MTL. L.3649/2.

30 JUIN 1953
2
coordinatie
bureau

KONINKRIJK BELGIE.

ROYAUME DE BELGIQUE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 5e Juni 1953 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee", heeft de 27e Juni 1953 het volgend advies gegeven :

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 5 juin 1953, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "relatif aux règles pour prévenir les abordages en mer", a donné le 27 juin 1953 l'avis suivant :

Het ontwerp van koninklijk besluit strekt er toe nieuwe regelen ter voorkoming van aanvaringen op zee vast te stellen.

Deze regelen werden uitgewerkt en aan de Staten aanbevolen door de in 1948 te Londen gehouden Internationale Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

Rechtsgrond van het ontwerp is artikel 3 van de wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen, dat aan de Koning macht verleent tot het vaststellen van "de voorwaarden waarin het schip moet verkeren om in staat van veiligheid te zijn en inzonderheid de voorschriften betreffende :

...

4° de zeevaartinstrumenten, de seintoestellen, de draadloze telegrafie ;

...

11° alle andere voorwaarden betreffende de veiligheid van het schip en de beveiliging van het mensenleven ".

+

\+ +

.../...

In het eerste lid van de inleiding is het niet volstrekt noodzakelijk naar artikel 67 van de Grondwet te verwijzen.

Luidens artikel 42 van de wet van 27 Juni 1937, zal deze laatste eerst in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen datum. Mocht dit koninklijk besluit nog niet bekendgemaakt zijn op de datum der bekendmaking van het ontwerp, dan zou het tweede lid van de tekst die de Raad van State voor de inleiding voorstelt, moeten vervangen worden als volgt :

"Gelet op de wet van 16 November 1919 aangaande het regelen der luchtvaart, namelijk op artikel 1;".

Voor een gemakkelijker interpretatie van het in werking gestelde reglement, acht de Raad van State het gewenst, de oorsprong er van aan te geven. Daarom verwijst de hierna voorgestelde tekst naar de slotakte van de Internationale Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en behelst hij een considerans tot verklaring van de internationale oorsprong van het nieuw reglement.

In de inleiding moet melding worden gemaakt van de besluiten die door het ontwerp worden gewijzigd en van het koninklijk besluit van 7 December 1920 dat, op grond van artikel 2 van de wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen, het toepassingsgebied van deze wet heeft verruimd en bepaald heeft welke waterlopen en kanalen in de term "zeewateren" begrepen zijn.

.../...

In artikel 1, omschrijve men het toepassingsgebied van het nieuw reglement.

Artikel 2 dat drie verschillende koninklijke besluiten komt wijzigen, zou best in drie artikelen worden gesplitst.

Ter gelegenheid van de in het koninklijk besluit van 27 September 1926 aangebrachte wijziging, beveelt de Raad van State aan in de titel van dat besluit de benaming "Beneden-Zeeschelde" op te nemen, als tegenhanger van de benaming "Boven-Zeeschelde", welke door het koninklijk besluit van 7 September 1950 in de reglementering van de aan het algemeen reglement onderworpen scheepvaartwegen is ingevoerd.

De bijlage moet medeondertekend worden door de twee Ministers die het besluit voordragen en medeondertekenen.

Daar het Frans met het Engels officiële taal was op de in 1948 te Londen gehouden conferentie, ziet de Raad van State er van af in de Franse tekst van de bijlage wijzigingen aan te brengen.

De overige opmerkingen die bij het ontwerp te maken zijn, betreffen alleen de vorm en blijken genoegzaam uit de hierna voorgestelde tekst :

Koninklijk besluit aangaande de regelen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, HEIL.

.../...

Gelet op de wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen, gewijzigd bij de wet van 30 Juli 1926, namelijk op de artikelen 2 en 3 ;

Gelet op de wet van 27 Juni 1937 tot herziening van de wet van 16 November 1919 aangaande het regelen der luchtvaart, namelijk op artikel 5 ;

Gelet op de slotakte van de Internationale Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948, namelijk op het achtste en het negende lid, en op de bijgevoegde internationale regelen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1948;

Gelet op het koninklijk besluit van 8 November 1920 vormende verordening voor de toepassing van voornoemde wet van 25 Augustus 1920, namelijk op artikel 59 ;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 December 1920 betreffende de toepassing van de wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen;

Gelet op het koninklijk besluit van 27 September 1926 houdende reglement betreffende de scheepvaart op de Schelde van af één kilometer boven het Zuidelijk uiteinde der kaaien van Antwerpen tot aan de Nederlandse grens, namelijk op artikel 6 ;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 Januari 1929 betreffende de politie van de scheepvaart in de wateren van de Belgische kust en van haar havens, namelijk op de artikelen 4 en 5 ;

.../...

Overwegende dat de Regeringen van de Staten die op de in 1948 te Londen gehouden Internationale Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee vertegenwoordigd waren, geoordeeld hebben het internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, waarvan de tekst door deze conferentie uitgewerkt en aanbevolen werd, vanaf 1 Januari 1954 in toepassing te moeten brengen ;

Gelet op het advies van de Raad van State ;

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Artikel 1.-

Op zee en in de zeewateren zoals omschreven bij het koninklijk besluit van 7 December 1920, vallen alle drijvende voorwerpen, gebruikt of in staat te worden gebruikt als middel van vervoer te water - de watervliegtuigen op het water inbegrepen -,onder de werking van de bij dit besluit gevoegde regelen.

Artikel 2.-

In artikel 59, eerste lid,van het koninklijk besluit van 8 November 1920 worden de woorden :"(koninklijke besluiten van 31 Maart 1897 en 16 April 1906)" geschrapt.

..../...

Artikel 3.-

§ 1. De titel van het koninklijk besluit van 27 September 1926 wordt vervangen als volgt : "Koninklijk besluit houdende scheepvaartreglement van de Beneden-Zeeschelde".

§ 2. In artikel 6, 4, van hetzelfde besluit, worden de woorden : "opgenomen in het koninklijk besluit van 31 Maart 1897, en gewijzigd bij dit van 12 April 1906" geschrapt.

Artikel 4.-

§ 1. In artikel 4 van het koninklijk besluit van 22 Januari 1929 :

1° worden de woorden : "artikelen 1 tot 12, 14, 15 en 28" vervangen door de woorden : "regelen 2 tot 12, 14, 15, 25, 28 en 31";

2° vervalt de noot.

§ 2. In artikel 5, 1°, van hetzelfde besluit:

1° worden de woorden : "artikelen 18 tot 27" vervangen door de woorden "regelen 16 tot 27, 29 en 30";

2° vervalt de noot.

Artikel 5.-

Het koninklijk besluit van 31 Maart 1897, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 April 1906, 30 April 1926 en 13 Juni 1927 wordt opgeheven.

.../...

Artikel 6.-

Dit besluit treedt 1 Januari 1954 in werking.

Artikel 7.-

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te ,

VAN 'S KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

B I J L A G E .

Regelen ter voorkoming van aanvaringen op zee.
...

Ons bekend om te worden gevoegd bij Ons besluit van ...

VAN 'S KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

Le projet d'arrêté royal a pour objet de prescrire de nouvelles règles pour prévenir les abordages en mer.

Ces règles ont été élaborées et recommandées aux Etats par la conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui s'est tenue à Londres en 1948.

Le projet trouve sa base légale dans l'article 3 de la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires, qui donne au Roi le pouvoir de fixer "les conditions dans lesquelles le navire doit se trouver pour être en état de sécurité et notamment les prescriptions relatives :

...

4° aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation, à la télégraphie sans fil;

...

11° à toutes les autres conditions relatives à la sécurité du navire et à la sauvegarde de la vie humaine".

\+

\+ \+

Au premier alinéa du préambule, il n'est pas indispensable de viser l'article 67 de la Constitution.

Aux termes de son article 42, la loi du 27 juin 1937 ne doit entrer en vigueur qu'à la date fixée par arrêté royal. Si cet arrêté royal n'était pas encore publié à la date de la publication du projet, le deuxième alinéa du texte proposé par le Conseil d'Etat pour le préambule devrait être remplacé par le texte ci-après :

"Vu la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 1er;".

Afin de faciliter l'interprétation du règlement mis en vigueur, il paraît souhaitable d'en indiquer l'origine. C'est pour cette raison que le texte proposé ci-après vise l'acte final de la conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et contient un considérant expliquant l'origine internationale du nouveau règlement.

Il convient de viser au préambule les arrêtés que le projet modifie et l'arrêté royal du 7 décembre 1920,qui sur base de l'article 2 de la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires,a étendu le champ d'application de cette loi et a déterminé les cours d'eau et les canaux compris dans l'expression "eaux maritimes".

A l'article 1er, il convient d'indiquer le champ d'application du nouveau règlement.

L'article 2 modifiant trois arrêtés royaux distincts devrait être scindé en trois articles.

.../...

A l'occasion de la modification de l'arrêté royal du 27 septembre 1926, le Conseil d'Etat suggère de modifier l'intitulé de cet arrêté en y insérant la dénomination "Escaut maritime inférieur" correspondant à celle d'"Escaut maritime supérieur" qui a été introduite par l'arrêté royal du 7 septembre 1950 dans la réglementation relative aux voies navigables soumises au règlement général.

L'annexe devrait être contresignée par les deux Ministres qui proposent et contresignent l'arrêté.

Le français ayant été avec l'anglais la langue officielle à la conférence qui s'est tenue à Londres en 1948, le Conseil d'Etat s'est abstenu de proposer d'apporter des modifications au texte français de l'annexe.

Les autres observations que le projet appelle sont de pure forme et ressortent suffisamment du texte proposé ci-après .

Arrêté royal relatif aux règles pour prévenir les abordages en mer.

BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires, modifiée par la loi du 30 juillet 1926, notamment les articles 2 et 3;

Vu la loi du 27 juin 1937 portant revision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5;

Vu l'acte final de la Conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1948, notamment les alinéas 8 et 9, et les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948, y annexées;

Vu l'arrêté royal du 8 novembre 1920 formant règlement pour l'application de la loi du 25 août 1920 précitée, notamment l'article 59;

Vu l'arrêté royal du 7 décembre 1920 relatif à l'application de la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires;

Vu l'arrêté royal du 27 septembre 1926 formant règlement pour la navigation sur la section de l'Escaut comprise entre une limite située à un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise, notamment l'article 6;

Vu l'arrêté royal du 22 janvier 1929 relatif à la police de la navigation dans les eaux du littoral belge et de ses ports, notamment les articles 4 et 5;

Considérant que les Gouvernements des Etats représentés à la conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui s'est tenue à Londres en 1948 ont estimé qu'il y avait lieu d'appliquer à partir du 1er janvier 1954 le règlement international pour prévenir les abordages en mer dont le texte a été élaboré et recommandé par cette conférence;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

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

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Article 1er.-

Tous engins ou appareils de quelque nature que ce soit, utilisés ou susceptibles d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau, y compris les hydravions amerris, sont soumis, en mer et dans les eaux maritimes telles qu'elles sont délimitées par l'arrêté royal du 7 décembre 1920, aux règles annexées au présent arrêté.

Article 2.-

A l'article 59, alinéa 1er, de l'arrêté royal du 8 novembre 1920, les mots : "(arrêtés royaux des 31 mars 1897 et 16 avril 1906)" sont supprimés.

Article 3.-

§ 1er. L'intitulé de l'arrêté royal du 27 septembre 1926 est remplacé par l'intitulé suivant : "Arrêté royal portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur".

§ 2. A l'article 6, 4, du même arrêté, les mots : "édicté par l'arrêté royal du 31 mars 1897, modifié par celui du 12 avril 1906" sont supprimés.

.../...

Article 4.-

§ 1er. A l'article 4 de l'arrêté royal du 22 janvier 1929 :

1° les mots : "articles 1 à 12, 14, 15 et 28" sont remplacés par les mots : "règles 2 à 12, 14, 15, 25, 28 et 31";

2° la note est supprimée.

§ 2. A l'article 5, 1°, du même arrêté :

1° les mots : "articles 18 à 27" sont remplacés par les mots : "règles 16 à 27, 29 et 30 ";

2° la note est supprimée.

Article 5.-

Est abrogé l'arrêté royal du 31 mars 1897, modifié par les arrêtés royaux des 12 avril 1906, 30 avril 1926 et 13 juin 1927.

Article 6.-

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er janvier 1954.

Article 7.-

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à ,le

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

Le Ministre des Travaux publics et de la Re-

A N N E X E

Règles pour prévenir les abordages en mer.

...

Vu pour être annexé à notre arrêté du ...

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction,

De kamer was samengesteld uit — La chambre était composée de

de Heren : Messieurs:	F.LEPAGE,	raadsheer van State, conseiller d'Etat,	voorzitter, président,
	J.COYETTE, K.MEES,	raadsheren van State, conseillers d'Etat,	
	P.COART-FRESART, P.ANSIAUX,	bijzitters van de afdeling wetgeving, assesseurs de la section de législation,	
	J.CYPRES,	adjunct-griffier, greffier adjoint,	griffier. greffier.

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

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

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J.CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F.LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H.Minister van Verkeerswezen.
expédition délivrée à M. le Ministre des Communications.

De 1953.

Le 1953.

De Griffier van de Raad van State,

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R.DECKMYN.