitmaakt van de voorwaarden die de Koning krachtens de bepaling onder 1° zal stellen, zodat de woorden "stelt vast welke vergunningen daartoe moeten verkregen worden en wijst de overheid aan die deze aflevert" kunnen vervallen. Als de stellers van het ontwerp in de wet echter uitdrukkelijk willen voorzien in het optreden van de waterschout, moet hun bedoeling duidelijk in de tekst blijken.

3) De bepaling onder 9° machtigt de Koning om het koninklijk besluit van 14 oktober 1937 betreffende het behoud en de uitbreiding van 's lands vloot, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 mei 1940 betreffende de aankoop en de verkoop van schepen en betreffende de bevrachting ervan, te vervangen.

.../...

Volgens de gemachtigde ambtenaar zal een van de door de Koning gestelde voorwaarden voor teboekstelling in het Belgisch vlagregister zijn dat het "vaartuig" aan Belgen moet toebehoren. De ontworpen bepaling strekt er dus toe de Belgische eigenaar van een "vaartuig" dat door de Koning wegens het "strategisch" belang ervan wordt aangewezen, te verbieden het te verkopen aan een buitenlander of een buitenlands bedrijf.

Daarbij rijzen twee vragen :

a) Is zo'n verbod bestaanbaar met artikel 11 van de Grondwet en met de vrijheid van handel en nijverheid die tot regel is gemaakt door artikel 7 van het decreet van 2-17 maart 1791 ?

Volgens de rechtspraak en de rechtsleer staat noch artikel 11 van de Grondwet, noch enige andere grondwets- of wetsbepaling er aan in de weg dat de overheid binnen de perken van haar bevoegdheden, zonder vergoeding voor de particulieren, de door het algemeen belang vereiste normatieve bepalingen uitvaardigt, ook al vergt de uitvoering ervan dat het uitoefenen van een van de gewone attributen van de eigendom wordt beperkt (1).

.../...

---

(1) J. VELU, "Notes de droit public", tweede deel, "Le statut des gouvernés", P.U.B., 2e uitgave, nr. 1559, blz. 995; P. QUERTAINMONT, "Droit administratif de l'économie", eerste deel, P.U.B., 1e uitgave, 1986-1987, blz. 48.

b) Is de bepaling bestaanbaar met het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap ?

Artikel 34 van dat Verdrag bepaalt dat "kwantitatieve uitvoerbeperkingen en alle maatregelen van gelijke werking tussen de Lid-Staten verboden" zijn. Artikel 36 geeft evenwel een opsomming van uitzonderingen op dat beginsel en bepaalt :

> "De bepalingen van de artikelen 30 tot en met 34 vormen geen beletsel voor verboden of beperkingen van invoer, uitvoer of doorvoer, welke gerechtvaardigd zijn uit hoofde van bescherming van de openbare zedelijkheid, de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten, het nationaal, artistiek, historisch en archeologisch bezit of uit hoofde van bescherming van de industriële en commerciële eigendom. Deze verboden of beperkingen mogen echter geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel tussen de Lid-Staten vormen".

Bijgevolg is het ontwerp, gesteld dat artikel 34 ter zake van toepassing is, eerst bestaanbaar met het Verdrag als de aangevoerde "strategische redenen" vallen onder een van de in artikel 36 opgesomde uitzonderingen, bijvoorbeeld de openbare veiligheid of de bescherming van de gezondheid en het leven van personen en dieren.

Tot besluit kan worden gesteld dat het aan de steller van het ontwerp is om de woorden "strategische redenen" zo nader te bepalen dat het ontwerp in overeenstemming is met de Grondwet en met het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap.

.../...

4) De bepaling onder 10° biedt aan de Koning de mogelijkheid om te "eisen dat de kapitein van de vaartuigen die Hij aanwijst de Belgische nationaliteit heeft". Het spreekt vanzelf dat de Koning op basis van het nationaliteitscriterium geen discriminatie zou kunnen toepassen met schending van de bepalingen van het E.E.G.-Verdrag.

Artikel 4.

1. In de memorie van toelichting wordt breedvoerig uitgelegd dat het artikel van toepassing moet zijn op de internationale rompbevrachting.

Er zij echter beklemtoond dat de redactie van het artikel veel ruimer is. Voor de "vaartuigen" die in het Belgisch vlagregister zijn teboekgesteld (§ 1), wordt verwezen naar "de duur bepaald in een chertepartij". De chertepartij is het document van de charterovereenkomst, ook bevrachting genoemd. Artikel 4 zal dus op alle bevrachtingen en niet alleen op rompbevrachting van toepassing zijn (1). Voor de "vaartuigen" die onder buitenlandse vlag

---

.../...

(1) In Frankrijk is men trouwens van oordeel dat een onderscheid dient te worden gemaakt tussen "affrètement par charte partie" (bevrachting bij chertepartij, een vervoersovereenkomst die is geregeld door de "Code de commerce") en "location coque nue" (romphuur), die een variant is van de huur van goederen ("Dictionnaire de droit", deel I, 2e uitgave, Dalloz, 1966, V° "Affrètement par charte-partie").
In België heeft het Hof van Cassatie geoordeeld dat de huur van een schip dat noch gewapend, noch uitgerust is, een bevrachting is en geen gewone huurovereenkomst die betrekking heeft op de romp van een vaartuig (Cass. 11 april 1837, Pas. 1837, blz. 82, geciteerd in Pandectes, V° "Affrètement", nrs. 7 en 28). Dat onderscheid is belangrijk omdat bij een gewone huur de huurprijs zelfs in geval van verlies van de gehuurde zaak moet worden betaald, terwijl geen enkele vracht verschuldigd is voor de koopwaren die verloren gingen ten gevolge van schipbreuk, stranding, roof door zeerovers of kaping door de vijand (artikel 142, boek II, titel III, van het Wetboek van Koophandel).

zijn teboekgesteld (§ 5), is de tekst nog algemener aangezien hij in geen enkele beperking voorziet voor de "registratie" in het Belgisch vlagregister.

2. Artikel 4 handelt over twee verschillende gevallen : enerzijds de registratie in het buitenland van een "vaartuig" dat in het Belgisch vlagregister is teboekgesteld (§§ 1, 2, 3, 4 en 6) en anderzijds de registratie in het Belgisch vlagregister van een "vaartuig" dat onder buitenlandse vlag is teboekgesteld (§§ 5 en 6). Die twee gevallen zouden in twee afzonderlijke artikelen moeten worden geregeld.

De volgende redactie wordt voorgesteld :

"Artikel ....-

§ 1. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder de door Hem aangewezen overheid voor de duur van een rompbevrachting toestemming kan verlenen voor het voorlopig registreren in het buitenland van een zeeschip dat in het Belgisch vlagregister is teboekgesteld.

Op verzoek van degene die de toestemming krijgt, schrijft de bewaarder der scheepshypotheken te Antwerpen zulks in het Belgisch vlagregister in en maakt hij van die inschrijving melding op het document waarbij de toestemming wordt verleend.

Zodra die formaliteiten zijn vervuld, wordt de teboekstelling onder Belgische vlag geschorst voor de duur van de rompbevrachting die tot de toestemming aanleiding heeft gegeven.

.../...

§ 2. Wanneer een internationaal conflict dreigt, kan aan die schorsing een einde worden gemaakt met een bericht aan degene die de in paragraaf 1 bedoelde toestemming heeft gekregen.

Artikel ....-

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder de door Hem aangewezen overheid voor de duur van een rompbevrachting toestemming kan verlenen voor het voorlopig registreren in het Belgisch vlagregister van een zeeschip dat onder buitenlandse vlag is geregistreerd".

Aangaande het tweede voorgestelde artikel dient te worden opgemerkt dat een zeeschip dat voorlopig in het Belgisch vlagregister is geregistreerd, wanneer het op basis van buitenlandse wetgeving ook onder een andere vlag zou kunnen varen, onder de regeling zou vallen van artikel 6, 2, van het Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee, ondertekend te Genève en goedgekeurd bij de wet van 29 juli 1971, welk artikel als volgt luidt :

> "Een schip dat vaart onder de vlag van twee of meer Staten en dat naar omstandigheden de ene of de andere vlag gebruikt, kan zich tegenover een derde Staat op de nationaliteit van geen van deze Staten beroepen en kan worden gelijkgesteld met een schip zonder nationaliteit".

Aan de andere kant bepaalt artikel 7, § 1, 2°, van het ontwerp dat de "vaartuigen" aan boord waarvan documenten zijn aangetroffen waardoor zij verscheidene vlaggen mogen voeren, kunnen worden verbeurdverklaard.

.../...

Artikel 5.

Dit artikel heeft betrekking op de "vaartuigen" die het eigendom zijn van meer dan een natuurlijke persoon of van een rechtspersoon. Daarin worden twee gevallen bedoeld :

- de burgerrechtelijke aansprakelijkheid die voortvloeit uit de door of krachtens deze wet aan de eigenaar opgelegde verplichtingen;

- de strafrechtelijke aansprakelijkheid die volgt uit de schending van artikel 7, § 3, 1° en 2°.

Volgens het ontwerp "vallen" zowel de burgerrechtelijke verplichtingen als de straffen "ondeelbaar ten laste van iedere medeëigenaar of bestuurder".

I. Burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

1. Het ontwerp bepaalt dat, als het "vaartuig" aan meer dan een natuurlijke persoon toebehoort, de medeëigenaars hoofdelijk, (en niet "ondeelbaar", zoals in de tekst van het ontwerp,) aansprakelijk zijn voor het nakomen van de door of krachtens de wet opgelegde verplichtingen.

.../...

2. Wanneer het "vaartuig" het eigendom is van een rechtspersoon, geldt dezelfde regel ten aanzien van de bestuurders.

In de eerste plaats moet erop gewezen worden dat in het ontwerp alleen de bestuurders worden bedoeld. Het heeft dus alleen betrekking op de coöperatieve vennootschappen en de naamloze vennootschappen die door een bestuurder worden bestuurd. De commanditaire vennootschappen worden bestuurd door een zaakvoerder, die beherend vennoot wordt genoemd, en de vennootschappen onder firma en de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid worden bestuurd door een zaakvoerder.

Vervolgens dient erop te worden gewezen dat er geen enkele beperking staat op de aansprakelijkheid waarin het artikel wil voorzien. Het is een aangelegenheid van de wetgever te oordelen of een zo ingrijpende afwijking van het gemeen recht inzake de aansprakelijkheid van de bestuurders gewenst is (1).

II. Strafrechtelijke aansprakelijkheid.

1. De kwestie van de strafrechtelijke aansprakelijkheid is des te meer belangrijk daar de ontworpen wet een boete oplegt die tienmaal hoger ligt dan die welke door

.../...

---

(1) J.P. BOURS, De l'entreprise individuelle à la société, les raisons d'un choix, Editions du jeune barreau de Liège, 1987, blz. 39 tot 43.

de thans vigerende wetten wordt bepaald (1) en daarbovenop een correctionele gevangenisstraf stelt. De vraag rijst dan ook of het wel nodig is zo streng te zijn.

2. Er is een opvallend gebrek aan overeenstemming waar te nemen tussen artikel 5 van het ontwerp met betrekking tot de medeëigenaars en de bestuurders en artikel 7, § 3, 1° en 2°, waarnaar het verwijst. Artikel 7, § 3, 1°, is veel ruimer opgevat dan artikel 5 en artikel 7, § 3, 2°, heeft betrekking op de eigenaars (en niet op de medeëigenaars), op de beheerders (en niet op de bestuurders) en op de exploitanten (waarvan geen sprake is in artikel 5).

3. Er dient hoe dan ook rekening te worden gehouden met het algemeen strafrechtelijk beginsel van het persoonlijk karakter van de straffen (2) en van het individueel karakter van de straffen.

In de eerste plaats dient in herinnering te worden gebracht dat wanneer een rechtspersoon een misdrijf pleegt, de strafrechtelijk aansprakelijke dader de natuurlijke persoon is door wie de rechtspersoon heeft gehandeld. In principe is niemand strafbaar dan op grond van zijn eigen daad. Strafrechtelijk aansprakelijk zijn bijgevolg alleen de organen of de aangestelden van de rechtspersoon die het misdrijf hebben gepleegd, namelijk zij die sommige wettelijke verplichtingen behoren na te komen voor rekening van de rechtspersoon en hebben nagelaten zulks te doen.

.../...

(1) Artikel 7bis van Boek II van het Wetboek van Koophandel en artikel 19 van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven.

(2) Zie CONSTANT J., Précis de droit pénal, 1967, nrs. 70 tot 73.

Slechts hoogst uitzonderlijk kan iemand voor andermans daden strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld. Dit is bijvoorbeeld het geval met de bedrijfsleider die strafrechtelijk aansprakelijk is voor de daad van een helper of een ondergeschikte die op zijn bevel of met zijn toestemming heeft gehandeld. Hier wordt evenwel slechts schijnbaar afgeweken van het beginsel van het persoonlijk karakter van de straffen, want wanneer men de situatie aandachtig ontleedt, komt men onvermijdelijk tot de conclusie dat de bedrijfsleider aansprakelijk is voor zijn eigen fout (1). Die redenering kan worden doorgetrokken naar de bestuurders. Op hen rust alleen dan strafrechtelijke aansprakelijkheid wegens een verplichting die de wet oplegt aan de rechtspersoon die eigenaar is van het "vaartuig", als die verplichting tot de bevoegdheid hoort die zij in de vennootschap bezitten. Zoals door P. Troisfontaines in herinnering wordt gebracht, wordt de grondslag van de strafrechtelijke aansprakelijkheid immers gevormd door en behoort hij te worden gevormd door de uitoefening van bevoegdheid binnen de onderneming en is de regeling van die aansprakelijkheid in het Belgisch recht gegrond op en behoort zij gegrond te blijven op het beginsel van de persoonlijke schuld (2). Indien dus ten gevolge van de hiervoren, omtrent de burgerrechtelijke aansprakelijkheid gemaakte opmerking wordt afgezien van het voornemen om voor te schrijven dat alle medeëigenaars en alle bestuurders ertoe gehouden zijn de wettelijke verplichtingen na te komen, is het vanzelfsprekend dat alleen zij die persoonlijk schuldig zijn moeten worden gestraft.

---------- .../...

(1) Hetzelfde kan worden gezegd van de uitzonderlijke gevallen waar de wet in strafrechtelijke aansprakelijkheid uit hoofde van iemand anders heeft voorzien : zie J. CONSTANT, eerder aangehaald werk, nr. 74.

(2) P. TROISFONTAINES, La responsabilité des dirigeants d'entreprise : aspect du droit pénal comptable, Annales de droit de Louvain, 1983, 1-2, blz. 58.

In de tweede plaats behoort de straf een individueel karakter te hebben, waarmee wordt bedoeld dat ze niet tegen al degenen die aan een misdrijf hebben deelgenomen gezamenlijk mag worden uitgesproken (1). Die regel is met betrekking tot de geldboete geformuleerd in artikel 39 van het Strafwetboek, dat bepaalt dat wanneer verscheidene personen wegens een zelfde misdrijf worden veroordeeld, de geldboete wordt uitgesproken tegen ieder van hen persoonlijk. Dit is echter een algemene regel die van toepassing is op alle straffen. Het ontwerp schendt het algemeen beginsel van het individueel karakter van de straffen doordat het bepaalt dat "de straffen opgelopen in de gevallen vermeld in artikel 7, § 3, 1° en 2°, ondeelbaar ten laste (vallen) van iedere medeëigenaar of bestuurder". Het komt wel eens voor dat de wetgever bij uitzondering bepaalt dat de personen die gezag hebben over de veroordeelde of over hem een recht van bewaring of toezicht uitoefenen, burgerlijk aansprakelijk kunnen worden gesteld voor het betalen van de geldboete die tegen de veroordeelde is uitgesproken (2). Tussen de medeëigenaars of de bestuurders onderling bestaat er evenwel geen dergelijke band.

Artikel 5 moet bijgevolg worden herzien.

.../...

---

(1) J. CONSTANT, op. cit. nr. 414; G. SCHUIND, Traité pratique de droit criminel, I, vierde uitgave, blz. 117.

(2) Bijvoorbeeld, de wet van 15 juli 1960 tot zedelijke bescherming van de jeugd die bepaalt dat "de natuurlijke of rechtspersonen, die overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, burgerlijk verantwoordelijk zijn voor de schadevergoeding en kosten, (...) mede aansprakelijk (zijn) voor de betaling van de geldboeten" (art. 3).

Artikel 6.

Volgens de gemachtigde ambtenaar zal de Koning er zich niet toe bepalen voor te schrijven dat het krachtens artikel 2, § 1, van het ontwerp "door de Koning ingestelde document" moet worden overgelegd.

Artikel 6 valt dus buiten het bestek van het Belgisch vlagregister, dat het onderwerp is van dit ontwerp.

Onder dit voorbehoud dient het artikel als volgt te worden geredigeerd :

"Artikel ....-

In de wet van 27 september 1842 op de Zeevaartpolitie, gewijzigd bij de wet van 5 mei 1936, wordt een artikel 1bis ingevoegd, dat als volgt luidt :

"Artikel 1bis.- De kapiteins of de schippers van alle zeeschepen, welke ook de nationaliteit hiervan zij, zijn verplicht om bij het in- en uitvaren van een Belgische haven aan de waterschout de documenten over te leggen waarvan de Koning overlegging voorschrijft".

Artikel 7.

Het zou beter zijn het artikel als volgt te redigeren :

"Artikel ....-

§ 1. De volgende zeeschepen kunnen verbeurd worden verklaard :

1° zeeschepen ... (zoals in het ontwerp);

.../...

2° zeeschepen aan boord waarvan documenten zijn aangetroffen die het mogelijk maken meer dan een vlag te voeren.

§ 2. De zeeschepen die niet voldoen aan de door of krachtens deze wet opgelegde verplichtingen inzake teboekstelling, worden op kosten en risico van de eigenaar aan de ketting gelegd tot aan die verplichting is voldaan.

§ 3. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van vijfduizend frank tot vijftigduizend frank of met een van die straffen alleen worden gestraft :

1° de eigenaar, de beheerder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein of al wie de bepalingen van deze wet of vastgesteld krachtens deze wet overtreedt;

2° de kapitein die de bepalingen van artikel ..., §§ 1 en 2, en van artikel ..., §§ 1 en 2, overtreedt.

§ 4. Alle bepalingen van het eerste boek van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de in deze wet omschreven misdrijven".

Artikel 8.

Wanneer een tekst verscheidene artikelen van een zelfde tekst wijzigt, moet overeenkomstig de voorschriften inzake wetgevingstechniek een afzonderlijk artikel worden gewijd aan elk artikel dat moet worden gewijzigd.

.../...

Met het voorbehoud dat hierna wordt gemaakt in verband met artikel 43 van boek II van het Wetboek van Koophandel, behoort artikel 8 dus in vier artikelen te worden gesplitst.

1. "Artikel ....-

Artikel 3 van boek II van het Wetboek van Koophandel wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Artikel 3.- De teboekstelling bedoeld in artikel 1 van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister, geschiedt onder een speciaal nummer van een register dat gehouden wordt op het kantoor van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen.

De Koning stelt de vormvoorwaarden vast waaraan dat register moet beantwoorden alsook de nadere regels in verband met de teboekstelling.

Hij kan inzonderheid voorschrijven dat het register ingedeeld wordt in rubrieken waaronder ... op grond van hun bestemming of hun vaargebied".

2. "Artikel ....-

Artikel 6 van boek II van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidend als volgt :

"§ 4. Bij schorsing van de teboekstelling in het Belgisch vlagregister bedoeld in artikel ... van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister, blijven de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten bestaan en de nieuwe inschrijvingen betreffende deze rechten dienen in het Belgisch vlagregister te geschieden".

.../...

3. Artikel 8, 3°, a en b, strekt ertoe in artikel 43, tweede lid, van boek II van het Wetboek van Koophandel de woorden "register van teboekstelling" te schrappen. Wat het afschaffen van het register van teboekstelling betreft, wordt verwezen naar het onderzoek van de artikelen 13 en 14 van het ontwerp.

Punt c gaat uit van de veronderstelling dat het register der neerleggingen wordt afgesloten, terwijl in geen enkele bepaling van het ontwerp die afsluiting verplicht wordt gesteld. De vraag rijst ook of het nodig is dat de ambtenaar belast met het maken van het afschrift van het register der neerleggingen zo nauwkeurig door de wet wordt bepaald.

Met voorbehoud van deze opmerking zou de inleidende volzin als volgt moeten worden gesteld :

"Artikel ....-

In artikel 43 van boek II van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht : ...".

4. "Artikel ....-

Artikel 272 van boek II van hetzelfde Wetboek wordt vervangen ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 9.

Volgens de gemachtigde ambtenaar beoogt dit artikel een leemte te vullen in de wetgeving op de veiligheid van de schepen, waarin de Koning niet uitdrukkelijk gemachtigd wordt om de veiligheidsvoorwaarden vast te stellen wat de gevaarlijke en schadelijke ladingen betreft.

In dit artikel wordt geen kwestie geregeld die verband houdt met het invoeren van een Belgisch vlagregister. Het artikel hoort dus niet thuis in het ontwerp tenzij dit nog disparater wordt gemaakt en het opschrift ervan wordt gewijzigd.

Artikel 9 moet dus vervallen.

Artikel 10.

Voor de paragrafen 1 en 2 wordt de volgende tekst voorgesteld :

"§ 1. In artikel 5 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting wordt een paragraaf 3 toegevoegd, luidende :

"§ 3. Paragraaf 1, tweede tot vierde lid, en paragraaf 2 zijn niet van toepassing op de zeeschepen waarvan de teboekstelling in het Belgisch vlagregister geschorst wordt wegens voorlopige registratie van die schepen onder vreemde vlag, overeenkomstig artikel ... van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister".

§ 2. In artikel 6 van dezelfde wet wordt een paragraaf 3 toegevoegd, luidende :

"§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op de onder vreemde vlag teboekgestelde zeeschepen die voorlopig in het Belgisch vlagregister zijn geregistreerd, overeenkomstig artikel ... van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister".

.../...

De bepaling van paragraaf 3 van artikel 10 van het ontwerp van haar kant staat niet in verband met het doel van het ontwerp, namelijk het instellen van een Belgisch vlagregister. Bijgevolg moet deze paragraaf vervallen.

Artikel 11.

De wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij definieert "zeeschip" zeer logisch als "een schip in de zin van artikel 1 van boek II van het Handelswetboek (lees : Wetboek van Koophandel)".

De ontworpen wet stelt een andere definitie voor de zeeschepen voor, maar alleen wanneer het om Belgische gaat. Een dergelijke handelswijze leidt tot een erg onsamenhangende wetgeving, ongerekend nog dat de voorgestelde definitie enige kritiek zeker niet kan ontlopen. Daar komt nog bij dat de schepen die de kustvaart tussen Antwerpen en Zeebrugge verzorgen en die zeeschepen zijn, niet binnen het bestek van de in het ontwerp gegeven definitie zouden vallen.

De volgende redactie wordt voorgesteld :

"Artikel ....-

In artikel 1 van de wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij wordt de definitie van "Belgisch zeeschip", vervangen door de volgende tekst :

""Belgisch zeeschip" : een zeeschip teboekgesteld in het Belgisch vlagregister overeenkomstig artikel ... van de wet van ... houdende instelling van een Belgisch vlagregister".

.../...

Artikel 12.

1. Van alle formaliteiten waarvoor de Koning de retributie moet bepalen komt vanzelfsprekend op de eerste plaats het teboekstellen in het Belgisch vlagregister. Volgens artikel 3, 1°, van het ontwerp en volgens de uitleg van de gemachtigde ambtenaar zal deze teboekstelling in bepaalde gevallen facultatief zijn en in andere verplicht.

2. Men behoort te onderzoeken of de retributie waarin het ontwerp voorziet een belasting is in de zin van de artikelen 110 en 111 van de Grondwet of een retributie in de zin van artikel 113 van de Grondwet.

Gelet op de overheersende rechtsleer en rechtspraak dient men aan te nemen dat de in artikel 12 van het ontwerp bedoelde "retributie", in zoverre de formaliteit verplicht wordt gesteld, in werkelijkheid een belasting is en dat de wetgever de Koning bijgevolg niet bevoegd kan maken om het bedrag ervan vast te stellen (artikelen 110 en 111 van de Grondwet). In zoverre daarentegen het betalen voor de formaliteit overeenstemt met de bewezen dienst en de formaliteit op verzoek van de burger wordt vervuld, gaat het om een retributie en is artikel 113 van de Grondwet van toepassing.

Artikel 13.

Er dient te worden beklemtoond dat het uitsluitend "voor de vaartuigen ingeschreven in het Belgisch vlagregister" is dat "de uitdrukking die verwijst naar het begrip "register van teboekstelling" begrepen (moet) worden

.../...

als "Belgisch vlagregister". Het register van teboekstelling zal dus blijven bestaan. Dit blijkt trouwens uit artikel 14 dat voorziet in doorhaling van bepaalde inschrijvingen in het register van teboekstelling (§ 1, tweede lid, en § 2, eerste lid).

Volgens de ontworpen tekst zijn er voortaan twee registers : enerzijds het Belgisch vlagregister met de teboekstelling van de Belgische "vaartuigen" en de hypothecaire inschrijvingen die er betrekking op hebben (artikel 14, § 1, van het ontwerp) en anderzijds het register van teboekstelling waarin de akten en vonnissen betreffende zakelijke rechten (artikelen 12 tot 17 en 30 van boek II van het Wetboek van Koophandel) op de "vaartuigen" die niet in het Belgisch vlagregister zijn teboekgesteld, verder worden ingeschreven .

Dit systeem is volledig in tegenspraak met de memorie van toelichting volgens welke men met de artikelen 13 en 14 "tot één enkel geactualiseerd register" komt. Bovendien "zuivert" het systeem "de toestand" helemaal niet "aan", het is integendeel onduidelijk en onsamenhangend.

Uit het oogpunt van de wetgevingstechniek kan op de redactie van artikel 13 eveneens kritiek worden geleverd.

Het artikel moet derhalve volledig worden herzien.

.../...

Artikel 14.

Dit artikel, waaruit duidelijker zou moeten blijken dat het een overgangsbepaling betreft, moet worden herzien in het licht van hetgeen zoëven hierboven is uiteengezet.

Er zij bovendien opgemerkt dat paragraaf 1 alleen de "vaartuigen" vermeldt waarvoor een hypothecaire inschrijving plaats heeft gehad (artikel 30 van boek II van het Wetboek van Koophandel). De steller van het ontwerp lijkt de inschrijvingen van de akten en vonnissen betreffende zakelijke rechten (artikelen 12 tot 17 van boek II van het Wetboek van Koophandel) te hebben vergeten.

Artikel 15.

1) In de bepaling onder 3° van artikel 3 van het ontwerp wordt van de Koning vereist dat hij voorziet in een document "om het recht op de Belgische vlag te bewijzen".

Het kan ons niet ontgaan er op te wijzen dat de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven een veel ruimere toepassingssfeer heeft. In geval van opheffing van deze wet opent geen enkele bepaling van het ontwerp de Koning de mogelijkheid om regelen uit te vaardigen die niet vallen binnen het bestek van het bewijzen van het recht om de Belgische vlag te voeren.

.../...

2) In 4° behoort artikel 6, § 1, eerste lid, van boek II van het Wetboek van Koophandel eveneens te worden opgeheven, luidens hetwelk "verlies van de Belgische nationaliteit tot gevolg (heeft) dat de teboekstelling ambtshalve wordt doorgehaald", aangezien de Belgische nationaliteit volgens het ontwerp alleen door teboekstelling in het Belgisch vlagregister kan worden verkregen.

De redactie van het tweede lid van paragraaf 1 van het genoemde artikel 6 behoort dienovereenkomstig te worden aangepast.

Met dit voorbehoud wordt de volgende redactie voorgesteld :

"Artikel ....-

Opgeheven worden :

1° (zoals in 4° van artikel 15);

2° (zoals in 2° van artikel 15);

3° (zoals in 3° van artikel 15);

4° het koninklijk besluit van 14 oktober 1937 betreffende het behoud en de uitbreiding van 's lands vloot, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 mei 1940 betreffende de aankoop en de verkoop van schepen alsmede betreffende de bevrachting ervan".

La chambre était composée de

Messieurs : H. ROUSSEAU, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

P. FINCOEUR, conseillers d'Etat,
R. ANDERSEN, staatsraden,

F. RIGAUX, assesseurs de la section de législation,
J. DE GAVRE, assessoren van de afdeling wetgeving,

Madame : R. DEROY, greffier,
Mevrouw : griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.
Le rapport a été présenté par M. Y. KREINS, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. R. ANDERSEN.
Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. KREINS, auditeur.

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

R. DEROY. H. ROUSSEAU.