

BELGISCHE SENAAAT SENAT DE BELGIQUE

ZITTING 1959-1960

16 AUGUSTUS 1960

Ontwerp van wet op de verontreiniging
van de zee door olie.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De eenvoudige goedkeuring bij wet van 29 maart 1957 noch de ratificatie op 16 april 1957 van het internationaal verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie, volstaan om de uitvoering ervan te waarborgen. Inderdaad er moeten bepaalde verplichtingen aan eigenaars van schepen, aan de officieren en kapitein ervan worden opgelegd en de inbreuken moeten strafrechtelijk beteugeld worden.

Bovendien moeten de bevoegde autoriteiten worden aangeduid en de bewijskracht van de uittreksels uit het oliejournaal wettelijk vastgelegd worden.

Ten slotte moet aan de Koning de bevoegdheid worden gegeven voor uitvoering van het Verdrag en van de latere wijzigingen die daaraan, ingevolge zijn artikel XVI, kunnen gebracht worden.

De bepalingen van het Verdrag zijn van zulke aard dat niet alle artikels vanaf dezelfde datum in werking treden. Ook kunnen door beslissingen van andere landen, partij bij het Verdrag, wijzigingen gebracht worden aan de grenzen van de bepaalde zeegebieden. Om deze redenen zullen de uitvoeringsmaatregelen aan de Koning moeten overgelaten worden.

Het in werking treden van het Verdrag wordt geregeld bij zijn artikel XV. Op 26 juli 1957 ratificeerde Frankrijk als tiende Regering het Verdrag. Hierdoor werd tevens voldaan aan de bepaling dat vijf Regeringen van landen, elk met ten minste 500.000 bruto tonnemaat tankerton-

SESSION DE 1959-1960

16 AOUT 1960

Projet de loi sur la pollution des eaux de la mer
par les hydrocarbures.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La simple approbation, par la loi du 29 mars 1957, de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, ni sa ratification le 16 avril 1957, ne suffisent pas à en garantir l'exécution. En effet, il y a lieu d'imposer aux propriétaires de navires, aux officiers et au capitaine des obligations déterminées et de réprimer les infractions pénalement.

En outre, il convient de désigner les autorités compétentes et d'établir légalement la force probante des extraits du registre des hydrocarbures.

Enfin, il y a lieu de conférer au Roi le pouvoir en matière d'exécution de la Convention et des modifications subséquentes qui pourront y être apportées en vertu de son article XVI.

Les dispositions de la Convention sont d'une nature telle que tous les articles n'entrent pas en vigueur à la même date. En outre, des décisions prises par d'autres pays, parties à la Convention, peuvent apporter des modifications aux limites des zones maritimes déterminées. C'est la raison pour laquelle les mesures d'exécution doivent être confiées au Roi.

L'entrée en vigueur de la Convention est régie par son article XV. Le 26 juillet 1957 la France a été le dixième gouvernement à ratifier la Convention. Par cette ratification était en même temps remplie la condition suivant laquelle cinq gouvernements de pays ayant chacun au moins

nage, partij bij het Verdrag moeten zijn opdat het in werking zou treden, zodat het van kracht wordt vanaf 27 juli 1958. Het is bijgevolg geboden dat België door een wet de voorschriften van het Verdrag, overeenkomstig zijn artikel III, onder bedreiging van straffen zou verplichtend maken.

In afwachting dat de wettelijke beschikkingen en uitvoerende maatregelen zullen genomen worden, hebben de rederijen zich akkoord verklaard om thans reeds vrijwillig de bepalingen van het Verdrag na te leven.

Artikel V a) van het Verdrag doet het verbod van storting van oliehoudende mengsels slechts intreden twaalf maanden na het inwerking treden van het Verdrag.

Artikel VII bepaalt dat de eventuele verplichting van het aanbrengen van een bijzondere uitrusting voor olieafscheiding aan boord van schepen slechts ingaat na verloop van twaalf maanden nadat het Verdrag voor het land in werking treedt.

Artikel XVI voorziet de mogelijkheid van amendement van het Verdrag door een vereenvoudigde procedure. Om de aldus gewijzigde bepalingen ter uitvoering te brengen is het eveneens nodig daartoe bevoegdheid te verlenen aan de Uitvoerende Macht.

Bijlage A voorziet sub 1a en sub 2a de mogelijkheid van grenswijzigingen door Italië en Zuid-Slavië. De Belgische reglementering zal daaraan onmiddellijk moeten kunnen aangepast worden.

De wet moet zich dus tot de algemene principes beperken.

Wat betreft de schepen waarop de wet van toepassing wordt gemaakt, werd geoordeeld dat er geen redenen bestaan alle uitzonderingen opgesomd in artikel II van het Verdrag te behouden. De Resolutie n° 2, door de Conferentie van 1954 aangenomen, spoort trouwens daartoe aan. Het ontwerp geeft aan de Koning de macht te bepalen welke schepen, waarop het Verdrag niet van toepassing is, ook aan de toepassing van de wet zullen onttrokken blijven. In dat verband wordt bijzonder gedacht aan de vissersvaartuigen en de kleine coasters beneden 500 bruto tonnemaat.

Voorname Resolutie bepaalt dat, voor zover dit redelijk en mogelijk is, op enigerlei wijze, de verdragsbepalingen, ook op oorlogsschepen, dienen van toepassing gemaakt.

De Minister van Landsverdediging oordeelt dat de oorlogsschepen niet aan huidige wet moeten onderworpen worden. Alhoewel de Zeemacht, in haar reglementen, de geest van het Verdrag

500.000 tonneaux de jauge brute en navires-citernes doivent être parties à la Convention pour que celle-ci puisse sortir ses effets, de sorte que la Convention entre en vigueur le 27 juillet 1958. En conséquence il s'indique que, par une loi, la Belgique rende obligatoires les prescriptions de la Convention, sous peine de sanctions ainsi qu'il est prescrit à son article III.

Les armements se sont déclarés d'accord pour se soumettre volontairement aux dispositions de la convention en attendant que la loi et les arrêtés royaux d'exécution seront promulgués.

L'article V a) de la Convention ne prévoit la mise en application de l'interdiction du rejet de mélanges contenant des hydrocarbures que douze mois après l'entrée en vigueur de la Convention.

L'article VII stipule que l'obligation éventuelle de munir les navires d'un dispositif spécial pour la séparation des huiles ne sort ses effets qu'à l'expiration d'un délai de douze mois après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le pays considéré.

L'article XVI prévoit la possibilité d'amendement de la Convention par une procédure simplifiée. Pour la mise en exécution des dispositions ainsi modifiées, il convient également de confier au Pouvoir exécutif les pouvoirs nécessaires à cet effet.

L'annexe A prévoit sub 1a et sub 2a la possibilité pour l'Italie et la Yougoslavie de modifier certaines limites. Il faut que la réglementation belge puisse y être adaptée immédiatement.

La loi doit, dès lors, se borner aux principes généraux.

En ce qui concerne les navires à soumettre à l'application de la loi, on a jugé qu'il n'y avait aucune raison de maintenir toutes les exceptions citées à l'article II de la Convention. La Résolution n° 2 adoptée par la Conférence de 1954, engage à le faire. Le projet confère au Roi le pouvoir de déterminer quels sont les navires, non soumis aux dispositions de la Convention, qui ne tomberont pas sous l'application de la loi. Cette disposition vise particulièrement les bateaux de pêche et les petits caboteurs de moins de 500 tonneaux de jauge brute.

La Résolution prénommée dispose que de l'une ou l'autre manière, les dispositions de la Convention doivent être appliquées, pour autant qu'il est raisonnable et possible, aux navires de guerre.

Le Ministre de la Défense nationale a jugé que les navires de guerre ne doivent pas être soumis à la présente loi. Bien que la Force Navale se conforme, dans ses règlements, à l'esprit de la

naleeft, meent zij zich toch niet te kunnen binden aan de strikte bepalingen van deze wet ten einde niet gehinderd te zijn in haar opdracht van gewapende macht. Het naleven in alle omstandigheden van die wet zou de vrijheid van actie, onmisbaar voor een oorlogsmarine, op zekere ogenblikken in het gedrang kunnen brengen.

De reglementering die thans van kracht is op de bezoedeling van de wateren van de territoriale zee en van de Zeeschelde (K.B. 22 januari 1929, artikel 11 - 2°; K.B. 10 september 1930, artikel 19.3) is minder duidelijk omschreven en strafrechtelijk minder streng beteugeld. Deze wet is krachtens het Verdrag van toepassing op de territoriale zee; de uitvoerende besluiten zullen dus tevens wijziging aan het koninklijk besluit van 22 januari 1929 inhouden.

Het is evenwel nodig door deze wet uitdrukkelijk de macht aan de Koning te geven om deze strengere reglementering van het Verdrag ook tot de wateren van de Zeeschelde uit te breiden.

De geldboeten die voorzien werden zijn bijzonder zwaar. Enerzijds moeten deze boeten vastgesteld worden op een zelfde niveau als deze in de andere landen-leden toegepast, anderzijds moeten zij om voldoende afschrikkend te zijn, opwegen tegen de besparingen die kunnen verwezenlijkt worden bij de exploitatie van schepen, indien de voorschriften van het verdrag niet zouden toegepast worden. Daarom is het ook noodzakelijk, de geldboeten die toepasselijk zijn op de eigenaar van het schip, zwaarder te stellen dan deze voor de kapitein, om te beletten dat de eigenaar, op de kapitein druk zou uitoefenen om zekere besparingen te verwezenlijken, door de wet te overtreden.

In verband met de aanwijzing van de rechtbank, bevoegd om kennis te nemen van de inbreuken op deze wet, wordt de aandacht er op gevestigd dat het principe wordt gehuldigd dat reeds in het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij is opgenomen, nl. dat de inbreuken — zelfs gepleegd buiten het grondgebied — in België worden vervolgd.

Dit principe is trouwens algemeen aanvaard en werd nog bevestigd in het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaringen en ander scheepvaart voorvallen (artikel 1) en in dit van 29 april 1958 op het regime van de hoge zee (artikel 11).

De beperking van de Belgische rechtbank tot deze van het gebied van de thuishaven vindt haar reden van bestaan in het zeer bijzondere maritieme

Convention, elle estime toutefois, qu'à moins d'être gênée dans l'exécution de sa mission spécifique, il ne lui est pas possible de se lier par les dispositions strictes de la présente loi. L'application en toutes circonstances de celle-ci pourrait entraver à certains moments la liberté d'action, indispensable à une marine de guerre.

La réglementation actuellement en vigueur en matière de pollution des eaux de la mer territoriale et de l'Escaut Maritime (A.R. 22 janvier 1929, article 11 — 2°; A.R. 10 septembre 1930, article 19.3) est moins précise et prévoit des sanctions pénales moins sévères. En vertu de la Convention, la présente loi est applicable à la mer territoriale; les arrêtés d'exécution comporteront donc également une modification de l'arrêté royal du 22 janvier 1929.

Il est néanmoins indispensable que la présente loi confère expressément au Roi le pouvoir d'étendre cette réglementation plus sévère de la Convention aux eaux de l'Escaut Maritime.

Les amendes qui ont été prévues sont particulièrement lourdes. D'une part, ces amendes doivent être fixées à un même niveau que celles appliquées dans les autres pays-membres, et d'autre part, il faut, pour qu'elles produisent leur plein effet, que leur montant égale au moins celui des économies qui, dans l'exploitation d'un navire, peuvent être réalisées par la non-observance des prescriptions de la convention. Il convient, pour la même raison, que les amendes applicables au propriétaire du navire soient rendues plus lourdes que celles prévues pour le capitaine, afin d'éviter que le propriétaire n'exerce une pression sur le capitaine pour amener celui-ci à réaliser certaines économies en éludant la loi.

En ce qui concerne la désignation du tribunal compétent à connaître des infractions à cette loi, l'attention est attirée sur le fait que le principe, inscrit déjà dans le Code Disciplinaire et Pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, a été confirmé à savoir que les infractions — même si elles sont commises en dehors du territoire — sont poursuivies en Belgique.

Ce principe est d'ailleurs généralement admis et a trouvé sa confirmation dans la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation (article 1^{er}) ainsi que dans celle sur le régime de la haute mer du 29 avril 1958 (article 11).

C'est à raison du caractère particulièrement maritime de l'infraction pour laquelle très souvent l'armateur sera d'ailleurs poursuivi en même

karakter van de overtreding waarbij trouwens zeer dikwijls de rederij samen met haar officieren zal moeten vervolgd worden.

In dit verband wordt er op gewezen dat de rechtbank van de thuishaven reeds in meerdere wetten wordt bevoegd verklaard nl. in de wet van 25 augustus 1920 op de veiligheid der schepen (artikel 35), de wet van 20 september 1903 op de zeebrieven (artikel 19), het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij van 5 juni 1928 (artikel 74), de wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid inzake zee- en binnenvaart (artikel 25).

Het lijkt voorbarig het begrip thuishaven reeds wettelijk te omschrijven. Inderdaad werden op dit gebied nog nooit moeilijkheden ondervonden omdat steeds wordt aangenomen dat de thuishaven deze is welke vermeld wordt op de achtersteven van het schip (Wet van 20 september 1903 op de zeebrieven — artikel 16). In de vreemde wetgevingen wordt het begrip evenmin nader omschreven.

De naleving van het verdrag eist het werkingsklaar zijn van haveninstallaties voor het ontvangen van olierestanten vóór 27 juli 1961. Daar onze havens autonome of van de gemeentelijke administratie afhangelende instellingen zijn, moet de verplichting voor het uitrusten van de havens aan de havenautoriteiten opgelegd worden. Controle op de tarieven is noodzakelijk. Enerzijds, om te vermijden dat het opvangen van de residu's, opgelegd bij wet, te kostelijk zou komen en onze havens aldus ten opzichte van vreemde zouden benadeeld worden; anderzijds, om de tarieven gelijklopend te houden in onze nationale havens.

De Nationale Commissie voor de studie van de verontreiniging van de zeewateren door olie, heeft ter uitvoering van het koninklijk besluit van 7 december 1955, waarbij ze werd opgericht, dit ontwerp onderzocht en er zich mede akkoord verklaard. Deze Commissie was nochtans van oordeel dat de noodzakelijkheid zich zou kunnen opdringen, staatssteun voor het oprichten en exploiteren dezer installaties te verlenen en dat de wettelijke mogelijkheid daartoe diende geschapen te worden.

De regering meent evenwel dat deze kwestie buiten het kader van het huidig ontwerp van wet valt.

De departementen van Verkeerswezen, van Openbare Werken en van Wederopbouw, van Volksgezondheid en van het Gezin, van Landbouw en van Binnenlandse Zaken zijn in deze

temps que l'officier, que la compétence du tribunal belge a été limitée à celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache.

A cet égard il y a lieu de souligner que déjà dans plusieurs lois le tribunal du port d'attache a été déclaré compétent, à savoir dans la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires (article 35), la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer (article 19), le Code Disciplinaire et Pénal pour la marine marchande et la pêche maritime du 5 juin 1928 (article 74), la loi du 4 septembre 1908 sur la saisie et la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux ainsi que sur la compétence en matière maritime et fluviale (article 25).

Il semble prématuré de définir dans la loi la notion de port d'attache. Dans ce domaine aucune difficulté n'a en effet été rencontrée en raison du fait qu'il a toujours été admis que le port d'attache est celui qui est indiqué sur la poupe du navire (Loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer — article 16). Les législations étrangères ne définissent pas plus amplement la notion.

Pour l'application de la convention, il est indispensable que les ports soient équipés d'installations de réception de résidus avant le 27 juillet 1961. Nos ports étant des institutions autonomes ou communales, l'obligation de pourvoir les ports d'installations de réception de résidus doit être imposée aux autorités portuaires. Le contrôle des tarifs s'impose. D'une part, afin d'éviter que le recueillement des résidus, imposé par la loi, ne revienne trop cher et ne défavorise nos ports vis-à-vis des ports étrangers; d'autre part, pour maintenir l'uniformité des tarifs appliqués dans nos ports nationaux.

La Commission Nationale pour l'étude de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures a, en exécution de l'arrêté royal du 7 décembre 1955, par lequel elle est instituée, examiné le présent projet et s'y est ralliée. Toutefois cette commission était d'avis que la nécessité pourrait s'imposer d'octroyer des subsides gouvernementaux pour l'érection et l'exploitation de ces installations et qu'il était nécessaire d'en créer à cette fin la possibilité légale.

Le gouvernement estime toutefois que cette question sort du cadre du présent projet de loi.

Dans cette commission sont représentés les départements des Communications, des Travaux publics et de la Reconstruction, de la Santé publique et de la Famille, de l'Agriculture et de l'In-

Commissie vertegenwoordigd, evenals de volgende organismen : Havendiensten van Antwerpen en Gent, Belgische Redersvereniging en Antwerpse Havengemeenschap.

Thans hebben volgende landen het Verdrag geratificeerd : België, Canada, Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, Finland, Frankrijk, Ierland, Mexico, Nederland, Noorwegen, Verenigd Koninkrijk en Noord-Ierland, Zweden.

De Minister van Verkeerswezen,

térieur, ainsi que les organismes suivants : les Services portuaires d'Anvers et de Gand, l'Union des Armateurs Belges et la Communauté Portuaire Anversoise.

A présent les pays suivants ont ratifié la Convention : la Belgique, le Canada, le Danemark, la République fédérale d'Allemagne, la Finlande, la France, l'Irlande, le Mexique, les Pays-Bas, la Norvège, le Royaume Uni et le Nord de l'Irlande, la Suède.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

*De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,*

*Le Ministre des Travaux Publics
et de la Reconstruction,*

O. VANAUDENHOVE.

**Ontwerp van wet op de verontreiniging
van de zee door olie.**

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden,
HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

Gelet op het advies van de Raad van State ;

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Eerste Artikel.

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

« Schepen » : Behoudens in artikel 16 waar die term een ruimere betekenis heeft, de zeeschepen varende onder Belgische vlag of toebehorende aan de Belgische Staat, uitgezonderd de schepen van de Zeemacht en deze door de Koning aangewezen.

« Uitpompen » : elk uitpompen, doen wegvloeiën of op andere wijze te water doen geraken hoe ook veroorzaakt.

« Zware dieselolie » : dieselolie die wordt gebruikt als brandstof voor scheepsdieselmotoren en waarvan maximum 50 percent van het volume overdestilleert bij een temperatuur van ten hoogste 340° C, gemeten volgens de ASTM standaard methode D.158/53.

« Olie » : ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie ; de term « oliehoudend » wordt dienovereenkomstig uitgelegd.

« Oliehoudend mengsel dat het zeeoppervlak kan verontreinigen » : een mengsel waarin olie in een verhouding van 100 delen en meer op 1.000.000 delen mengsel voorkomt.

« Verdrag » : het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie, door België bekrachtigd.

**Projet de loi sur la pollution des eaux de la mer
par les hydrocarbures.**

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction,

Vu l'avis du Conseil d'Etat ;

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article Premier.

Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par :

« Navires » : Sauf à l'article 16 où ce terme a un sens plus large, les navires de mer naviguant sous pavillon belge ou appartenant à l'Etat belge, à l'exception des navires de la Force Navale et de ceux désignés par le Roi.

« Rejeter » : tout rejet, déversement ou écoulement dans l'eau, quelle qu'en soit la cause.

« Huile diesel lourde » : l'huile diesel employée comme combustible dans les moteurs diesel marins dont au maximum 50 pourcent en volume distillent à une température n'excédant pas 340° C, suivant la méthode standard ASTM D.158/53.

« Hydrocarbure » : le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage ; l'expression « contenant des hydrocarbures » s'interprète en conséquence.

« Mélange contenant des hydrocarbures, susceptible de souiller la surface de la mer » : un mélange dont la teneur en hydrocarbure est de 100 parties ou plus pour 1.000.000 de parties de mélange.

« Convention » : la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, ratifiée par la Belgique.

Art. 2.

Vanaf de data en in de voorwaarden bepaald door de Koning is het aan de door Hem vastgestelde categorieën van schepen verboden olie en elk oliehoudend mengsel dat het zeeoppervlak kan verontreinigen uit te pompen in de zeegebieden door het Verdrag en zijn bijlagen bepaald, of krachtens het Verdrag later te bepalen.

De Koning kan afwijking van deze verbodsbepaling toestaan met het oog op het beveiligen van mensenlevens op zee of om de veiligheid van het schip en zijn lading te verzekeren.

Art. 3.

De Koning bepaalt op welke wijze de schepen moeten uitgerust zijn om het wegvloeiën te voorkomen van olie naar vullings, wanneer de inhoud van deze wordt uitgedompt zonder door een olieafscheider van een erkend type te zijn geleid.

De Koning kan de installatie van doelmatige olieafscheiders aan boord van bepaalde categorieën van schepen verplicht maken.

Hij bepaalt de voorwaarden waaraan in leden 1 en 2 bedoelde olieafscheiders moeten voldoen.

De schepen die onder deze regeling vallen, kunnen, indien ze aan de krachtens leden 1 en 2 getroffen voorschriften niet voldoen, door de zeevaartinspectie en door de waterschout weerhouden worden.

Oordeelt de zeevaartinspectie dat een schip moet weerhouden worden, dan geeft zij daarvan kennis aan de waterschout die de uitvoering van de maatregel verzekert; ze handelt op dezelfde wijze voor de opheffing van die maatregel.

Art. 4.

Benevens de bescheiden vermeld in artikel 63 van Boek II van het Wetboek van Koophandel moet de kapitein van elk schip, vallend onder de categorieën vastgesteld krachtens artikel 2, vanaf de datum door de Koning bepaald, een oliejournaal aan boord hebben.

Het model ervan wordt vastgesteld door de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort.

Het oliejournaal van de schepen die niet aan de Staat toebehoren dient genummerd en geparafeerd te worden door het districtshoofd van de zeevaartinspectie.

Art. 5.

De aantekeningen in het oliejournaal worden ondertekend door de officier die met die werkzaamheden is belast en mede door de kapitein ondertekend.

Art. 2.

A partir des dates et dans les conditions déterminées par le Roi il est interdit aux catégories de navires fixées par Lui de rejeter, dans la limite des zones maritimes définies par la Convention et par ses annexes, ou à définir ultérieurement en vertu de la Convention, des hydrocarbures, ainsi que tout mélange contenant des hydrocarbures susceptible de souiller la surface de la mer.

En vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer ou pour assurer la sécurité du navire et de sa cargaison, le Roi peut autoriser des dérogations à cette interdiction.

Art. 3.

Le Roi détermine la façon dont les navires doivent être équipés pour éviter l'écoulement d'hydrocarbures vers les bouchains, lorsque le contenu de ceux-ci est rejeté sans avoir été traité par un séparateur d'huile d'un type agréé.

Le Roi peut rendre obligatoire l'installation de séparateurs d'huile efficaces à bord de certaines catégories de navires.

Il fixe les conditions auxquelles les séparateurs visés aux alinéas 1^{er} et 2 doivent répondre.

Les navires tombant sous l'application d'une telle réglementation peuvent, lorsqu'ils ne répondent pas aux prescriptions édictées en vertu des alinéas 1^{er} et 2, être retenus par l'inspection maritime et par le commissaire maritime.

Lorsque l'inspection maritime estime devoir retenir un navire, elle en informe le commissaire maritime qui est chargé de l'exécution de la mesure. Elle agit de même pour la levée de celle-ci.

Art. 4.

Outre les documents prévus à l'article 63 du Livre II du Code de Commerce, le capitaine de tout navire rentrant dans les catégories fixées en vertu de l'article 2, est tenu, à partir de la date fixée par le Roi, d'avoir à bord un registre des hydrocarbures.

Le modèle en est déterminé par le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure dans ses attributions.

Le registre des hydrocarbures des navires n'appartenant pas à l'Etat sera numéroté et paraphé par le chef de district de l'inspection maritime.

Art. 5.

Les mentions à porter au registre des hydrocarbures sont signées par l'officier chargé de ces opérations et contresignées par le capitaine.

Art. 6.

De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort, bepaalt welke aantekeningen door de kapitein, na zijn aankomst in een haven, bij de waterschout of bij de consul moeten aangegeven worden.

Art. 7.

De kapitein moet aan de bevoegde autoriteiten van enig gebied waarvan de Regering partij bij het Verdrag is, op hun verzoek, aan boord van zijn schip inzage laten nemen van het oliejournaal als hij zich in een haven van dit gebied bevindt.

Hij is tevens verplicht, op hun verzoek, van elke daarin voorkomende aantekening afschrift te laten nemen en dit afschrift voor eensluidend te waarmerken.

Het in die voorwaarden vervaardigd afschrift geldt tot bewijs van het tegendeel, als bewijs van de feiten, vermeld in de aantekening.

Elk optreden van de bevoegde autoriteiten in-gevolge dit artikel dient zo snel mogelijk te gescheiden en zonder dat het schip daardoor zou mogen vertraging oplopen.

Art. 8.

§ 1. — Zijn belast met het opsporen en vaststellen van de inbreuken op deze wet en haar uitvoerende besluiten :

1. De waterschouten en agenten van de zeevaartpolitie en van de maritieme rijkswachtbrigades.

2. De havenkapiteins.

3. De ambtenaars en agenten van de zeevaart-inspectiediensten.

4. De ambtenaars en agenten van het Bestuur van Bruggen en Wegen, belast met het toezicht op de waterwegen.

5. De consuls.

§ 2. — De ambtenaren en agenten door de landen, partij bij het Verdrag, aangeduid, zijn bevoegd tot het vaststellen van de overtredingen van de voorschriften van het Verdrag.

Art. 9.

Worden bestraft met een geldboete van 1.500 frank tot 7.500 frank, de kapitein en de officieren die inbreuk plegen op artikel 2 en op de krachtens dit artikel getroffen uitvoerende maatregelen.

Is het misdrijf tussen zonsondergang en zons-

Art. 6.

Le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure dans ses attributions détermine les mentions dont le capitaine devra, à son arrivée dans un port, donner communication au commissaire maritime ou au consul.

Art. 7.

Le capitaine doit permettre aux autorités compétentes de tout territoire dont le gouvernement est partie à la Convention, qui en formulent la demande, de prendre connaissance du registre des hydrocarbures à bord de son navire, lorsque celui-ci se trouve dans un port de ce territoire.

Il est également tenu, à leur requête, de laisser prendre copie de toute mention qui y figure, et de certifier cette copie conforme.

La copie établie dans ces conditions fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des faits relatés dans la mention.

Toute intervention des autorités compétentes, en vertu du présent article, est effectuée de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire puisse subir de retard de ce fait.

Art. 8.

§ 1. — Sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution :

1. Les commissaires maritimes et les agents de la police maritime et des brigades de gendarmerie maritime.

2. Les capitaines de port.

3. Les fonctionnaires et agents des services d'inspection maritime.

4. Les fonctionnaires et agents de l'Administration des Ponts et Chaussées, chargés de la surveillance sur les voies navigables.

5. Les consuls.

§ 2. — Les fonctionnaires et agents désignés par les pays parties à la Convention sont compétents pour constater les infractions aux dispositions de la convention.

Art. 9.

Sont punis d'une amende de 1.500 francs à 7.500 francs, le capitaine et les officiers qui contreviennent aux dispositions de l'article 2 et aux mesures d'exécution prises en vertu de cet article.

Si l'infraction est commise entre le coucher du

opgang gepleegd, dan is de geldboete 2.500 frank tot 12.500 frank.

Art. 10.

Worden bestraft met een geldboete van 100 frank tot 250 frank de kapitein en de officieren die inbreuk plegen op de bepalingen van artikels 4 en 5 en van deze ter uitvoering daarvan door de Koning vastgesteld.

Stroken de aantekeningen in het oliejournaal niet met de werkelijkheid, dan is de geldboete 250 frank tot 500 frank.

Art. 11.

Wordt bestraft met een geldboete van 250 frank tot 500 frank de kapitein die inbreuk pleegt op artikel 7.

Art. 12.

Wordt bestraft met een geldboete van 100 frank tot 250 frank de kapitein die verwaarloost de bij artikel 6 voorgeschreven aangifte te doen.

Art. 13.

De kapitein van een schip en de eigenaar die ter uitvoering van artikel 3 uitgevaardigde besluiten overtreden, worden onderscheidenlijk met een geldboete van 250 frank tot 1.000 frank en met een geldboete van 1.000 frank tot 5.000 frank gestraft.

Art. 14.

De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek met uitsluiting van artikel 85 zijn van toepassing op de bij deze wet voorziene inbreuken.

Art. 15.

De bevoegde rechtbank is deze van het gebied in welke de thuishaven van het schip ligt.

Elke Belg of vreemdeling aan boord van een Belgisch schip die, buiten het Belgisch grondgebied, inbreuk pleegt op de bepalingen van deze wet en van de krachtens deze genomen uitvoerende besluiten, mag in alle gevallen in België vervolgd worden.

Art. 16.

Ter uitvoering van het Verdrag worden de personen, vermeld in artikel 8, § 1, onder nummers 1, 2 en 3, gemachtigd om in de havens van het Rijk aan boord van koopvaardij schepen vallend onder het Verdrag en varende onder de vlag van de landen, partij bij het Verdrag, rechtsgeldig de controle uit te oefenen zoals bij artikel 7 van deze wet voorgeschreven voor de Belgische schepen.

soleil et le lever du soleil, l'amende est de 2.500 francs à 12.500 francs.

Art. 10.

Sont punis d'une amende de 100 francs à 250 francs le capitaine et les officiers qui contreviennent aux dispositions des articles 4 et 5 et à celles fixées par le Roi en exécution de ces articles.

Si les mentions portées dans le registre des hydrocarbures ne sont pas conformes à la réalité, l'amende est de 250 francs à 500 francs.

Art. 11.

Est puni d'une amende de 250 francs à 500 francs, le capitaine qui contrevient aux dispositions de l'article 7.

Art. 12.

Est puni d'une amende de 100 francs à 250 francs, le capitaine qui néglige de faire la déclaration prescrite à l'article 6.

Art. 13.

Sont punis respectivement d'une amende de 250 francs à 1.000 francs et d'une amende de 1.000 francs à 5.000 francs, le capitaine d'un navire et le propriétaire qui contreviennent aux arrêtés pris en exécution de l'article 3.

Art. 14.

Les dispositions du Livre I^{er} du Code Pénal, à l'exception de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 15.

Le tribunal compétent est celui du ressort, dans lequel est situé le port d'attache du navire.

Tout Belge ou tout étranger à bord d'un navire belge qui commet, en dehors des limites du territoire belge, une infraction aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, est dans tous les cas passible de poursuites en Belgique.

Art. 16.

En exécution de la Convention, les personnes désignées à l'article 8, § 1^{er}, aux numéros 1, 2 et 3, sont autorisées à exercer valablement, dans les ports du Royaume, à bord des navires de la marine marchande soumis à la Convention et naviguant sous un pavillon des pays parties à la Convention, le contrôle tel qu'il est prescrit par l'article 7 de la présente loi pour les navires belges.

De door hen gedane vaststellingen en genomen afschriften van het oliejournaal worden onmiddellijk aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart voor uitvoering van de bepalingen van het Verdrag overgemaakt.

Art. 17.

De Koning wijst de havens aan die van inrichtingen voor het ontvangen van olierestanten moeten voorzien zijn en bepaalt het minimum volume dat door deze in een bepaald tijdsbestek moet kunnen opgenomen worden.

De havenautoriteiten van de aangewezen havens zijn verplicht er voor te zorgen dat vóór 27 juli 1961, hun havens uitgerust zijn met deze inrichtingen.

De ontvangstinrichtingen en de bijhorende inrichtingen voor het verwerken van de olierestanten moeten werken aan vaste tarieven welke door de Koning worden goedgekeurd.

Art. 18.

De Koning kan de bepalingen van artikel 2 uitbreiden zowel voor de vreemde- als voor de Belgische schepen tot de door Hem te bepalen maritieme wateren van het Rijk.

De inbreuken op de besluiten genomen ter uitvoering van dit artikel worden opgespoord, vastgesteld en beteugeld volgens de bepalingen van artikel 8, § 1, 1 tot en met 4, en van artikel 9.

Gegeven te Brussel, de 28^e juli 1960.

Leurs constatations et les copies prises par elles du registre des hydrocarbures, seront transmises sans délai à l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure en vue de l'exécution des dispositions de la Convention.

Art. 17.

Le Roi désigne les ports qui doivent être équipés d'installations de réception et détermine le volume minimum de résidus que celles-ci doivent pouvoir recueillir pendant un laps de temps déterminé.

Les autorités portuaires des ports ainsi désignés sont obligés de veiller à ce que leurs ports soient pourvus de ces installations avant le 27 juillet 1961.

Les installations de réception de résidus et les installations connexes pour le traitement de ceux-ci doivent travailler à des tarifs fixes, approuvés par le Roi.

Art. 18.

Le Roi peut étendre les dispositions de l'article 2 tant en ce qui concerne les navires étrangers que les navires belges aux eaux maritimes du Royaume fixées par Lui.

Les infractions aux arrêtés pris en exécution de cet article seront recherchées, constatées et punies conformément aux dispositions de l'article 8, § 1^{er}, 1 à 4 inclusivement, et de celles de l'article 9.

Donné à Bruxelles, le 28 juillet 1960.

BAUDOUIN.

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Verkeerswezen,

PAR LE ROI :
Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,

Le Ministre des Travaux Publics
et de la Reconstruction,

O. VANAUDENHOVE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 4^e maart 1958 door de Minister van Verkeers-
wezen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste
drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van
wet « op de verontreiniging van de zee door olie », heeft
de 10^e maart 1958 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp strekt ertoe de Koning te machtigen om,
ten aanzien van de onder Belgische vlag varende schepen,
de nodige uitvoeringsmaatregelen te treffen, ter verzeke-
ring van de naleving van de voorschriften neergelegd in
het door de wet van 29 maart 1957 bekrachtigde interna-
tionaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van
de zee door olie. Het is duidelijk dat de Koning in de uit-
oefening van die verordenende bevoegdheid de schepen,
waarop het Verdrag toepassing vindt, niet kan onttrekken
aan de verplichtingen welke het Verdrag hun oplegt. In
hun huidige vorm verlenen de teksten, die aan de Koning
bepaalde bevoegdheden opdragen, hem niet alleen de macht
om te zorgen dat het Verdrag wordt uitgevoerd, maar ook
om de schepen die onder de in artikel 1 gegeven definitie
vallen, te verplichten tot het nakomen van sommige voor-
schriften waartoe het Verdrag niet verplicht. Schepen die
niet onder toepassing van het Verdrag vallen, zal de Ko-
ning dus toch aan de reglementering kunnen onderwerpen.
De voorschriften van het Verdrag gelden eveneens voor
de Ministers in de uitoefening van de verordenende be-
voegdheid welke het ontwerp hun toekent.

Bovendien strekt het ontwerp er enerzijds toe de over-
treddingen van de wetten en verordeningen betreffende de
verontreiniging van de zee door olie als strafrechtelijk
misdrijf strafbaar te stellen, en anderzijds die wetten en
verordeningen uit te breiden tot de schepen van de zee-
macht die niet aan de bepalingen van het Verdrag zijn
onderworpen. Door de werkingssfeer van de maatregelen
ter voorkoming van verontreiniging van de zee aldus te
verruimen, voldoet de Regering aan de bij het Verdrag
gevoegde en door de wet van 29 maart 1957 goedgekeurde
resolutie n^o 2.

*
**

De definitie van « schepen », in artikel 1 van het voor-
ontwerp, kan als volgt worden gelezen : « Behoudens in
artikel 16 waar die term een ruimere betekenis heeft, de
zeeschepen varende onder Belgische vlag of toebehorende
aan de Belgische Staat, met inbegrip van de schepen van
de zeemacht, de door de Koning aangewezen schepen
uitgezonderd ».

*
**

In de Franse versie van artikel 1 geve men een defi-
nitie niet van « rejet » maar van « rejeter », dat alleen
wordt gebruikt (cfr. artikel 2).

In hetzelfde artikel is overbodig de definitie van « mijl »,
welke term nergens elders in het voorontwerp voorkomt.

Steeds in hetzelfde artikel kan « olie » beter als volgt
worden omschreven :

« ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie ; de
term « oliehoudend » wordt dienovereenkomstig uitgelegd ».

*
**

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation deuxième
chambre, saisi par le Ministre des Communications,
le 4 mars 1958, d'une demande d'avis, dans un délai ne
dépasant pas trois jours, sur un projet de loi « sur la
pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures », a
donné le 10 mars 1958 l'avis suivant :

Le projet tend à donner au Roi le pouvoir de prendre,
à l'égard des navires naviguant sous pavillon belge, les
mesures d'exécution nécessaires pour assurer le respect des
règles contenues dans la convention internationale pour
la prévention contre la pollution des eaux de la mer par
les hydrocarbures, approuvée par la loi du 29 mars 1957.
Dans l'exercice de ce pouvoir réglementaire, le Roi ne
pourra évidemment pas soustraire les navires auxquels la
convention s'applique, aux obligations que celle-ci leur
impose. Tels qu'ils sont rédigés, les textes attribuant au
Roi des pouvoirs lui permettront non seulement d'assurer
l'exécution de la convention, mais aussi d'imposer aux
navires compris dans la définition donnée à l'article pre-
mier, le respect de certaines prescriptions que la convention
ne rend pas obligatoires. Le Roi pourra aussi soumettre à
la réglementation, des navires auxquels la convention ne
s'applique pas. Le respect des prescriptions de la conven-
tion s'imposera également aux Ministres dans l'exercice
du pouvoir réglementaire que le projet prévoit dans leur
chef.

Le projet tend, en outre, d'une part, à ériger en infrac-
tions pénales les infractions aux lois et règlements relatifs
à la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures
et, d'autre part, à étendre ces lois et ces règlements aux
navires de la force navale qui ne sont pas soumis aux dis-
positions de la convention. En étendant ainsi le champ
d'application des mesures destinées à éviter la pollution des
eaux de la mer, le Gouvernement satisfait à la résolution
n^o 2 annexée à la convention et approuvée par la loi du
29 mars 1957.

*
**

La définition du mot « navires », donnée à l'article 1^{er}
de l'avant-projet, pourrait être rédigée comme suit : « Sauf
à l'article 16 où ce terme a un sens plus large, les navires
de mer naviguant sous pavillon belge ou appartenant à
l'Etat belge, y compris les navires de la force navale, à
l'exception de ceux désignés par le Roi ».

*
**

Dans la version française de l'article 1^{er}, la définition
du mot « rejet » devrait être remplacée par celle du terme
« rejeter » qui est seul employé (cfr. l'article 2).

Il est inutile de définir au même article 1^{er}, le mot
« mille » qui ne figure dans aucun autre article de l'avant-
projet.

La définition du mot « hydrocarbure » gagnerait à être
rédigée comme suit :

« le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile
de graissage ; l'expression « contenant des hydrocarbures »
s'interprète en conséquence ».

*
**

Aangezien de « verboden zones » niet in het Verdrag zelf, maar in de bijlage A van het Verdrag zijn bepaald, schrijve men in artikel 2 : « in de zeegebieden door het Verdrag en zijn bijlagen bepaald » in plaats van : « in de zeegebieden door het Verdrag bepaald ».

**

Uit de verklaringen van de gemachtigde van de Minister van Verkeerswezen blijkt, dat de maritieme wateren van de Schelde, waarover het derde lid van artikel 2 handelt, omschreven zijn in het koninklijk besluit van 10 september 1930 houdende politiereglement voor de Beneden-Zeeschelde, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 februari 1938, 22 en 23 maart 1939 en 16 oktober 1953.

**

In de artikelen 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12 en 13 vervange men het woord « gezagvoerder » door « kapitein », die voorkomt in het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.

**

Artikel 5 kan beter als volgt worden gelezen :

« Artikel 5. — De aantekeningen in het oliejournaal worden ondertekend door de officier die met die werkzaamheden is belast, en mede door de kapitein ondertekend ».

**

In artikel 7 schrapple men in het derde lid de woorden « in rechte », en in de Franse tekst van het vierde lid ook de woorden « des dispositions ».

**

Volgens artikel 8, A, a, zullen misdrijven voorzover het schepen van de zeemacht betreft, in België worden opgespoord en vastgesteld door « de officieren daartoe door de inspecteur-generaal van de zeemacht aangeduid ».

De Raad van State heeft geen kennis van een wet of verordening die het ambt van « inspecteur-generaal van de zeemacht » instelt. De algemene inspecties in de krijgsmacht zijn ingesteld door een ministerieel besluit van 22 juni 1956, uitgevaardigd ter uitvoering van het koninklijk besluit van 9 april 1954. Dit ministerieel besluit stelt geen algemene inspectie voor de zeemacht in.

Normaal moet de Koning, of althans de Minister, worden belast met het aanwijzen van de officieren die misdrijven kunnen opsporen en vaststellen. Ook zou moeten worden gezegd, welke de bewijskracht zal zijn van de processen-verbaal die deze officieren bij hun opsporingen zullen opmaken. Het zal wel voldoende zijn, dat zij bewijskracht hebben tot het tegendeel is bewezen.

**

Volgens artikel 8, B, 2, zullen overtredingen van de wet en van de besluiten tot uitvoering daarvan in het buitenland worden opgespoord en vastgesteld door « de ambtenaren en agenten, door de landen, partij bij het Verdrag, aangeduid ». Krachtens de artikelen IX en X van het Verdrag zijn deze « ambtenaren en agenten » bevoegd tot het vaststellen van overtredingen van de voorschriften van

Les « zones d'interdiction » étant déterminées non dans la convention elle-même, mais dans l'annexe A de la convention, il y aurait intérêt à dire à l'article 2 : « dans la limite des zones maritimes définies par la convention et par ses annexes » plutôt que : « dans la limite des zones maritimes définies par la convention ».

**

Il résulte des explications fournies par le délégué du Ministre des Communications que les eaux maritimes de l'Escaut, dont il est question au troisième alinéa de l'article 2, sont définies par l'arrêté royal du 10 septembre 1930 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur, modifié par les arrêtés royaux des 25 février 1938, 22 et 23 mars 1939 et 16 octobre 1953.

**

Le mot « commandant » figurant aux articles 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12 et 13 devrait être remplacé par le mot « capitaine », qui est le terme employé par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

**

L'article 5 gagnerait à être rédigé comme suit :

« Article 5. — Les mentions à porter au registre des hydrocarbures sont signées par l'officier chargé de ces opérations et contresignées par le capitaine ».

**

A l'article 7, il conviendrait de supprimer, au troisième alinéa, les mots « en droit » et, au texte français du quatrième alinéa, les mots « des dispositions ».

**

Aux termes de l'article 8, A, a, les infractions seront recherchées et constatées en Belgique, en ce qui concerne les navires de la force navale, par « les officiers désignés à cet effet par l'inspecteur général de la force navale ».

Le Conseil d'Etat n'a pas connaissance d'un texte légal ou réglementaire instituant la fonction d'« inspecteur général de la force navale ». Les inspections générales des forces armées ont été créées par un arrêté ministériel du 22 juin 1956, pris en exécution de l'arrêté royal du 9 avril 1954. Cet arrêté ministériel n'a pas prévu d'inspection générale pour la force navale.

Il serait normal que ce soit le Roi ou, du moins, le Ministre qui soit chargé de désigner les officiers chargés de rechercher et de constater les infractions. Il importerait, en outre, de déterminer la force probante des procès-verbaux que ces officiers établiront à la suite de leurs investigations. Sans doute, suffira-t-il qu'ils valent jusqu'à preuve du contraire.

**

Aux termes de l'article 8, B, 2, les infractions à la loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci seront recherchées et constatées, à l'étranger, par « les fonctionnaires et agents désignés par les pays parties à la convention ». Ces fonctionnaires et agents sont compétents en vertu des articles IX et X de la convention, pour constater les infractions aux dispositions de la convention. Il n'appartient pas

het Verdrag. Het is niet de taak van de Belgische wetgever hun bevoegdheid eenzijdig te verruimen. Uit dit alles volgt, dat de buitenlandse « ambtenaren en agenten », ondanks de bewoordingen van artikel 8, alleen tot het vaststellen van overtredingen van voorschriften van het Verdrag bevoegd zullen zijn, en niet tot het vaststellen van overtredingen van bijzondere voorzieningen, welke de Belgische wetgever of Regering mocht voorschrijven.

*
**

Het tweede lid van de artikelen 9 en 10 leze men als volgt :

« Is het misdrijf tussen zonsondergang en -opgang gepleegd, dan is de geldboete 2.500 frank tot 12.500 frank.

Stroken de aantekeningen in het oliejournaal niet met de werkelijkheid, dan is de geldboete 250 frank tot 500 frank ».

*
**

Artikel 13 leze men als volgt :

« Artikel 13. — De kapitein van een schip en de eigenaar die de ter uitvoering van artikel 3 uitgevaardigde besluiten overtreden, worden onderscheidenlijk met geldboete van 250 frank tot 1.000 frank en met geldboete van 1.000 frank tot 5.000 frank gestraft ».

*
**

Artikel 15 bepaalt :

« Elke Belg of vreemdeling aan boord van een Belgisch schip die, buiten het Belgisch grondgebied, inbreuk pleegt op de bepalingen van deze wet en van de krachtens deze genomen uitvoerende besluiten, mag in alle gevallen in België vervolgd worden.

De bevoegde rechtbank is deze van het gebied in welke de thuishaven van het schip ligt ».

Tot voorbeeld voor dit artikel blijken te hebben gediend de artikelen 73 en 74 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.

In het eerste lid wijkt het artikel af van de artikelen 6 en volgende van de wet van 17 april 1878 bevattende de voorafgaande titel van het Wetboek van Rechtspleging in strafzaken, waar het in alle gevallen toestaat dat in België worden vervolgd de misdrijven, die buiten België en België's territoriale wateren door Belgen en vreemdelingen aan boord van een Belgisch schip zijn begaan.

Het tweede lid van het artikel geeft de maatstaf aan die zal worden gevolgd om vast te stellen, welk strafrecht bevoegd zal zijn om van de vervolgingen kennis te nemen. Als enige maatstaf wordt aangenomen de thuishaven van het schip, met uitsluiting van de andere maatstaven die artikel 74 van de wet van 5 juni 1928 in aanmerking neemt.

Het is de Raad van State niet bekend, of schepen van de zeemacht een thuishaven hebben. Voorzover hij weet, wordt daarin door geen enkele wet of verordening voorzien.

Bovendien moge de Raad van State de volgende opmerking in herinnering brengen, die hij naar voren heeft

au législateur belge d'étendre unilatéralement leur compétence. Il s'ensuit que, malgré les termes de l'article 8, les fonctionnaires et agents étrangers n'auront qualité que pour constater les infractions aux dispositions de la convention. Ils seront sans pouvoirs pour constater les infractions aux dispositions particulières que le législateur ou le Gouvernement belges imposeraient.

*
**

Le second alinéa de l'article 9 et le second alinéa de l'article 10 devraient être rédigés comme suit :

« Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil, l'amende est de 2.500 francs à 12.500 francs.

» Si les mentions portées dans le registre des hydrocarbures ne sont pas conformes à la réalité, l'amende est de 250 francs à 500 francs ».

*
**

L'article 13 devrait être rédigé comme suit :

« Article 13. — Sont punis respectivement d'une amende de 250 francs à 1.000 francs, et d'une amende de 1.000 francs à 5.000 francs, le capitaine d'un navire et le propriétaire qui contreviennent aux arrêtés pris en exécution de l'article 3 ».

*
**

Aux termes de l'article 15 :

« Tout belge ou tout étranger à bord d'un navire belge qui commet, en dehors des limites du territoire belge, une infraction aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, est dans tous les cas passible de poursuites en Belgique.

Le tribunal compétent est celui du ressort dans lequel est situé le port d'attache du navire ».

Cet article paraît inspiré par les articles 73 et 74 de la loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

Il déroge, à l'alinéa 1^{er}, aux articles 6 et suivants de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale en autorisant, et ce dans tous les cas, des poursuites en Belgique pour les infractions commises hors de Belgique et de ses eaux territoriales par les Belges et par les étrangers à bord de navires belges.

L'alinéa 2 de l'article énonce le critère suivant lequel se déterminera la juridiction pénale compétente pour connaître des poursuites. C'est exclusivement le critère du port d'attache du navire qui est adopté, à l'exclusion des autres critères que retient l'article 74 de la loi du 5 juin 1928.

Le Conseil d'Etat ignore s'il est assigné un port d'attache aux navires de la force navale. A sa connaissance, aucune loi ni règlement n'a cet objet.

Il rappelle en outre que, dans l'avis qu'il a donné le 4 octobre 1952 sur un avant-projet de loi instituant l'imma-

gebracht in zijn advies van 4 oktober 1952 over een voorontwerp van wet tot invoering van de verplichte teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen :

« Bij de vermelding der thuishaven van het zeeschip, die moet voorkomen op de aangifte welke de teboekstelling voorafgaat, dient het volgende te worden opgemerkt :

In het Belgisch recht heeft geen enkele wets- of reglements-bepaling het begrip « thuishaven » omschreven. Een bepaling dringt zich evenwel des te meer op, daar de naam der thuishaven op straffe van sancties op de achterstevan van het schip moet worden aangebracht (zie ontwerp van wet op de zeebrieven, artikel 20, en artikel 58 van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij) ».

Het zou dus de voorkeur verdienen, alle in artikel 74 genoemde maatstaven over te nemen of met name een correctionele rechtbank en een krijgsraad aan te wijzen, die kennis kunnen nemen van overtredingen van de ontworpen wet en van de besluiten tot uitvoering daarvan.

Er mag immers niet uit het oog worden verloren, dat normaal de krijgsraad bevoegd is voor misdrijven begaan door leden van de zeemacht.

**

In artikel 16 vervange men de woorden « de personen vermeld onder nummers 1, 2 en 3 van littera A, b, van artikel 8 » door « de personen vermeld in artikel 8, A, b ».

**

Naar de gemachtigde ambtenaar van de Minister van Verkeerswezen aan de Raad van State verklaarde, verleent het eerste lid van artikel 17 aan de Koning de bevoegdheid tot het vaststellen van de manier waarop installaties voor het ontvangen van olierestanten « opgericht en geëxploiteerd » worden, opdat hij de technische voorwaarden kan bepalen waaraan die installaties moeten voldoen, en tevens de daar toe te passen tarieven kan controleren. Om deze bedoeling tot uiting te brengen, stelde men artikel 17 als volgt :

« Artikel 17. — De Koning wijst de havens aan die van inrichtingen voor het ontvangen van olierestanten moeten zijn voorzien. Hij stelt de technische voorwaarden voor het exploiteren van deze inrichtingen, en bepaalt of controleert daarvan de tarieven ».

**

In de Franse tekst van het ontwerp zijn een aantal bepalingen in de tegenwoordige, andere in de toekomstige tijd van de aanwijzende vorm gesteld. Het ware beter één tijd te gebruiken, de tegenwoordige.

In de artikelen 9 en volgende wordt gebruik gemaakt van de afkorting F., waar het verkieslijk zou zijn « frank » voluit te schrijven.

De kamer was samengesteld uit

HH. F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter ;
L. MOUREAU en G. HOLOYE, raadsheren van State ;

Mw. J. DE KOSTER, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. F. LEPAGE.

trication obligatoire des navires et bateaux, il a formulé l'observation reproduite ci-après :

« Une remarque s'impose au sujet de la mention du port d'attache du navire que la déclaration préalable à l'immatriculation doit contenir.

Aucune disposition légale ou réglementaire n'a défini cette notion en droit belge. Une définition est cependant d'autant plus nécessaire que le nom du port d'attache doit, sous peine de sanctions, être indiqué sur la poupe du navire (voir projet de loi sur les lettres de mer, article 20, et article 58 du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime) ».

Dans ces conditions, il serait préférable de reprendre tous les critères de l'article 74 ou de désigner nommément une juridiction correctionnelle et un conseil de guerre pour connaître des infractions à la loi en projet et à ses arrêtés d'exécution.

Il importe, en effet, de se souvenir que pour les infractions commises par les membres du personnel de la force navale, la juridiction normalement compétente sera le conseil de guerre.

**

A l'article 16, il conviendrait de remplacer les mots « les personnes désignées aux numéros 1, 2 et 3 du littera A, b, de l'article 8 » par les mots « les personnes désignées à l'article 8, A, b ».

**

Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat par le délégué du Ministre des Communications, les pouvoirs que le premier alinéa de l'article 17 donne au Roi de déterminer la manière dont seront « érigées et exploitées » les installations de réception des résidus, doivent lui permettre de fixer les conditions techniques auxquelles devront satisfaire ces installations et de contrôler les tarifs qui y seront appliqués. Pour traduire cette intention, le premier alinéa de l'article 17 pourrait être rédigé comme suit :

« Article 17. — Le Roi désigne les ports qui doivent être équipés d'installations de réception des résidus. Il détermine les conditions techniques de l'exploitation de ces installations et en fixe ou contrôle les tarifs ».

**

Certaines dispositions du projet sont rédigées au présent du mode indicatif, d'autres au futur. Il serait souhaitable de les rédiger toutes au même temps, le présent.

Aux articles 9 et suivants, il est fait usage de l'abréviation « F » ; il conviendrait de la remplacer par le mot « francs ».

La chambre était composée de

MM. F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président ;
L. MOUREAU et G. HOLOYE, conseillers d'Etat ;

Mme J. DE KOSTER, greffier adjoint, greffier.

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. LIGOT, substituu.

Le rapport a été présenté par M. J. LIGOT, substitut.

De Griffier — Le Greffier.
(w. get./s.) J. DE KOSTER.

De Voorzitter — Le Président.
(w. get./s.) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Verkeers-
wezen.

De 28^{ste} maart 1958.

De Griffier van de Raad van State,

(w. get./s.) R. DECKMYN.

Pour expédition délivrée au Ministre des Communica-
tions.

Le 28 mars 1958.

Le Greffier du Conseil d'Etat,