05 63
Transmis à
Overgemaakt aan

ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 25 octobre 1978, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge", a donné le 24 janvier 1979 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 25e oktober 1978 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische Kust", heeft de 24e januari 1979 het volgend advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES.

Dans plusieurs de ses dispositions, l'arrêté en projet utilise les termes "agent compétent" ou "autorité compétente". Les définitions données à l'article 3, 7°, rendent superflu l'adjectif "compétent".

Il conviendrait aussi de lire "dans les rades" au lieu de "sur les rades" dans toutes les dispositions où cette expression est employée.

PREAMBULE.

Le projet se donne pour unique fondement la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

En vertu de l'article 2, § 4, de cette loi, le Roi est habilité à régler "la police et la navigation dans la mer territoriale belge et les eaux belges, attenantes à la mer et accessibles aux navires de mer".

Or, le projet porte certaines dispositions de police qui sont applicables, non seulement aux ports du littoral belge, mais aussi aux ports belges dont quelques-uns ne peuvent être considérés comme ayant des eaux attenantes à la mer, bien qu'ils soient accessibles aux navires de mer, par exemple Gand et Liège.

.../...

Afin d'éviter que le fondement de ces dispositions ne fasse l'objet de contestations, il se recommanderait que le préambule vise, outre la loi précitée, les articles 29 et 67 de la Constitution.

EXAMEN DES ARTICLES.

Article 2.

Au paragraphe premier, les mots "cartes maritimes" doivent être remplacés par "cartes marines".

Article 3.

Au 1°, il y a une discordance entre le texte français et le texte néerlandais : les mots "engin" et "drijvend tuig" n'ont pas la même signification.

Le 3°, devrait être rédigé comme suit :

"3° Navire de grandes dimensions : navire qui, en raison de sa longueur ou de son tirant d'eau par rapport à l'état du chenal, est considéré comme tel par le Service du pilotage, conformément aux normes fixées par ce service et communiquées officiellement aux navigants (avis aux navigateurs n°1 - en abrégé A.A.N. n° 1)".

Le 9° doit être rédigé comme suit :

"9° Règle : l'une des règles du règlement international annexé à la convention visée au 8°".

Compte tenu de cette définition, la référence dans le projet à une règle du règlement international doit se faire par la seule mention du mot "règle" et les mots "de la convention" doivent être omis dans toutes les dispositions où il est fait référence à des règles de la

La rédaction suivante est proposée pour le 10° :

"10° Feu brillant : un feu qui est, dans des conditions atmosphériques normales, visible à une distance d'au moins 2 milles marins (3.704 m)".

Article 4.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 4.-

Les définitions données aux règles 3, 21 et 32 valent également pour l'application du présent arrêté, à moins que ce dernier n'y déroge expressément".

Article 5.

Le paragraphe 1er du texte français serait mieux rédigé et mieux en concordance avec le texte néerlandais dans les termes suivants :

"§ 1er. Aucun bâtiment n'est admis à pénétrer dans les ports du littoral belge si, à cause de ses dimensions, de son tirant d'eau ou pour toute autre raison, il constitue ou risque de constituer un danger pour la sécurité du bâtiment lui-même, pour la navigation, pour les installations portuaires et les ouvrages d'art ou pour l'environnement .

.../...

Toutefois, lorsque des circonstances particulières l'exigent, l'autorité peut, dans des conditions qu'elle fixe, autoriser un navire, qui pour une des raisons précitées, ne peut pénétrer dans les ports du littoral belge, à accéder à un des ports belges".

Le paragraphe 2 doit être libellé comme suit :

"§ 2. Le port de Blankenberghe est réservé aux bâtiments de plaisance. Ceux-ci peuvent utiliser ce port moyennant autorisation préalable du Service du pilotage. Ce service fixe les conditions à remplir pour obtenir ladite autorisation. L'autorisation devient caduque dès que les conditions cessent d'être remplies".

Article 6.

Il y a lieu de désigner avec sa date l'arrêté royal auquel cet article se réfère. Il y a lieu aussi de tenir compte de la modification, par l'arrêté royal du 7 septembre 1950, de l'intitulé de cet arrêté. Enfin, les chiffres entre parenthèses désignant des alinéas, il est préférable de s'en tenir à la désignation traditionnelle de ceux-ci.

Le texte suivant est proposé :

"Article 6. Dans les ports du littoral belge, l'article ler, alinéa 8, l'article 2, alinéas ler et 2, et les articles 4, 5, 7 et 8 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume sont applicables aux bateaux d'intérieur".

Article 7.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

.../...

"Article 7.

§ 1er. Sauf disposition particulière contraire, tout bâtiment doit porter sur sa coque ou sur sa superstructure, à un endroit visible, son nom et celui de son port d'attache. Ces noms doivent être indiqués en lettres contrastant avec le fond et lisibles par temps clair à une distance d'au moins cinquante mètres. Au cas où ces inscriptions figurent sur le flanc du bâtiment, elles doivent figurer des deux côtés .

§ 2. Sauf s'il est muni d'une lettre de mer ou d'une lettre de pavillon, tout bâtiment qui appartient en tout ou en partie à une personne établie en Belgique, ou qui a un port d'attache belge, ou qui fait habituellement escale dans un port belge, doit être inscrit dans le registre tenu à cet effet par le commissaire maritime en chef de la côte et porter le numéro de registre qui lui est attribué.

La demande d'inscription doit indiquer l'identité complète du ou des propriétaires, l'usage principal auquel le bâtiment est destiné et les caractéristiques principales de celui-ci.

Toute modification des éléments de la demande doit être communiquée sans délai au commissaire maritime en chef de la côte qui attribue, le cas échéant, un nouveau numéro.

Le numéro attribué est inscrit sur la coque ou sur la superstructure, à un endroit visible, par temps clair, à une distance d'au moins cinquante mètres. Au cas où cette inscription figure sur le flanc du bâtiment, elle doit figurer des deux côtés.

.../...

Au paragraphe 3, il y a lieu d'insérer une virgule entre les mots "du port et" et "en dehors de ces cas".

Article 8.

Pris textuellement, le paragraphe 1er paraît interdire aux personnes qu'il énumère, d'invoquer le règlement pour s'exonérer des conséquences d'une négligence ou d'un défaut de précautions. S'il devait avoir cette portée, il excéderait les pouvoirs que le Roi tient de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972, puisqu'il règlerait une matière de responsabilité civile et non de police.

Si, comme le Conseil d'Etat le suppose, l'intention du Gouvernement est seulement de rappeler par ce paragraphe, que le règlement ne dispense pas les usagers de prendre les mesures ordinaires de prudence et de précautions et, par le paragraphe 2, que le règlement ne doit pas être appliqué à la lettre en cas de danger immédiat, il convient que l'arrêté en projet se borne à énoncer ces principes.

Le texte suivant est proposé :

"Article 8.-

§ 1er. Aucune disposition du présent règlement, ne dispense l'armateur, le capitaine ou l'équipage du bâtiment de prendre toutes les précautions que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

.../...

§ 2. L'armateur, le capitaine ou l'équipage d'un bâtiment tiennent compte des dangers de navigation et des risques d'abordage ainsi que des circonstances particulières, notamment des limites d'utilisation du bâtiment, qui obligeraient à ne pas observer le présent règlement en vue d'éviter un danger immédiat".

Article 9.

La rédaction suivante est proposée dans un souci de concordance avec la terminologie de l'article 35 de la loi coordonnée sur la police de la circulation routière :

"Article 9.-

Nul ne peut porter atteinte à la sécurité de la navigation ou retarder celle-ci, soit volontairement, soit involontairement, par négligence ou incapacité ou par des manoeuvres exécutées en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant de l'emploi de drogues ou de produits hallucinogènes".

Article 10.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 10.-

§ 1er. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 à 11, les Règles 4 à 9 et 11 à 19, sont observées à bord de tout bâtiment.

§ 2. (Comme au projet).

§ 3. Chaque bâtiment qui en rencontre un autre dans les ports du littoral belge, doit tenir la

.../...

droite du chenal ou la partie située à droite du milieu du passage, autant qu'il est matériellement possible sans compromettre sa sécurité.

§ 4. Par dérogation à la Règle 3, g, un dragueur en train d'effectuer des opérations de dragage doit se ranger de manière à ne pas gêner la navigation, et filer ses câbles et ses chaînes.

§ 5. Dans les eaux des ports du littoral belge, les bâtiments doivent diminuer leur vitesse à temps lorsqu'ils s'approchent d'ouvrages d'art, de travaux en cours d'exécution ou de navires, de telle manière que les lames ou les remous produits par leur passage ne puissent provoquer des dégâts.

§ 6. Des bâtiments suivant des routes parallèles ne peuvent maintenir une vitesse égale à moins que cela ne puisse pas gêner la navigation.

§ 7. (Comme au projet).

§ 8. Les bâtiments d'une longueur inférieure à 20 mètres doivent se tenir aussi près qu'il est matériellement possible, sans compromettre leur sécurité, de la rive ou de l'estacade à tribord, et, en tous cas, s'écarter à temps et à une distance suffisante d'autres bâtiments.

§ 9. Les bâtiments à voile ne peuvent pas louvoyer dans les chenaux d'accès aux ports du littoral belge ni dans les eaux de ces ports et, s'ils sont équipés de moyens de propulsion mécanique, ils doivent utiliser ces moyens dans ces eaux.

.../...

§ 10. Les bâtiments de plaisance suivent dans les ports du littoral belge le chemin le plus court pour atteindre leur destination, sans compromettre la sécurité de la navigation.

§ 11. Il est interdit de pêcher de quelque façon que ce soit dans les chenaux des ports et dans les rades de ces ports. Toutefois, la pêche à l'échiquier ou à la ligne à partir d'ouvrages d'art ou de dépendances des ports est permise dans la mesure où elle ne gêne pas la navigation".

Article 11.

De l'accord du délégué du Gouvernement, les mots "ou de mouillage" doivent être ajoutés à la fin du paragraphe 1er.

Pour la raison exposée à propos de l'article 8, paragraphe 1er, la seconde phrase du paragraphe 2, manque de fondement légal et doit être omise.

La rédaction suivante est proposée :

"Article 11.-

§ 1er. Les bâtiments occupent l'emplacement de stationnement, d'amarrage ou de mouillage, qui leur est assigné par les fonctionnaires ou par les agents de l'autorité.

Les capitaines et patrons se conforment aux directives concernant le mode d'accostage, d'amarrage ou de mouillage.

.../...

§ 2. Aucun bâtiment ne peut changer de lieu de stationnement, d'amarrage ou de mouillage sans l'autorisation des fonctionnaires ou des agents de l'autorité.

§ 3. (Comme au projet).

§ 4. Les bâtiments qui se trouvent dans l'obligation de mouiller l'ancre ou de stationner dans le chenal, soit pour attendre la marée, soit parce qu'ils ne peuvent se rendre immédiatement à l'endroit de stationnement, d'amarrage ou de mouillage qui leur a été assigné, ne peuvent gêner la navigation. Aussitôt que possible, ils doivent prendre la mer ou se rendre à l'emplacement qui leur est assigné.

§ 5. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1er, aucun bâtiment ne peut stationner aux abords d'une écluse".

Article 12.

Au paragraphe 1er, il y a lieu d'écrire :

"conformément aux ordres des fonctionnaires ou des agents de l'autorité".

Au paragraphe 2, il convient de lire :

"les bâtiments qui n'ont pas à bord ...".

.../...

Article 13.

Il appartiendra au Gouvernement d'apprécier si la définition très large du "bâtiment", telle qu'elle est donnée à l'article 3, 1°, ne rend pas le paragraphe 5 superflu.

Sous cette réserve, le texte suivant est proposé :

"Article 13.-

§ 1er. Sous réserve des dispositions prévues aux paragraphes 2 à 6 et aux articles 14 à 16, tout bâtiment se conforme aux Règles 20, 22 à 31 et 33 à 38 ainsi qu'aux Annexes qui y sont mentionnées.

§ 2. Lorsque le pilote l'a indiqué, tout navire de grandes dimensions faisant route porte, dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports, en plus des feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, trois feux rouges visibles sur tout l'horizon et une marque formée par un cylindre, à l'endroit où ils sont les plus apparents.

.../...

§ 3. Tout bâtiment à propulsion mécanique qui assiste un ou plusieurs navires dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports porte, en plus des feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, un deuxième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Si plusieurs bâtiments à propulsion mécanique assistent un ou plusieurs bâtiments, chaque bâtiment assistant porte un troisième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Ces feux au mât de misaine sont placés verticalement l'un au-dessus de l'autre.

§ 4. Lorsque des bâtiments à propulsion mécanique, munis à l'étrave d'un gouvernail, font usage de celui-ci pour entrer dans un port du littoral belge ou pour en sortir, en marche arrière, ils doivent aussi longtemps qu'ils manoeuvrent dans ces conditions, le signaler au moyen d'une marque formée par deux ballons noirs d'au moins 0,60 m de diamètre.

Les ballons sont placés à hauteur égale et espacés d'au moins deux mètres. La marque est placée à l'endroit le plus apparent.

Les bâtiments portant cette marque doivent se comporter et être considérés par les autres bâtiments, en ce qui concerne les Règles et le présent règlement, comme faisant route en marche avant et à cet effet leur tribord sera considéré comme étant leur bâbord et vice versa.

§ 5. Les hydravions et les autres appareils volants conçus pour manoeuvrer sur l'eau, sont soumis aux Règles et au présent règlement.

.../...

§ 6. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, tout bâtiment chargé d'une mission de police particulière porte au cours de cette mission, tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu bleu clignotant visible sur tout l'horizon. Si plusieurs bâtiments portent le feu prescrit par le présent paragraphe, la zone située entre ces bâtiments est interdite à la navigation".

Article 14.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 14.-

§ 1er. Un bâtiment en train de poser ou de relever une bouée, un cable ou un pipe-line sous-marin ou d'en assurer l'entretien et les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d' hydrographie ou d'océanographie ou des travaux sous-marins, portent les feux et les marques prescrits par la Règle 27 b) et, le cas échéant, d). Les feux et les marques sont espacés de 0,50 m au moins à 1,83m au plus.

§ 2. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, un bâtiment en train d'effectuer des opérations d'hydrographie peut porter tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu jaune clignotant".

Article 15.

Le paragraphe 1er serait mieux rédigé comme suit :

.../...

"§ 1er. En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les navires ... portent lorsqu'ils font route et lorsqu'ils sont à l'arrêt les feux ou la marque suivants :

(la suite comme au projet)".

+

Le paragraphe 2 devrait être rédigé comme suit :

"§ 2. En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les bateaux d'intérieur qui, dans les ports, dans les rades des ports ... portent les feux et la marque suivants :

a) s'il s'agit des substances mentionnées dans l'annexe 2, un feu rouge ... placé à 1 mètre environ ...;

b) s'il s'agit des substances mentionnées dans l'annexe 3, un feu rouge ...;

c) s'il s'agit des substances mentionnées dans l'annexe 4, un feu bleu ...".

+

.../...

La rédaction suivante est proposée pour le paragraphe 3 :

"§ 3. Le Ministre qui a l'administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions est autorisé, en fonction des nécessités de la sécurité de la navigation, à compléter ou à modifier la liste des substances qui figurent aux annexes 1 à 4".

Article 16.

Au paragraphe 1er, de l'accord du délégué du Gouvernement, il faut lire, dans le texte néerlandais :

"of terzijde van andere vaartuigen gemeerd ...".

Par ailleurs, il y a lieu d'écrire, dans le texte français :

"de feux pour navires ancrés, prévus par les Règles".

+

.../...

De l'accord du délégué du Gouvernement, dans le texte néerlandais du paragraphe 2, le mot "tuigen" doit être substitué à "inrichtingen".

Au même paragraphe, les mots "ou les engins flottants" peuvent être supprimés puisque ces engins sont compris dans la définition des bâtiments donnée à l'article 3. Par ailleurs, les mots "et lesquels" doivent être remplacés par "qui".

Au a) il est proposé d'écrire :

"a) deux feux brillants visibles sur tout l'horizon, l'un verticalement au-dessus de l'autre, ...".

+

Au paragraphe 3, il serait préférable d'écrire :

"Les feux sont montrés conformément à la Règle 20".

Article 17.

La rédaction suivante est proposée pour cet article :

"Article 17.-

S'il s'agit d'installations fixes, les travaux en cours d'exécution doivent être signalés à leurs extrémités et au besoin entre celles-ci, à l'endroit le plus apparent, par une marque de jour composée de deux pavillons rouges superposés et par deux feux rouges disposés verticalement et surmontés d'un feu vert, espacés de 0,50 m au moins à 1 m au plus. Les feux doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'au moins 1 mille marin (1.852 m).

.../...

Les embarcadères, ducs d'albe et autres ouvrages d'art qui dépassent le niveau moyen d'eau basse peuvent être signalés par les feux prévus par le présent article. Ces feux sont montrés dans les circonstances et de la manière indiquées à l'alinéa 1er".

Article 18.

Le texte suivant est proposé pour les deux premiers paragraphes de cet article :

"§ 1er. L'emplacement d'épaves ou de bâtiments coulés bas doit être indiqué au moyen des feux et marques prescrits pour les bâtiments échoués par la Règle 30 d).

§ 2. Les épaves, bâtiments coulés bas et autres obstacles pour la navigation peuvent aussi être indiqués au moyen d'une ou de plusieurs bouées, lumineuses ou non, placées conformément au système de balisage combiné Cardinal et Latéral "A" contenu dans l'annexe 5".

Article 19.

Dans la phrase liminaire du paragraphe 1er, il y a lieu d'écrire :

"Tout capitaine ou patron, ou à son défaut, ...".

Le 4° serait mieux en concordance avec le texte néerlandais dans la rédaction suivante :

.../...

"... et pour pouvoir exécuter à temps les manoeuvres nécessaires, notamment pour accélérer l'embardée ou pour filer de la chaîne;".

Le 5° serait mieux rédigé comme suit :

"5° de rentrer les agrès ou apparaux se trouvant hors bord lorsque la position de ceux-ci risque de compromettre la sécurité de la navigation ou le bon ordre dans les dépendances du port;".

+

Au paragraphe 2, l'expression "usagers de bâtiments" a une portée qui paraît dépasser l'intention du Gouvernement de rappeler que certaines dispositions du Règlement général pour la protection du travail sont d'application.

De l'accord du délégué du Gouvernement, la rédaction suivante pourrait suffire à ce rappel :

"§ 2. Dans les ports du littoral belge, l'article 528, alinéas 1er, 2 et 5, ainsi que les articles 529 et 531 du Règlement général pour la protection du travail, sont d'application".

Article 20.

La rédaction suivante est proposée pour le paragraphe 2.

"§ 2. Quel que soit l'endroit de stationnement ou d'amarrage occupé par les bâtiments, ceux-ci ne peuvent s'amarrer qu'aux bittes, bornes, boucles et organeaux destinés à cet usage. Il est notamment interdit de s'amarrer ... (la suite comme au projet)".

.../...

Article 21.

Au paragraphe 1er, il est préférable d'écrire :

" ... d'exécuter aucun travail dans la mer ...".

A propos du paragraphe 4, le Conseil d'Etat croit devoir rappeler que dans son avis L. 10.177/2, il avait fait l'observation suivante à propos du texte identique du projet, devenu l'arrêté royal du 31 mai 1968 : "Dans la mesure où le paragraphe 4 aurait pour effet de régler une question de responsabilité, il serait dépourvu de fondement légal, le Roi n'ayant pas pareil pouvoir".

Articles 22 et 23.

Le texte suivant est proposé pour le deuxième alinéa du paragraphe 4 de l'article 22.

"Le propriétaire est tenu, selon les mêmes modalités, de remettre à flot les épaves, débris d'épaves, objets ou engins coulés bas, de les mener à quai et de les conduire en dehors du domaine public".

+

Le paragraphe 4 de l'article 22, oblige le propriétaire, capitaine ou patron d'un bâtiment échoué ou coulé bas, à le remettre à flot (alinéa 1er) et cette obligation est étendue au propriétaire d'épaves ou d'objets coulés bas (alinéa 2).

.../...

A défaut d'exécution de cette obligation dans le délai prescrit par l'agent de l'autorité ou en cas d'urgence, le paragraphe 5 prévoit que l'Administration "peut, d'office, et aux risques et périls du propriétaire, du capitaine ou du patron, exécuter ces opérations et prendre toute mesure nécessaire ...", y compris éventuellement de destruction du bâtiment et des objets visés.

Dans la mesure où les termes "aux risques et périls" auraient pour effet de régler une question de responsabilité, pareille disposition serait, comme il a été dit, à propos de l'article 21, § 4, dépourvue de fondement légal, le Roi n'ayant pas pareil pouvoir.

Le paragraphe 6 oblige le propriétaire, le capitaine ou le patron à rembourser "toutes les sommes avancées par l'Etat pour l'exécution des opérations et mesures visées au § 5". La règle est, en fait, énoncée à deux reprises, dans chacun des alinéas, du paragraphe 6. Comme il est superflu de rappeler les articles 46 et suivants du livre II du Code de Commerce, l'alinéa 1er pourrait être supprimé; l'alinéa 2 qui subsisterait est, d'ailleurs, plus complet. Bien entendu, l'état des frais établi par l'Administration, pourrait être contesté par le défendeur.

En revanche, aucune disposition légale n'accorde au Roi le pouvoir d'établir les règles prévues aux paragraphes 7 à 10.

Ainsi, il ne peut prévoir que les intéressés pourront être tenus de consigner la somme jugée nécessaire

.../...

pour couvrir les frais d'exécution ou de fournir un cautionnement jugé suffisant par l'autorité (§ 7).

Est de même dépourvue de fondement légal, la règle selon laquelle, à défaut de pareille consignation, le bâtiment "sauvé" et les objets retirés "sont constitués en gage" au profit de l'Etat qui peut faire procéder à leur vente (§ 8) et se payer à concurrence de ses frais, après publicité (§ 9, alinéas ler et 3) ou en disposer si aucun acheteur ne se présente (§ 9, alinéa 2). En l'espèce, il ne s'agit pas d'un gage, par définition d'origine nécessairement contractuelle, mais de l'octroi d'un privilège à l'Etat qui serait ainsi payé de ses débours par préférence aux autres créanciers. Or, aucune disposition ne donne au Roi le pouvoir d'octroyer pareil privilège, pas plus que d'organiser un mode particulier de saisie dérogeant au Code judiciaire aux fins de recouvrer les frais déboursés par lui.

Le fonctionnaire délégué a expliqué que, dans l'opinion du Gouvernement, ces dispositions du projet ne constitueraient que l'exposé des solutions auxquelles conduirait le droit commun des lois existantes en matière de responsabilité civile et de privilège pour frais de conservation de la chose. Mais le projet est rédigé comme établissant une réglementatior proprement dite, prétendant créer une véritable norme trouvant sa source dans l'arrêté même en projet. Si le Gouvernement estime opportun de faire connaître son opinion sur l' application de règles qui ne sont pas, comme telles, du domaine d'une réglementation proprement dite, c'est au procédé de la circulaire qu'il y aurait lieu de recourir dans ce but.

.../...

Le paragraphe 10 énonce, à propos d'une question de douane, une règle qui ne relève pas non plus de la police de la navigation et qui n'entre par conséquent pas non plus dans le pouvoir que confère au Roi l'article 2, § 4, de la loi du 24 novembre 1975, puisque, aux termes de cette dernière disposition : "Il règle la police et la navigation dans la mer territoriale belge et les eaux belges, attenantes à la mer et accessibles aux navires de mer".

Article 24.

Dans la première phrase, la conjonction "et" doit être remplacée par "ou".

La deuxième phrase devrait être rédigée comme suit :

"Le capitaine ou le patron d'un bâtiment qui n'est pas équipé d'un émetteur radio doit, dès son arrivée dans le premier port d'escale, faire au service du pilotage à Ostende la déclaration orale ou écrite de l'incident".

Article 25.

La rédaction suivante est proposée pour cet article :

"Article 25.-

Chacun est tenu d'informer, par la voie la plus directe, l'autorité la plus proche, de la dérive ou de la

.../...

disparition des bouées lumineuses ainsi que du fonctionnement défectueux des bouées lumineuses et des balises".

+

L'intitulé du chapitre IV devrait être rédigé comme suit :

"Chapitre IV : Mesures prises par l'autorité".

Article 27.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 27.-

§ ler. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou susceptible de gêner le passage, chaque fois qu'il s'agit d'effectuer des travaux d'utilité publique dans les ports ou dans les rades du littoral belge ou d'assurer la liberté et la sécurité de la navigation, les fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires ... (la suite comme au projet).

§ 2. Les fonctionnaires et agents de l'autorité sont autorisés à imposer toute mesure qu'ils jugent nécessaire pour faciliter l'écoulement des eaux ou pour sauvegarder la voie navigable.

.../...

§ 3. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux mesures imposées par application des paragraphes 1er et 2. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents, les mesures imposées peuvent être exécutées d'office.

§ 4. Les capitaines, patrons et usagers des bâtiments sont tenus d'observer, en ce qui concerne la navigation, tous les avis communiqués par l'autorité, notamment les avis aux navigateurs ou les avis urgents aux navigateurs et, en ce qui concerne la sécurité des bâtiments non soumis à l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, les mesures imposées par les fonctionnaires et agents de l'autorité".

Article 28.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 28.-

§ 1er. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou placé de telle façon qu'il présente un danger pour les ouvrages d'art portuaires ou côtiers ou lorsqu'il risque de couler bas, les fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires ... (la suite comme au projet).

§ 2. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés par application du paragraphe 1er. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office.

.../...

§ 3. Les fonctionnaires ou agents de l'autorité ont le droit de détacher ou de couper les amarres des bâtiments amarrés lorsqu'ils jugent nécessaire d'imposer cette mesure ".

Article 29.

L'expression "aux risques et périls" appelle l'observation qui a déjà été faite à propos de l'article 21, § 4 et de l'article 22, § 5.

Article 30.

Le début du paragraphe ler doit se lire :

"Il est interdit aux canots à rames, quelles que soient leurs dimensions ...".

Le paragraphe 4 doit être rédigé comme suit :

"§ 4. Dans les ports, l'interdiction résultant du paragraphe ler est indiquée de jour au moyen d'une marque noire formée de deux cônes superposés réunis par la pointe et, de nuit, par un feu clignotant de couleur violette, ... (la suite comme au projet).

.../...

Article 31.

Au paragraphe 1er, il faut écrire : "La demande doit en être faite ...".

Le paragraphe 2 devrait être rédigé comme suit :

"§ 2. Les compétitions ou activités visées au paragraphe 1er ainsi que la pratique individuelle du ski nautique ou de la planche à voile sont interdites dans les ports du littoral belge".

Article 32.

Cet article devrait être rédigé comme suit sous réserve de l'exactitude dans le projet de la référence au 1° de l'article 38, § 1er.

"Article 32.-

§ 1er. Le long des plages de la côte belge, aucun bâtiment ne peut prendre la mer qu'à partir des endroits désignés par les agents de l'Administration des voies navigables et dans les limites déterminées par eux.

Sauf cas de force majeure, il est interdit à tout bâtiment de s'approcher de la plage à une distance de moins de 200 mètres à compter de la laisse de basse mer, sauf aux endroits visés à l'alinéa 1er.

§ 2. Les planches à voile ne peuvent s'éloigner de plus de 200 mètres de la côte à compter de la laisse de basse mer".

Article 33.

La rédaction suivante est proposée pour cet article :

.../...

"Article 33.-

§ 1er. 1) La mise à l'eau à partir des plages, de lignes à hameçons ou de filets n'est autorisée que :

- dans une zone dont la limite en mer ne s'étend pas à plus de 200 m à compter de la laisse de basse mer comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle,

- en dehors des zones désignées à l'article 32, § 1er, alinéa 1er, et des zones désignées comme zones de baignade par l'autorité communale.

2) Les lignes ou filets mouillés ou mis à l'eau sont signalés comme suit :

- de jour : ... (comme au projet) ...;

- de nuit : au moyen d'un feu jaune fixe placé aux deux extrémités et visible sur tout l'horizon.

Si la ligne ou le filet a une longueur supérieure à 75 mètres, il doit, en outre, être signalé entre les deux extrémités et à égales distances par des marques ou feux jaunes espacés de 25 mètres au maximum.

§ 2. 1) ... (comme au projet en supprimant la conjonction "et").

2) Pour autant que cela soit pratiquement possible, le matériel de pêche visé au présent article est marqué aux lettres et numéro du bâtiment auquel il appartient. La propriété ... peut être indiquée ...".

.../...

Article 34.

Le début de cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Il est interdit de chasser les oiseaux et le gibier d'eau ...".

Article 35.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 35.-
Il est interdit d'utiliser des bâtiments dans la mer territoriale ou dans les ports du littoral belge, à une forme quelconque de publicité sonore".

Article 37.

Le texte suivant est proposé :

"Article 37.-
Un exemplaire du présent règlement ainsi qu'une carte officielle à jour de la mer territoriale belge doivent se trouver à bord de tout bâtiment auquel s'applique le présent arrêté".

Article 38.

L'énumération contenue au 4° du paragraphe 1er devrait, pour des motifs de concordance avec le 2°, se faire par a,b,c, etc.

Par ailleurs, le début du a) devrait se lire : "dans le goulet ...".

.../...

au 6°) le mot "nationale" doit être supprimé.

De l'accord du délégué du Gouvernement, le texte suivant est proposé pour le 7° :

"7° les fonctionnaires et agents de la police communale dans les communes sur le territoire desquelles se trouve un port ou qui sont situées le long de la côte".

Sous réserve des observations faites à propos des articles 22 et 23, le texte suivant est proposé pour les paragraphes 2, 3 et 4 :

"§ 2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, seuls les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation :

1° les agents de l'administration des voies navigables : article 21, §§ 1er et 2, 3° et 4°, article 22, §§ 4 à 10, article 23, article 27, § 2;

.../...

2° les agents de l'administration de la marine et de la navigation intérieurevisés au paragraphe 1er, 2° : article 9, article 10, à l'exception du paragraphe 3, article 13, article 15, article 16, article 19, § 1er, 7°, article 20, § 4, article 25, article 27, § 1er, et article 28, §§ 1er et 3;

3° les agents de l'administration de la marine et de la navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, a (police maritime) : article 27, § 3, dernière phrase, article 28, § 2, dernière phrase et article 35;

4° les agents de l'administration de la marine et de la navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, b) (pilotage) : article 5, § 1er, article 11, article 30 et article 31, l'avant dernier article pour autant que le départ se fasse des ports du littoral belge.

§ 3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation : les agents de l'administration ... désignés respectivement au paragraphe 1er, 1° et 2° : article 10, § 3, article 14, article 17 et article 18.

§ 4. Par dérogation au paragraphe 1er, 4°, les agents qui y sont mentionnés ne sont pas chargés de veiller à l'exécution des dispositions contenues à l'article 5, § 1er, à l'article 15, à l'article 21, §§ 1er et 2, 3° et 4°, à l'article 22, §§ 4 à 10, à l'article 23, à l'article 27, § 2, à l'article 30 et à l'article 32.

.../...

En ce qui concerne le port de Zeebrugge, la dérogation mentionnée ci-dessus ne vaut pas pour l'application de l'article 5, § 1er, de l'article 15 et de l'article 27, § 2.

En ce qui concerne les eaux situées dans la partie déterminée au paragraphe 1er, 4°, d) ... à l' **exécution de** l'article 6, de l'article 9, de l'article 10, § 10, de l'article 11, §§ 1er à 3, de l'article 19, de l'article 20, de l'article 21, § 2, 2° et 5° et § 3, de l'article 27, §§ 1er et 3, de l'article 28 et de l'article 36".

A la fin du paragraphe 5, il y a lieu de supprimer l'expression "ci-dessus".

Articles 39 et 40.

Le texte suivant est proposé pour les articles 39 et 40 :

"Article 39.-

§ 1er. A l'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des bâtiments de plaisance, modifié par l'arrêté royal du 31 mai 1968, les 3° et 4° sont remplacés par la disposition suivante :

"3° dans les eaux maritimes belges telles qu'elles sont définies par l'article 1er, 5°, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires. Les limites des ports du littoral sont celles définies à l'article 2 de l'arrêté royal du ...".

§ 2. A l'article 17 du même arrêté royal modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1973, sont apportées les modifications suivantes :

.../...

1° au paragraphe 2, les mots "à l'exception des planches à voile" sont insérés entre les mots "bâtiments de plaisance" et "doivent";

2° le paragraphe 3 est rétabli dans la rédaction suivante :

"§ 3. Les personnes qui pratiquent la planche à voile doivent porter une veste de sauvetage en bon état et de couleur vive".

Article 40.-

Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 20 juin 1977;

2° l'article 7 de l'arrêté royal du 20 juin 1977 exécutant la loi du 24 novembre 1975 ... (la suite comme au projet) ...".

+

+ +

.../...

ANNEXES.

Certaines dispositions de ces annexes ont un caractère normatif évident. Elles devraient dès lors figurer dans l'arrêté royal.

Dans l'annexe 1, l'alinéa commençant par les mots "Les dispositions sont également d'application ..." devrait figurer dans l'article 15, § 1er, dont il formerait l'alinéa 3, et être rédigé comme suit :

"Les alinéas 1 et 2 sont applicables aux navires de mer qui ont transporté en vrac les matières mentionnées dans l'annexe 1 et qui contiennent encore des gaz ou des vapeurs dangereux".

Dans les annexes 2, 3 et 4, les alinéas qui commencent par les mots "Les dispositions sont également d'application ..." devraient faire l'objet d'une disposition unique figurant dans l'article 15, § 2, dont elle formerait le dernier alinéa, rédigé comme suit :

"Les dispositions du présent paragraphe sont applicables aux bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citerne les matières mentionnées dans les annexes 2, 3 et 4 et qui contiennent encore des gaz ou des vapeurs dangereux".

ALGEMENE OPMERKINGEN.

In tal van bepalingen gebruikt het ontwerp-besluit de woorden "bevoegde ambtenaren of bedienden" of "bevoegde overheid". De in artikel 3, 7°, gegeven definities maken het adjectief "bevoegde" overbodig.

In de Franse tekst zou "dans les rades" moeten worden gelezen in plaats van "sur les rades", overal waar die uitdrukking voorkomt.

AANHEF.

In het ontwerp wordt als enige rechtsgrond aangevoerd de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.

Artikel 2, § 4, van die wet machtigt de Koning tot het regelen van "de politie en scheepvaart in de Belgische territoriale zee en de Belgische wateren die met de zee in verbinding staan en voor zeeschepen toegankelijk zijn".

Het ontwerp bevat echter een aantal bepalingen inzake politie die van toepassing zijn, niet alleen op de havens van de Belgische kust, maar ook op de Belgische havens waarvan er enkele niet kunnen worden geacht met de zee in verbinding staande wateren te hebben, ofschoon ze voor zeeschepen toegankelijk zijn, bij voorbeeld Gent en Luik.

.../...

Opdat over de rechtsgrond van die bepalingen geen betwisting kan ontstaan, verdient het aanbeveling in de aanhef niet alleen naar de genoemde wet, maar ook naar de artikelen 29 en 67 van de Grondwet te verwijzen.

ONDERZOEK VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 2.

In de Franse tekst van paragraaf 1 moeten de woorden "cartes maritimes" worden vervangen door "cartes marines".

Artikel 3.

In 1° is er gemis van overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst : de woorden "engin" en "drijvend tuig" hebben niet dezelfde betekenis.

De tekst onder 3° zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"3° Bovenmaats zeeschip : zeeschip dat wegens zijn lengte of zijn diepgang ten opzichte van de toestand van de vaargeul, door de Dienst van het Loodswezen als dusdanig wordt aangemerkt overeenkomstig de normen door die dienst bepaald en officieel medegedeeld aan zeevarenden (bericht aan zeevarenden nr. 1 - afgekort B. a. Z. nr. 1)".

De tekst onder 9° moet als volgt worden geredigeerd :

"9° Voorschrift : een van de voorschriften van de internationale bepalingen gevoegd bij het in 8° bedoelde Verdrag".

Nu deze begripsomschrijving eenmaal gegeven is, moet naar een voorschrift van de internationale bepalingen worden verwezen met het ene woord "Voorschrift" en moeten de woorden "van het Verdrag" vervallen in alle bepalingen die naar voorschriften van het verdrag verwijzen.

Voor 10° wordt de volgende tekst voorgesteld :

"10° Helder licht : licht dat onder normale weersomstandigheden op een afstand van ten minste 2 zeemijlen (3. 704 m) zichtbaar is".

Artikel 4.

Dit artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 4.-

De in de voorschriften 3, 21 en 32 gegeven begripsomschrijvingen gelden ook voor de toepassing van dit besluit, tenzij het er uitdrukkelijk van afwijkt".

Artikel 5.

Voor paragraaf 1 van de Franse tekst wordt de volgende, verbeterde redactie voorgesteld, die meer in overeenstemming is met de Nederlandse, waarin alleen het woord "hogervernoemde" door "bovengenoemde" moet worden vervangen :

.../...

"§ ler. Aucun bâtiment n'est admis à pénétrer dans les ports du littoral belge si, à cause de ses dimensions, de son tirant d'eau ou pour toute autre raison, il constitue ou risque de constituer un danger pour la sécurité du bâtiment lui-même, pour la navigation, pour les installations portuaires et les ouvrages d'art ou pour l'environnement.

Toutefois, lorsque des circonstances particulières l'exigent, l'autorité peut, dans des conditions qu'elle fixe, autoriser un navire, qui, pour une des raisons précitées, ne peut pénétrer dans les ports du littoral belge, à accéder à un des ports belges".

Paragraaf 2 dient als volgt te worden geredigeerd :

"§ 2. De haven van Blankenberge is alleen toegankelijk voor pleziervaartuigen. Deze mogen van die haven gebruik maken met voorafgaande vergunning van de Dienst van het Loodswezen. Die dienst bepaalt de voorwaarden die vervuld moeten worden om die vergunning te krijgen. De vergunning vervalt zodra de voorwaarden niet meer vervuld zijn".

Artikel 6.

Het koninklijk besluit waarnaar dit artikel verwijst, moet met zijn datum worden vermeld. Ook dient er rekening mee te worden gehouden dat het opschrift van dat besluit gewijzigd is bij het koninklijk besluit van 7 september 1950. Ten slotte kunnen de alinea's waarnaar met cijfers tussen haakjes wordt verwezen, beter op de gebruikelijke wijze worden aangegeven.

.../...

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 6.-

In de havens van de Belgische kust gelden voor de binnenschepen artikel 1, achtste lid, artikel 2, eerste en tweede lid, en de artikelen 4, 5, 7 en 8 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk".

Artikel 7.

Dit artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 7.-

Behoudens andersluidende bijzondere bepaling moet ieder vaartuig op de romp of op de bovenbouw, op een goed zichtbare plaats, zijn naam en die van zijn thuishaven voeren. Die namen moeten in duidelijk met de achtergrond contrasterende letters aangebracht worden en bij helder weer op een afstand van ten minste vijftig meter leesbaar zijn. Zijn die namen op de zijkant van het schip aangebracht, dan moeten ze aan beide zijden voorkomen.

§ 2. Behalve wanneer het een zeebrief of een vlaggebrief heeft, moet elk vaartuig dat geheel of gedeeltelijk aan een in België gevestigde persoon toebehoort, of dat een Belgische thuishaven heeft, of dat gewoonlijk een Belgische haven aandoet, ingeschreven zijn in het register dat daartoe door de hoofdwaterschout van de kust wordt gehouden, en het hem toegewezen kennummer voeren.

.../...

De aanvraag tot inschrijving moet de volledige identiteit van de eigenaar of eigenaars, het hoofdzakelijk gebruik waarvoor het vaartuig bestemd is alsook de voornaamste kenmerken ervan vermelden.

Iedere wijziging van de in de aanvraag vermelde gegevens moet onverwijld ter kennis worden gebracht van de hoofdwaterschout van de kust, die in voorkomend geval een nieuw nummer toewijst.

Het toegewezen nummer wordt op de romp of op de bovenbouw aangebracht op een plaats die bij helder weer zichtbaar is op een afstand van ten minste vijftig meter. Is het nummer op de zijkant van het schip aangebracht, dan moet het aan beide zijden voorkomen.

§ 3. Met uitzondering van de vissersvaartuigen die gewoonlijk een Belgische haven aandoen, moet elk vaartuig zijn nationale vlag hijsen wanneer het een haven in- of uitvaart en bovendien telkens als de ambtenaren of bedienden van de overheid erom verzoeken".

Artikel 8.

Letterlijk opgevat lijkt paragraaf 1 de aldaar genoemde personen te verbieden zich op het reglement te beroepen om zich te onttrekken aan de gevolgen van nalatigheid of van veronachtzaming van voorzorgsmaatregelen. Zou de tekst werkelijk die strekking hebben, dan zou hij treden buiten de bevoegdheid welke de Koning ontleent aan de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, aangezien hij niet een politieregeling maar een regeling inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid zou bevatten.

.../...

Indien de Regering, zoals de Raad van State veronderstelt, met deze paragraaf alleen maar in herinnering wil brengen dat het reglement de gebruikers niet ontslaat van het nemen van de gewone voorzichtigheids- en voorzorgsmaatregelen, en er met paragraaf 2 alleen op wil wijzen dat het reglement bij onmiddellijk gevaar niet naar de letter moet worden toegepast, behoort het ontwerp-besluit zich te beperken tot het vermelden van die beginselen.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 8.-

§ 1. Geen enkele bepaling van dit reglement ontslaat de reder, de kapitein of de bemanning van het vaartuig ervan, alle voorzorgen te nemen die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het vaartuig zich bevindt, geboden zijn.

§ 2. De reder, de kapitein of de bemanning van een vaartuig houden rekening met de gevaren van de scheepvaart en met het gevaar voor aanvaring, en met de bijzondere omstandigheden, inzonderheid met de beperkingen van het gebruik van het vaartuig, waardoor het geboden mocht zijn dit reglement niet na te komen om een onmiddellijk gevaar te keren".

Artikel 9.

De volgende redactie wordt voorgesteld ter wille van de overeenstemming met de terminologie van artikel 35 van de gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer;

.../...

"Artikel 9.-

Niemand mag, hetzij vrijwillig hetzij onvrijwillig, de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengen of deze vertragen door nalatigheid of onbekwaamheid of door maneuvers uitgevoerd in staat van dronkenschap of in een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende of hallucinatie-verwekkende middelen".

Artikel 10.

Dit artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 10.-

§ 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen 2 tot 11 worden de Voorschriften 4 tot 9 en 11 tot 19 aan boord van elk vaartuig nageleefd.

§ 2. (zoals in het ontwerp).

§ 3. Ieder vaartuig dat in de havens van de Belgische kust een ander vaartuig ontmoet, moet de rechterzijde van de vaargeul of de strook gelegen aan de rechterkant van het midden van de doorvaart houden, voor zover dit materieel mogelijk is zonder zijn veiligheid in gevaar te brengen.

§ 4. In afwijking van Voorschrift 3, g, moet een baggervaartuig dat bezig is met baggeren, zo uitwijken dat het de scheepvaart niet hindert, en zijn kabels en kettingen vieren.

§ 5. In de wateren van de havens van de Belgische kust moeten de vaartuigen tijdig hun vaart verminderen wanneer zij in de nabijheid van kunstwerken, in uitvoering zijnde werken of vaartuigen komen, zodat de door hun doorvaart veroorzaakte golfslag of zuiging geen schade kan berokkenen.

.../...

§ 6. Vaartuigen mogen niet op gelijke hoogte blijven varen, tenzij dit zonder hinder voor de scheepvaart kan geschieden.

§ 7. (Zoals in het ontwerp).

§ 8. Vaartuigen met een lengte van minder dan 20 meter moeten zo dicht als veilig en uitvoerbaar is de stuurboordwal of het stuurboordstaketsel aanhouden, en in ieder geval bijtijds en ruim uit de weg van andere vaartuigen blijven.

§ 9. Zeilvaartuigen mogen niet laveren in de toegangsgeulen tot de havens van de Belgische kust of in de wateren van die havens; indien zij uitgerust zijn met middelen tot werktuiglijke voortbeweging, moeten zij deze in die wateren gebruiken.

§ 10. Pleziervaartuigen nemen in de havens van de Belgische kust de kortste weg om hun bestemming te bereiken, zonder de veiligheid van de scheepvaart in gevaar te brengen.

§ 11. Het is verboden in de vaargeulen van de havens en op de reden van die havens op enigerlei wijze te vissen. Vanaf kunstwerken of aanhorigheden van de havens mag echter met kruisnetten of lijnen worden gevist in zover daardoor de scheepvaart niet wordt gehinderd".

Artikel 11.

De gemachtigde van de Regering is het ermee eens dat het woord "ankeren" aan het slot van paragraaf 1 wordt toegevoegd.

.../...

Om de reden die in verband met artikel 8, § 1, is opgegeven, dient de tweede volzin van paragraaf 2 wegens gemis van rechtsgrond te vervallen.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 11.-

§ 1. De vaartuigen nemen de lig-, meer- of ankerplaats in die hun door de ambtenaren of door de bedienden van de overheid wordt toegewezen.

De kapiteins en schippers volgen de richtlijnen op die worden gegeven in verband met de wijze van aanleggen, meren of ankeren.

§ 2. Geen enkel vaartuig mag van lig-, meer- of ankerplaats veranderen zonder de toestemming van de ambtenaren of bedienden van de overheid.

§ 3. (Zoals in het ontwerp).

§ 4. Vaartuigen die verplicht zijn in de vaargeul te ankeren of te blijven liggen, hetzij om op het tij te wachten, hetzij omdat zij niet rechtstreeks naar de toegewezen lig-, meer- of ankerplaats kunnen doorvaren, mogen de scheepvaart niet hinderen. Zij moeten zodra mogelijk zee kiezen of zich naar de hun toegewezen plaats begeven.

§ 5. Onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf 1 mag geen vaartuig zich in de nabijheid van een sluis ophouden".

.../...

Artikel 12.

In paragraaf 1 dient te worden gelezen :
"... naar de bevelen van de ambtenaren of bedienden van de overheid".

In paragraaf 2 dient te worden gelezen :
"Niet door de sluizen worden gelaten de vaartuigen die ...".

Artikel 13.

De Regering dient uit te maken of de zeer ruime begripsomschrijving van "vaartuig", zoals die in artikel 3, 1°, gegeven is, paragraaf 5 niet overbodig maakt.

Onder dit voorbehoud wordt de volgende tekst voorgesteld :

"Artikel 13.-

§ 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen 2 tot 6 en in de artikelen 14 tot 16, gedraagt ieder vaartuig zich naar de Voorschriften 20, 22 tot 31 en 33 tot 38 en naar de daarin vermelde Bijlagen.

§ 2. Wanneer de loods het heeft aangewezen, voert elk varend bovenmaats zeeschip in de havens van de Belgische kust, op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens, behalve de lichten die voor varende werktuiglijk voortbewogen vaartuigen zijn voorgeschreven, drie rondom zichtbare rode lichten en een dagmerk bestaande uit een cilinder, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

.../...

§ 3. Elk werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat in de havens van de Belgische kust op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens één of meer vaartuigen assisteert, voert, behalve de lichten voor varende werktuiglijk voortbewogen vaartuigen voorgeschreven, vooraan een tweede wit toplicht. Indien verscheidene werktuiglijk voortbewogen vaartuigen één of meer vaartuigen assisteren, voert elk assisterend vaartuig vooraan een derde wit toplicht. Deze toplichten staan loodrecht onder elkaar.

§ 4. Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen die voorzien zijn van een stuurinrichting aan de voorsteven en daarvan gebruik maken bij het over de achtersteven in- of uitvaren van een haven van de Belgische kust, moeten zolang zij aldus varende zijn, een dagmerk voeren bestaande uit 2 zwarte bollen van tenminste 0,60 m middellijn.

De bollen worden op gelijke hoogte en op een onderlinge afstand van ten minste 2 meter gevoerd. Het dagmerk wordt vertoond daar waar het het best kan worden gezien.

Ten opzichte van de Voorschriften en van dit reglement moeten de vaartuigen die dat dagmerk voeren, zich gedragen en door andere vaartuigen worden beschouwd als vooruitvarende schepen en wordt te dien einde hun stuurboord voor bakboord en omgekeerd hun bakboord voor stuurboord gehouden.

§ 5. Watervliegtuigen en andere luchtvaartuigen die gebouwd zijn om op het water te maneuvreren, zijn aan de Voorschriften en aan dit reglement onderworpen.

.../...

§ 6. Onder voorbehoud van de andere bepalingen van dit reglement voert elk vaartuig dat met een bijzondere politieopdracht belast is, tijdens die opdracht, zowel bij dag als bij nacht, daar waar het het best kan worden gezien, een blauw flikkerlicht dat rondom zichtbaar is. Indien verscheidene vaartuigen het bij deze paragraaf voorgeschreven licht voeren, is de tussen die vaartuigen gelezen zone aan de scheepvaart ontzegd".

Artikel 14.

Dit artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 14.-

§ 1. Een vaartuig dat bezig is met het leggen, onderhouden of lichten van een navigatiemerk, een onderzeese kabel of pijpleiding, en vaartuigen die bezig zijn met baggeren, opnamewerkzaamheden of werkzaamheden onder water, voeren de lichten en dagmerken voorgeschreven bij Voorschrift 27 b) en in voorkomend geval d). De onderlinge afstand tussen de lichten en dagmerken mag ten minste 0,50 m en ten hoogste 1,83 m bedragen.

§ 2. Onder voorbehoud van de andere bepalingen van dit reglement mag een vaartuig dat bezig is met hydrografische verrichtingen zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best gezien kan worden, een geel flikkerlicht voeren".

Artikel 15.

Paragraaf 1 zou beter als volgt worden geredigeerd :

.../...

"Artikel 15.-

§ 1. Benevens de in dit reglement voorgeschreven lichten en seinen voeren zeeschepen welke in de havens van de Belgische kust, op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens ... tijdens de vaart en bij het stilliggen de volgende lichten of het volgende dagmerk : ... (voorts zoals in het ontwerp)".

+

Paragraaf 2 redigere men als volgt :

"§ 2. Benevens de in dit reglement voorgeschreven lichten en seinen voeren binnenvaartuigen, welke in de havens van de Belgische kust, op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens ... de volgende lichten en het volgende dagmerk :

a) wanneer het gaat om stoffen vermeld in bijlage 2, een tussen twee ongeveer 1 m ...;

b) wanneer het gaat om stoffen vermeld in bijlage 3, een helder rood licht ...;

c) wanneer het gaat om stoffen vermeld in bijlage 4, een helder blauw licht ...".

+

.../...

Voor paragraaf 3 wordt de volgende tekst voorgesteld :

"§ 3. De Minister tot wiens bevoegdheid het bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart behoort, is gemachtigd om overeenkomstig de eisen van een veilige scheepvaart, de lijst van de in de bijlagen 1 tot 4 vermelde stoffen aan te vullen of te wijzigen".

Artikel 16.

De gemachtigde van de Regering is het ermee eens dat in paragraaf 1 wordt gelezen :

"of terzijde van andere vaartuigen gemeerd ...".

In de Franse tekst dient te worden gelezen :

"de feux pour navires ancrés, prévus par les Règles".

+

De gemachtigde van de Regering is het ermee eens dat in de Nederlandse tekst van paragraaf 2 het woord "inrichtingen" wordt vervangen door "tuigen".

In die paragraaf kunnen de woorden "of drijvende inrichtingen (tuigen)" overigens vervallen, daar die tuigen begrepen zijn in de begripsomschrijving van "vaartuig" in artikel 3.

.../...

In de Franse tekst vervange men ook de woorden "et lesquels" door "qui".

Onder a) leze men :

"a) twee rondom zichtbare heldere lichten, loodrecht onder elkaar ...".

+

In paragraaf 3 leze men :

"De lichten worden getoond overeenkomstig Voorschrift 20".

Artikel 17.

Voor dit artikel wordt de volgende tekst voorgesteld :

"Artikel 17.-

Indien het vaste installaties betreft, moeten de in uitvoering zijnde werken aan hun uiterste grenzen en zo nodig daartussen aangeduid worden, daar waar het het best kan worden gezien, door een dagmerk bestaande uit twee rode vlaggen boven elkaar en door twee loodrecht geplaatste rode lichten met daarboven een groen licht, met onderlinge afstand van ten minste 0,50 m en ten hoogste 1 m. Die lichten moeten rondom op een afstand van ten minste 1 zeemijl (1.852 m) zichtbaar zijn.

.../...

Steigers, dukdalven en andere kustwerken die boven het gemiddelde laagwaterpeil uitsteken, kunnen eveneens aangeduid worden door de in dit artikel voorgeschreven lichten. Die lichten worden getoond in de omstandigheden en op de wijze bepaald in het eerste lid".

Artikel 18.

De volgende tekst wordt voorgesteld voor de eerste twee paragrafen van dit artikel :

"§ 1. De ligging van wrakken en gezonken vaartuigen wordt aangeduid door middel van de lichten en dagmerken welke in Voorschrift 30 d) zijn voorgeschreven voor aan de grond zittende vaartuigen.

§ 2. Wrakken, gezonken vaartuigen en andere obstakels voor de scheepvaart mogen eveneens worden aangeduid door middel van een of meer lichtboeien of tonnen volgens het Gecombineerd Kardinaal en Lateraal betonningsstelsel "A" dat in bijlage 5 is bepaald.

Artikel 19.

In de Franse tekst van de inleidende volzin van paragraaf 1 dient te worden gelezen :

"Tout capitaine ou patron, ou à son défaut; ...".

De Franse tekst onder 4° zou beter in overeenstemming zijn met de Nederlandse indien hij als volgt werd geredigeerd :

.../...

"... et pour pouvoir exécuter à temps les maneuvres nécessaires, notamment pour accélérer l'embardée ou pour filer de la chaîne;".

Onder 5° kan beter worden gelezen :

"5° tuig-of takelwerk dat buiten boord uitsteekt in te halen wanneer het zo geplaatst is dat het de veiligheid van de scheepvaart of de goede orde in de aanhorigheden van de haven in gevaar kan brengen".

+

In paragraaf 2 lijken de woorden "gebruikers van vaartuigen" verder te reiken dan de bedoeling van de Regering, die alleen maar in herinnering wil brengen dat sommige bepalingen van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming toepassing vinden.

De gemachtigde van de Regering is het ermee eens dat daartoe met de volgende tekst kan worden volstaan :

"§ 2. In de havens van de Belgische kust zijn artikel 528, eerste, tweede en vijfde lid, en de artikelen 529 en 531 van het Algemeen Reglement voor de Arbeids-bescherming van toepassing".

Artikel 20.

Voor paragraaf 2 wordt de volgende tekst voorgesteld :

.../...

"§ 2. Ongeacht hun lig- of meerplaats mogen vaartuigen slechts aan de daartoe dienende bolders, palen, meer- en kabelringen worden vastgemeerd. Het is inzonderheid verboden vaartuigen vast te maken aan ladders ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 21.

In de Franse tekst van § 1 kan beter worden gelezen :

"... d'exécuter aucun travail dans la mer ...".

In verband met paragraaf 4 meent de Raad van State erop te moeten wijzen dat hij in zijn advies L. 10.177/2 de volgende opmerking had gemaakt bij dezelfde tekst van het ontwerp waaruit het koninklijk besluit van 31 mei 1968 ontstaan is : "In zover § 4 tot doel mocht hebben een regeling te treffen inzake aansprakelijkheid, heeft het geen rechtsgrond, want de Koning heeft in dezen geen bevoegdheid".

Artikelen 22 en 23.

De volgende tekst wordt voorgesteld voor het tweede lid van paragraaf 4 van artikel 22 :

"De eigenaar moet op overeenkomstige wijze wrakken, wrakstukken, gezonken voorwerpen of tuigen lichten, aan wal en buiten het openbaar domein brengen".

+

.../...

Paragraaf 4 van artikel 22 verplicht de eigenaar, de kapitein of schipper van een aan de grond gelopen of een gezonken vaartuig, dit vlot te brengen (eerste lid); die verplichting wordt uitgebreid tot de eigenaar van wrakken of van gezonken voorwerpen (tweede lid).

Voor het geval dat deze verplichting niet wordt nagekomen binnen de door de ambtenaar van de overheid gestelde termijn, of dat de zaak spoed eist, bepaalt paragraaf 5 dat het Bestuur der Waterwegen "ambtshalve en op risico van de eigenaar, de kapitein of de schipper die verrichtingen kan uitvoeren en alle nodige maatregelen kan treffen ...", en eventueel het vaartuig en de bedoelde voorwerpen kan vernielen.

Voor zover met de woorden "op risico van ..." mocht worden beoogd een regeling te treffen inzake aansprakelijkheid, zou een dergelijke bepaling, zoals gezegd is in verband met artikel 21, § 4, geen rechtsgrond hebben aangezien de Koning in dezen geen bevoegdheid heeft.

Paragraaf 6 verplicht de eigenaar, de kapitein of de schipper tot terugbetaling van "alle sommen welke de Staat voorgeschoten heeft voor de uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen". De regel wordt in feite tweemaal gesteld, namelijk in elk van beide alinea's van paragraaf 6. Daar een verwijzing naar de artikelen 46 en volgende van Boek II van het Wetboek van Koophandel overbodig is, zou het eerste lid kunnen vervallen. Het dan overblijvende tweede lid is trouwens volledi ger. Wel blijft het verstaan dat de door het Bestuur opgemaakte kostenstaat door de verweerder kan worden betwist.

.../...

Daarentegen verleent geen enkele wetsbepaling aan de Koning de bevoegdheid tot het stellen van de regels die in de paragrafen 7 tot 10 opgenomen zijn.

Zo kan hij niet bepalen dat de betrokkenen verplicht kunnen worden om de tot dekking van de kosten van uitvoering nodig geachte som in bewaring te geven of om een door de overheid toereikend geachte borg te storten (§ 7).

Rechtsgrond ontbeert eveneens de regel dat het "geredde" vaartuig en de opgehaalde voorwerpen, bij ontstentenis van zodanige bewaargeving, worden "genomen als pand" ten voordele van de Staat, die ze kan doen verkopen (§ 8) en zijn kosten op de verkregen prijs kan verhalen, na bekendmaking (§ 9, eerste en derde lid), of erover kan beschikken als zich geen koper aanmeldt (§ 9, tweede lid). In het onderhavige geval gaat het niet om een pand, dat per definitie alleen uit een contract kan ontstaan, maar om het verlenen van een voorrecht aan de Staat, die aldus zijn kosten betaald ziet bij voorrang op de overige schuldeisers. Geen enkele bepaling machtigt de Koning echter om zodanig voorrecht te verlenen, evenmin als om een van het Gerechtelijk Wetboek afwijkende bijzondere vorm van beslag te organiseren tot verhaal van de door de Staat gemaakte kosten.

De gemachtigde ambtenaar heeft verklaard dat die ontwerp-bepalingen volgens de zienswijze van de Regering slechts de oplossingen weergeven waar het gemeen recht van de bestaande wetten inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid en inzake voorrecht wegens kosten die tot behoud van de zaak gedaan zijn, toe zou leiden. Maar het ontwerp is zo geredigeerd dat het een eigenlijke reglementering tot

.../...

stand brengt, die een echte norm wil stellen welke haar bron in het ontwerp-besluit zelf vindt. Indien de Regering het dienstig acht haar zienswijze te kennen te geven in verband met de toepassing van regels die als zodanig niet tot het domein van een eigenlijke reglementering behoren, dient zij daarvoor het procédé van de omzendbrief aan te wenden.

Paragraaf 10 stelt in verband met een douane-aangelegenheid een regel die evenmin onder de zeevaartpolitie ressorteert en derhalve niet valt binnen de bevoegdheid welke de Koning ontleent aan artikel 2, § 4, van de wet van 24 november 1975. Die bepaling luidt immers : "Hij regelt de politie en scheepvaart in de Belgische territoriale zee en de Belgische wateren die met de zee in verbinding staan en voor zeeschepen toegankelijk zijn".

Artikel 24.

In de Franse tekst van de eerste volzin moet het voegwoord "et" worden vervangen door "ou".

De tweede volzin zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"De kapitein of schipper van een vaartuig dat niet met een radiozender is uitgerust, moet het voorval dadelijk bij aankomst in de eerste aanleghaven mondeling of schriftelijk bij de Dienst van het Loodswezen te Oostende aangeven".

.../...

Artikel 25.

Voorgesteld wordt dit artikel als volgt te redigeren :

"Artikel 25.-

Eenieder is verplicht langs de kortste weg de dichtstbijzijnde overheid kennis te geven van het wegdrijven of verdwijnen van lichtboeien en van de defecte werking van lichtboeien en bakens".

+

Het opschrift van hoofdstuk IV zou in de Franse tekst moeten luiden :

"Chapitre IV : Mesures prises par l'autorité".

Artikel 27.

Dit artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 27.-

§ 1. Wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is of de doorvaart kan hinderen, telkens als in de havens of op de reden van de Belgische kust werken van openbaar nut uitgevoerd of de vrijheid en de veiligheid van de scheepvaart verzekerd dienen te worden, zijn de ambtenaren of bedienden van de overheid gemachtigd aan de eigenaars ... (voorts zoals in het ontwerp).

.../...

§ 2. De ambtenaren en bedienden van de overheid zijn gemachtigd de maatregelen op te leggen welke zij nodig achten om de waterafvoer te vergemakkelijken of het vaarwater te vrijwaren.

§ 3. De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de krachtens de paragrafen 1 en 2 opgelegde maatregelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dat niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de opgelegde maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd.

§ 4. De kapiteins, schippers en gebruikers van vaartuigen zijn gehouden tot inachtneming, wat de scheepvaart betreft, van alle door de overheid medegedeelde berichten, inzonderheid de berichten aan zeevarenden of de dringende berichten aan zeevarenden en, wat de veiligheid van de niet aan het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement onderworpen vaartuigen betreft, van de maatregelen opgelegd door de ambtenaren en bedienden van de overheid".

Artikel 28.

Dit artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 28.-

§ 1. Wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is, of derwijze ligt dat het gevaar oplevert voor de kunstwerken van de havens of van de kust, of wanneer het dreigt te zinken, zijn de ambtenaren of bedienden van de overheid gemachtigd aan de eigenaars, ... (voorts zoals in het ontwerp).

.../...

§ 2. De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de krachtens paragraaf 1 opgelegde maatregelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dat niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de opgelegde maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd.

§ 3. De ambtenaren of bedienden van de overheid hebben het recht de meertouwen van de gemeerde vaartuigen los te maken of te kappen wanneer zij die maatregel noodzakelijk achten".

Artikel 29.

Bij de uitdrukking "op risico" moet de opmerking worden gemaakt die reeds geformuleerd is bij artikel 21, § 4, en bij artikel 22, § 5.

Artikel 30.

Paragraaf 1 zou als volgt moeten beginnen :

"Roeiboten van welke omvang ook, en pleziervaartuigen ...".

Paragraaf 4 moet als volgt worden geredigeerd :

"§ 4. In de havens wordt het uit paragraaf 1 volgende verbod aangeduid, bij dag door een zwarte figuur bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere, bij nacht door een rondom zichtbaar violet flikkerlicht ... (voorts zoals in het ontwerp).

.../...

Artikel 31.

In paragraaf 1 moet worden gelezen "behoudens vergunning" in plaats van "mits vergunning".

Paragraaf 2 zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde wedstrijden of activiteiten alsook het individueel beoefenen van waterski of plankzeilen zijn in de havens van de Belgische kust verboden".

Artikel 32.

Dit artikel zou als volgt moeten worden geredigeerd, onder voorbehoud dat de verwijzing in het ontwerp naar 1° van artikel 38, § 1, juist is.

"Artikel 32.-

§ 1. Langs de stranden van de Belgische kust mag geen enkel vaartuig zee kiezen dan vanaf de plaatsen die door de ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen aangewezen en binnen de grenzen die door hen bepaald zijn.

Behoudens in geval van overmacht is het aan ieder vaartuig verboden het strand te naderen op een afstand van minder dan 200 meter te rekenen vanaf de laagwaterlijn, behalve op de plaatsen bedoeld in het eerste lid.

.../...

§ 2. Zeilplanken mogen zich niet verder van de kust verwijderen dan 200 meter te rekenen van de laagwaterlijn".

Artikel 33.

Voor dit artikel wordt de volgende redactie voorgesteld :

"Artikel 33.-

§ 1. 1) Het uitzetten, vanaf de stranden, van lijnen met haken of van netten mag alleen geschieden :

- in een strook waarvan de zeewaartse grens niet verder reikt dan 200 m te rekenen vanaf de laagwaterlijn zoals op de op grote schaal uitgevoerde officiële Belgische zeekaarten is aangeduid.
- buiten de in artikel 32, § 1, eerste lid, aangeduide zones en de zones die door de gemeenteoverheid als badzones worden aangeduid.

2) Uitgezette of uitgelegde lijnen of netten worden als volgt gesignaleerd :

- bij dag : door middel van een goed zichtbaar geel merk aan beide uiteinden van elke lijn of elk net;
- bij nacht : door middel van een rondom zichtbaar vast geel licht aan beide uiteinden van elke lijn of elk net.

Een lijn of een net van meer dan 75 meter lengte moet bovendien tussen beide uiteinden en op gelijke afstanden gesignaleerd worden door middel van gele merken of lichten waarvan de onderlinge afstand ten hoogste 25 meter bedraagt.

.../...

§ 2. 1) Uitgezette of drijvende lijnen en netten, andere dan treilnetten, moeten altijd aan een bemand vaartuig vastgemaakt zijn. Het vaartuig voert de lichten en dagmerken bepaald bij Voorschrift 26 c).

2) Voor zover het praktisch mogelijk is, wordt het in dit artikel bedoelde visgerei gemerkt met de letters en het nummer van het vaartuig waartoe het behoort. De eigendom van netten, lijnen en ander visgerei kan met bijzondere tekens worden aangeduid".

Artikel 34.

Het begin van dit artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Het is verboden op vogels en op waterwild te schieten ...".

Artikel 35.

Dit artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 35.-

Het is verboden in de territoriale zee of in de havens van de Belgische kust vaartuigen te gebruiken voor enige vorm van geluidsreclame".

.../...

Artikel 37.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 37.-
Elk vaartuig waarop dit besluit van toepassing is, moet een exemplaar van dit reglement en een bijgewerkte officiële kaart van de Belgische territoriale zee aan boord hebben".

Artikel 38.

De opsomming in 4° van paragraaf 1 zou ter wille van de overeenstemming met 2° moeten worden genummerd met a, b, c, enz.

De Franse tekst onder a) (in het ontwerp 1) zou overigens moeten beginnen met de woorden "dans le goulet ...".

In de Franse tekst onder 6° moet het woord "nationale" vervallen.

In overleg met de gemachtigde van de Regering wordt voor 7° de volgende tekst voorgesteld :

"7° de ambtenaren en bedienden van de gemeentepolitie in de gemeenten op wier grondgebied zich een haven bevindt of die langs de kust gelegen zijn".

Onder voorbehoud van hetgeen bij de artikelen 22 en 23 opgemerkt is, wordt voor de paragrafen 2, 3 en 4 de volgende tekst voorgesteld :

.../...

"§ 2. Onverminderd het bepaalde in paragraaf 4 moeten alleen de hierna aangewezen ambtenaren toezien op de toepassing van de achter hun aanwijzing vermelde bepalingen :

1° de ambtenaren van het bestuur der waterwegen : artikel 21, §§ 1 en 2, 3° en 4°, artikel 22, §§ 4 tot 10, artikel 23, artikel 27, § 2;

2° de ambtenaren van het bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart bedoeld in § 1, 2° : artikel 9, artikel 10, met uitzondering van paragraaf 3, artikel 13, artikel 15, artikel 16, artikel 19, § 1, 7°, artikel 20, § 4, artikel 25, artikel 27, § 1, en artikel 28, §§ 1 en 3;

3° de ambtenaren van het bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart bedoeld in § 1, 2°, a (zeevaartpolitie); artikel 27, § 3, laatste volzin, artikel 28, § 2, laatste volzin, en artikel 35;

4° de ambtenaren van het bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart bedoeld in § 1, 2°, b) (loodswezen) : artikel 5, § 1, artikel 11, artikel 30 en artikel 31, het voorlaatste artikel voor zover het vertrek plaatsheeft vanuit de havens van de Belgische kust.

§ 3. Onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf 4 moeten de hierna aangewezen ambtenaren toezien op de toepassing van de achter hun aanwijzing vermelde bepalingen : de ambtenaren van het bestuur ... (onderscheidenlijk aangewezen in paragraaf 1, 1° en 2° : artikel 10, § 3, artikel 14, artikel 17 en artikel 18.

.../...

§ 4. In afwijking van paragraaf 1, 4°, moeten de aldaar vermelde ambtenaren niet toezien op de uitvoering van het bepaalde in artikel 5, § 1, in artikel 15, in artikel 21, §§ 1 en 2, 3° en 4°, in artikel 22, §§ 4 tot 10, in artikel 23, in artikel 27, § 2, in artikel 30 en in artikel 32.

Wat de haven van Zeebrugge betreft, geldt de hiervoren vermelde afwijking niet voor de toepassing van artikel 5, § 1, van artikel 15 en van artikel 27, § 2.

Wat de wateren betreft die gelegen zijn in de bij paragraaf 1, 4°, d) bepaalde strook langs ... toezien op de uitvoering van artikel 6, van artikel 9, van artikel 10, § 10, van artikel 11, §§ 1 tot 3, van artikel 19, van artikel 20, van artikel 21, § 2, 2° en 5°, en § 3, van artikel 27, §§ 1 en 3, van artikel 28 en van artikel 36".

Aan het slot van paragraaf 5 schrappe men het woord "hierboven".

Artikelen 39 en 40.

De volgende tekst wordt voorgesteld voor de artikelen 39 en 40 :

"Artikel 39.-

§ 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggebrieven en de uitrusting van pleziervaartuigen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 mei 1968, worden 3° en 4° door de volgende bepaling vervangen :

.../...

"3° in de Belgische zeewateren zoals zij bepaald zijn in artikel 1, 5°, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen. De grenzen van de havens van de kust zijn die welke bepaald zijn in artikel 2 van het koninklijk besluit van ...".

§ 2. In artikel 17 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1973, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 2 worden de woorden "met uitzondering van de zeilplanken" ingevoegd tussen de woorden "pleziervaartuigen" en "moeten";

2° paragraaf 3 wordt in de volgende redactie hersteld :

"§ 3. Personen die het plankzeilen beoefenen moeten een reddingsvest in goede staat en van een opvallende kleur dragen".

Artikel 40.-

Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juni 1977;

2° artikel 7 van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 ter uitvoering van de wet van 24 november 1975 ... (voorts zoals in het ontwerp ...".

+

+ +

.../...

BIJLAGEN.

Sommige bepalingen van deze bijlagen hebben een uitgesproken normatief karakter. Zij zouden derhalve in het koninklijk besluit opgenomen moeten worden.

De alinea van bijlage 1 die begint met de woorden "Het bepaalde is eveneens van toepassing ..." zou in de volgende lezing het derde lid van artikel 15, § 1, moeten vormen :

"Het eerste en het tweede lid zijn van toepassing op zeeschepen die de in bijlage 1 vermelde stoffen in bulk vervoerd hebben en nog gassen of gevaarlijke dampen bevatten".

De alinea's die in de bijlagen 2, 3 en 4 beginnen met de woorden "Het bepaalde is eveneens van toepassing ..." zouden moeten worden verwerkt tot één bepaling die in artikel 15, § 2, het laatste lid zou vormen, in de volgende lezing :

"De bepalingen van deze paragraaf zijn van toepassing op de binnenschepen die de in de bijlagen 2, 3 en 4 vermelde stoffen in tanks vervoerd hebben en nog gassen of gevaarlijke dampen bevatten".

La chambre était composée de

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

H. ROUSSEAU, conseillers d'Etat,
Ch. HUBERLANT, staatsraden,

R. PIRSON, assesseurs de la section de législation,

F. RIGAUX, bijzitters van de afdeling wetgeving,

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

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

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

De kamer was samengesteld uit

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

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

J. TRUYENS. P. TAPIE.