ND.

CONSEIL D'ETAT - RAAD VAN STATE
LEGISLATION - WETGEVING
L
16-01-1989
Transmis à M.
Overgemaakt aan de H.

L. 18.661/9.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, le 14 juillet 1988, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur", et en ayant délibéré en ses séances des 28 novembre, 5 décembre et 19 décembre 1988, a donné le 19 décembre 1988 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 14 juli 1988 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde", heeft zich daarover beraden ter vergadering van 28 november, 5 december en 19 december 1988, en op 19 december 1988 het volgend advies gegeven :

Le projet soumis au Conseil d'Etat tend à remplacer l'arrêté royal du 3 septembre 1981 portant règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur par un nouvel arrêté royal ayant le même objet. Ce projet appelle les observations générales suivantes.

OBSERVATIONS GENERALES.

I.

1. Aux termes de l'article 1er de 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, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, "La Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, le Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, sortiront leur plein et entier effet".

La Règle 1 "Champ d'application" de la Partie A "Généralités" du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, après avoir déclaré le Règlement applicable à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer,

.../...

ajoute, entre autres, qu'aucune des dispositions de ce Règlement ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité nationale compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer, étant toutefois précisé que ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux dispositions du Règlement.

L'article 2 de la loi précitée charge le Roi de l'exécution de la Convention et du Règlement y annexé prévu à l'article 1er (§ 1er), L'autorise, le cas échéant, à mettre en vigueur les modifications qui seront apportées, conformément à l'article VI de la Convention précitée, audit Règlement ou à ses Annexes (§ 2) ainsi qu'à mettre en vigueur, dans les conditions qu'Il détermine, les résolutions prises par l'Organisation maritime consultative intergouvernementale au sujet des systèmes de routes et des dispositifs de séparation du trafic (§ 3) et, enfin, Lui confère le pouvoir de 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 (§ 4).

L'article 3 de la loi institue des peines.

Quant à l'article 4, il prévoit que les articles 2 et 3 entrent en vigueur à la date fixée à cet effet par le Roi. Celui-ci a fait usage de ce pouvoir en fixant au 15 juillet 1977 cette date d'entrée en vigueur (article 1er de l'arrêté royal du 20 juin 1977 exécutant 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, Règlement y annexé et ses Annexes).

.../...

2. Pris en application de l'article 2, § 2, de la loi précitée, l'arrêté royal du 18 mai 1983 portant :

1° mise en vigueur des modifications apportées aux Règlement et Annexes, annexés à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer; 2° modification de l'arrêté royal du 20 juin 1977 portant exécution de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention précitée, Règlement y annexé et ses Annexes, dispose, en son article 1er, que sont, mises en vigueur au 1er juin 1983, les modifications que le Comité maritime de l'Organisation maritime internationale a apportées au Règlement et autres Annexes, annexés à la Convention sur le Règlement international de 1972, pour prévenir les abordages en mer, conformément à l'article VI de ladite Convention et, en son article 2, que les Règles du Règlement et les dispositions des autres Annexes, annexés à ladite Convention, telles qu'elles ont été amendées en suivant la procédure prévue à l'article VI précité, figurent en annexe.

Etant donné que ces Règles et ces Annexes s'appliquent, suivant la Règle de la Partie A du Règlement, à tous les navires dans toutes les eaux attenantes à la haute mer - en ce compris les ports, les fleuves et les voies de navigation intérieure - et accessibles aux navires de mer, elles sont également applicables à la navigation sur l'Escaut maritime inférieur et dans les ports en communication libre avec le fleuve.

.../...

3. L'arrêté royal en projet reproduit, plus ou moins fidèlement selon le cas, en tout ou en partie, en suivant parfois un ordre différent et en adoptant une autre présentation, la plupart desdites Règles qu'il adapte ou complète au moyen de prescriptions spéciales appropriées à la navigation sur l'Escaut maritime inférieur, qui tiennent notamment compte des dimensions des bâtiments.

Du point de vue de la légistique, la technique ainsi utilisée est critiquable. En effet, comme il vient d'être observé, les Règles du Règlement et les dispositions des autres Annexes, telles qu'elles ont été publiées en annexe à l'arrêté royal susmentionné du 18 mai 1983, ont été mises en vigueur par ce dernier au 1er juin 1983 et s'appliquent depuis lors à tous les navires dans toutes les eaux attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer, de telle manière qu'il est superflu de les reproduire dans l'arrêté en projet. De plus, leur reproduction dans le dispositif de celui-ci est de nature à induire en erreur sur l'origine de ces dispositions, en occultant leur caractère de normes de droit international conventionnel.

Ce risque d'erreur est très réel. On en veut pour preuve l'article 3, § 1er et § 2, du projet. La présence de ce texte dans un arrêté royal peut donner à penser que le Roi institue un régime particulier de responsabilité s'écartant peu ou prou du régime du droit commun. Or ce régime est établi par la Règle 2 de la Partie A du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, intitulée "Responsabilité".

.../...

La Règle 2 est directement applicable en droit interne par le seul fait de son approbation par le législateur (article 1er de la loi du 24 novembre 1975). Il en ira de même des modifications qui y seront éventuellement apportées conformément à l'article VI de la Convention, dès l'instant où le Roi les aura mises en vigueur en application de l'article 2, § 2, de la loi précitée (1).

4. Selon les principes, peuvent seules figurer dans l'arrêté royal en projet les prescriptions spéciales visées à la Règle 1, b, de la Partie A du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et les autres prescriptions édictées par le Roi en vertu de l'article 2, § 4, de la loi précitée, ainsi que les mesures d'exécution de la Convention et du Règlement prises par Lui sur la base de l'article 2, § 1er, de cette même loi.

.../...

(1) Les mots "le cas échéant" à l'article 2, § 2, de la loi doivent s'interpréter dans le sens que c'est uniquement dans le cas où le Gouvernement a formulé des objections contre un amendement au Règlement ou à ses Annexes que le Roi peut s'abstenir de procéder à la modification. A défaut d'une telle manifestation de volonté, Il ne peut s'en dispenser. La liberté que la Convention Lui reconnaît en cette matière est donc subordonnée à la manifestation d'une volonté traduisant une opposition ou des objections au texte de l'amendement proposé; encore que le texte de l'article VI de la Convention ne soit pas très explicite à cet égard, on peut raisonnablement en déduire que cette manifestation de volonté doit intervenir dans le délai prévu à l'article VI. 2 et avant l'adoption de l'amendement par l'assemblée de l'Organisation maritime internationale.

Quant à la préoccupation d'ordre exclusivement pratique exprimée par le délégué du Ministre de mettre à la disposition des utilisateurs un seul texte regroupant, quelle que soit leur nature, l'ensemble des dispositions applicables à la navigation sur l'Escaut maritime inférieur, elle serait le plus adéquatement rencontrée sous la forme d'une circulaire.

5. Si, malgré les risques d'erreur inhérents au procédé, il devait être considéré que, dans le cas présent, la nécessité impérieuse d'assurer la lisibilité de l'arrêté justifie qu'il y soit exceptionnellement recouru, encore, dans ce cas, la référence à la disposition concernée du Règlement ou des Annexes serait-elle le moyen le mieux indiqué pour faire en sorte que la nature exacte de cette disposition, à savoir norme de droit international, reste identifiable.

6. En tout état de cause, chaque fois que le texte soumis au Conseil d'Etat reproduit des Règles du Règlement ou des dispositions des autres Annexes à la Convention, il doit, à tout le moins, tant en français qu'en néerlandais, les reproduire fidèlement, c'est-à-dire littéralement - ce qui n'est pas toujours le cas. Il ne peut s'en écarter que dans la stricte mesure où ces Règles et dispositions des autres Annexes doivent être adaptées aux besoins de la navigation sur l'Escaut maritime inférieur. Encore faut-il rappeler que les prescriptions spéciales visées à la Règle 1, b, de la Partie A du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer doivent être conformes d'aussi près que possible aux Règles dudit Règlement. Au surplus, il conviendrait, dans cette hypothèse, de reproduire toutes les dispositions du Règlement international applicables à la matière.

II.

1. La section de législation observe que dans l'article 9, § 7, dans l'article 30, § 3, 3°, dans l'article 43, § 2, et dans l'article 46, § 1er, de l'arrêté en projet, une délégation est organisée en faveur d'une "autorité compétente" sans que cette notion soit autrement précisée.

Si le principe de la délégation par le Roi, d'un certain pouvoir à une autorité autre qu'un Ministre, peut être admis de manière très restreinte et pour arrêter des dispositions purement accessoires, encore faut-il que cette autorité soit déterminée avec une grande précision.

2. Les pouvoirs délégués à l'"autorité compétente" par les quatre dispositions précitées sont des pouvoirs en matière de police de la navigation maritime. Deux textes sont susceptibles de permettre l'identification de cette autorité. Il y va, d'une part, la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime et, d'autre part, l'arrêté royal du 5 février 1930 portant "règlement organique de l'administration des ponts et chaussées".

Dans la loi précitée du 27 septembre 1842, l'article 1er institue des commissaires maritimes qui sont chargés de la surveillance et de la police de la navigation maritime avec pour attributions, notamment, de poser "généralement tous actes d'intérêt public relatifs à la police maritime".

.../...

Dans l'arrêté royal précité du 5 février 1930, l'article 2 dispose : "L'administration des ponts et chaussées est chargée, sous l'autorité de Notre Ministre des Travaux publics :

...

3° de la police des routes, canaux, rivières, ponts, côtes ... La police de la navigation sur la partie de l'Escaut formant la rade d'Anvers et sur la partie située à l'aval est exceptée".

3. Il résulte de la comparaison de ces textes et du principe général qu'une disposition légale prime une disposition réglementaire, que c'est la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime qui est d'application en matière de surveillance et de la police de la navigation maritime sur l'Escaut maritime inférieur.

L'"autorité compétente" visée dans les quatre dispositions précitées sera donc le commissaire maritime et puisqu'il s'agit de régler la navigation sur l'Escaut maritime inférieur, il s'agira du commissaire maritime d'Anvers, en application de l'article 3 de l'arrêté royal du 10 septembre 1929 portant règlement organique de la police maritime.

Dans les dispositions précitées, les mots "autorité compétente" doivent être remplacés par les mots "commissaire maritime d'Anvers".

.../...

III.

Le Conseil d'Etat attire l'attention sur l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, tel qu'il a été modifié par l'article 4, § 16, de la loi modificative du 8 août 1988. Cet article qui devrait entrer en vigueur le 1er janvier 1989 prévoit, entre autres, que l'Etat doit associer les Exécutifs à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports. Il y aurait lieu de tenir compte de cette obligation si le texte remanié du projet n'était pas signé à la date du 1er janvier 1989.

OBSERVATIONS PARTICULIERES.

Eu égard aux observations générales qui précèdent et, singulièrement, à la première de celles-ci, ce n'est qu'à titre très subsidiaire que sont formulées, à titre complémentaire, les observations particulières suivantes.

PREAMBULE.

1. L'alinéa 1er du préambule doit être scindé. Il convient de faire mention de la loi du 24 novembre 1975 dans un premier alinéa et de faire référence à l'arrêté royal du 18 mai 1983 dans un second alinéa commençant par : "Vu l'arrêté royal du 18 mai 1983 ...".

2. L'avis du Conseil d'Etat doit être visé à la suite des considérants.

.../...

3. Quant au premier considérant, la mise en vigueur doit se faire à une date précise, celle qui sera indiquée dans le fixant vigueur, et non "au plus tard le ...", ce qui sous-entendrait que la mise en vigueur serait échelonnée.

4. Le second considérant doit être omis.

DISPOSITIF.

Article 6.

Paragraphe 1er.

A l'alinéa 2, 3, du texte français, les mots "de la part" doivent être omis.

Paragraphe 2.

La disposition faisant l'objet du 2 serait mieux rédigée en évitant de recourir aux 1° et 2°, dans la forme ci-après :

"2. Un bâtiment ... être équipé d'un moteur qui peut être mis immédiatement en marche et qui permet au bâtiment de maintenir ...".

.../...

Paragraphe 4.

Le texte sous 1 serait mieux rédigé comme suit :

"Lorsqu'il y a du courant dans la voie navigable et que des bâtiments qui suivent des routes opposées s'approchent d'une passe ... où le passage est tellement étroit ..., le bâtiment faisant route à contre-courant doit arrêter sa marche ... jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi la passe ...".

Le 2 devrait commencer comme le 1 par les mots :

"Lorsqu'il n'y a pas de courant dans la voie navigable et que des bâtiments ...".

Dans la même disposition, le mot "près" avant "d'une courbe" et le mot "son" avant "tribord" doivent être omis. De plus, mieux vaut écrire "tellement étroit" au lieu de "si étroit".

Les mêmes observations valent pour le texte sous 3.

Paragraphe 5.

L'expression "doivent être adaptés à cet effet" doit être remplacée par "doivent être capables d'effectuer ce travail".

.../...

Article 7.

Paragraphe 2.

Le cas du navire équipé d'un radar est visé à la Règle 7, b, du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

Ceci étant, la disposition doit être rédigée comme suit :

"§ 2. Lorsqu'un bâtiment est muni d'une installation de mariphonie en état de bon fonctionnement, il utilisera celle-ci de telle façon que le risque d'abordage soit décelé à temps".

Article 9.

Paragraphe 3.

In fine, il convient d'écrire : "hors du chenal" au lieu de "à l'écart du chenal".

Paragraphe 4.

Au 1, alinéa 1er, il convient d'écrire : "il est interdit à un bâtiment traversant entièrement ou partiellement un chenal, de croiser la route d'un bâtiment faisant route dans ce chenal, suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier ...".

.../...

A l'alinéa 2 du 1, les mots "En cas de" doivent, dans le texte français, être remplacés par les mots "S'il y a". La même observation vaut pour le 2, alinéa 2.

Au 2, il convient d'écrire à la fin de l'alinéa 1er : "... si cette manoeuvre doit obliger ce dernier à modifier ...".

Dans le texte néerlandais du même alinéa, il convient de remplacer le mot "ervan" par le mot "daarvan". Ceci vaut également pour le 3, alinéa 1er.

Au 2, alinéa 2, in fine, du texte français, il faut écrire "qui y est engagé" au lieu de "qui s'y est engagé".

La même observation vaut pour le 3, alinéa 2.

Au 3, alinéa 1er, in fine, il faut écrire : " ...si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier ...".

Paragraphe 5.

Le texte doit s'écrire :

"Lorsqu'aucun poste de mouillage n'est indiqué par le règlement, les bâtiments doivent ... S'ils ne peuvent naviguer que dans le chenal ...".

Paragraphe 6.

Il y a lieu d'écrire "... afin de ne pas gêner ..." au lieu de " ... de manière à gêner ...".

Paragraphe 7.

Il y a lieu de se reporter à l'observation générale n° II.

La deuxième phrase doit s'écrire comme suit :

"L'autorisation peut être soumise à des conditions".

+

L'intitulé français précédant l'article 10 doit s'écrire : "Virage et virage en contre-courant".

+

Article 10.

Paragraphe 1er.

L'alinéa 1er du texte français serait mieux rédigé comme suit :

"Lorsqu'un bâtiment fait route dans le sens du courant et veut virer, il doit faire connaître à temps cette intention aux bâtiments qui sont à proximité ... selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété".

A l'alinéa 2, il faut écrire, dans le texte français : "... qui fait route à contre-courant ...".

.../...

L'alinéa 2 du texte néerlandais serait mieux rédigé comme suit :

"Ieder in de nabijheid tegen stroom varend vaartuig moet gaande houden en ieder ander in de nabijheid vóór stroom varend voertuig moet vaart minderen tot het opdraaiende vaartuig de doorvaart niet meer hindert".

Paragraphe 2.

Le paragraphe 2 doit être rédigé en français sur le modèle du paragraphe 1er, alinéa 1er, ci-dessus.

Paragraphe 3.

Dans le texte français, à la fin de la première phrase, les mots "en effectuant cette manoeuvre" sont superflus et doivent être omis.

A la fin de la seconde phrase, le terme "éviter" doit être remplacé par "virer".

+

L'intitulé français précédent l'article 13 doit s'écrire "Rattrapage et interdiction ...".

+

.../...

Article 13.

Paragraphe 6.

Cette disposition serait mieux rédigée comme suit :

"Lorsque le bâtiment rattrapé ne peut faciliter la manoeuvre de rattrapage ou qu'il estime que celle-ci est impossible ...".

Paragraphe 7.

A la fin du paragraphe, il faut écrire "...prescrit, selon le cas, aux paragraphes 4 ou 5".

Paragraphe 8.

La disposition doit commencer comme suit :

"Le bâtiment rattrapé est en tout état de cause obligé ...".

Paragraphe 9.

Il y a lieu d'écrire dans le texte français : "...en rattrape un autre ...".

.../...

Paragraphe 10.

Dans le texte français, mieux vaut écrire :

"Les bâtiments ne peuvent naviguer à la même hauteur, à moins que cela n'entraîne ni gêne ni danger pour la navigation".

Article 20.

Paragraphe 1er.

La question se pose de savoir si la dérogation qui est prévue ne s'écarte pas outre mesure des règles du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer. Rappel est fait à cet égard de la disposition figurant sous le b de la Règle 1 dudit Règlement.

Article 23.

Paragraphe 5.

Le texte doit se lire :

"Tout convoi composé de bâtiments naviguant à couple, à l'exception des petits bâtiments, est tenu ...".

+

L'intitulé français précédant l'article 24 doit se lire "Remorquage et assistance".

+

Article 27.

Paragraphe 2.

Au 3°, il faut écrire, dans le texte français : "du côté où le passage dans la voie ...".

Au 4°, il faut également écrire, dans le texte français : "du côté où le passage dans la voie ...".

Article 30.

Paragraphe 2.

Le "1°" introduisant le texte doit être omis.

Paragraphe 3.

Le 2° doit être rédigé comme suit :

.../...

"Si le bâtiment ou l'obstacle doit signaler qu'il ne peut être dépassé par aucun des deux côtés, ou par un des côtés seulement, il montrera à cette fin, au lieu des feux et des marques de jour prévus au 1° ...".

Au même 2°, les chiffres "1" et "2" doivent être remplacés par a et b.

En ce qui concerne le 3°, il y a lieu de se reporter à l'observation générale n° II et d'écrire à la fin de la phrase : " ... prescrits aux 1° et 2°, a et b".

Article 31.

Paragraphe 1er.

A l'alinéa 1er, il y a lieu d'omettre le mot "ailleurs".

La même observation vaut pour la phrase introductive du paragraphe 3.

A l'alinéa 2, il suffit d'écrire : "Si plusieurs ... ".

Paragraphe 2.

Il y a lieu d'écrire :

.../...

"Outre les feux prescrits pour sa catégorie, tout bâtiment effectuant des travaux en faisant route ou au mouillage ...".

Paragraphe 3.

Il faut écrire : "... au danger de déferlement ou de succion occasionné ...".

Article 34.

Paragraphe 1er, 3.

Dans le texte français, il faut écrire "un bâtiment de navigation intérieure".

Paragraphe 2, 2.

A l'alinéa 2 du texte français, il faut écrire "émet" au lieu de "fait entendre".

Article 37.

Au 1, il faut supprimer le mot "quelconque" dans le texte français.

Article 40.

La disposition serait mieux rédigée comme suit :

.../...

"Le présent chapitre prévoit les dispositions dérogatoires relatives aux petits bâtiments".

Article 41.

Paragraphe 1er.

Au 1°, il faut écrire "Ce feu doit au moins être clair".

Paragraphe 4.

La dernière phrase doit se lire : "Cette obligation ne concerne pas les canots de service".

Paragraphe 7.

Dans le texte français, il faut écrire : "... à moins qu'il soit suffisamment éclairé ...".

Article 42.

De l'accord des délégués du Ministre, l'article 42 doit être rédigé comme suit :

§ 1er. Quand deux petits bâtiments, peu importe le moyen de propulsion, s'approchent l'un de l'autre de telle sorte qu'il y ait risque d'abordage, celui qui tient le côté tribord de la voie navigable doit poursuivre sa route et l'autre bâtiment doit s'écarter.

.../...

§ 2. Quand un petit bâtiment à propulsion mécanique ou un petit bâtiment mû par la force musculaire ou un bateau à voile d'une longueur inférieure à 20 m s'approchent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, il y a lieu :

1° pour le bâtiment à propulsion mécanique, de s'écarter de la route de l'autre bâtiment;

2° pour le bâtiment mû par la force musculaire, de s'écarter de la route du bateau à voile.

§ 3. Quand deux petits bâtiments à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il y ait risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord l'un de l'autre;

§ 4. Quand deux petits bâtiments à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il y ait risque d'abordage, le bâtiment qui voit l'autre sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci.

§ 5. Quand un petit bâtiment est tenu, conformément aux dispositions d'un des paragraphes 1er à 4, de s'écarter de la route d'un autre bâtiment, il doit s'en écarter en temps utile en venant sur tribord et, si les circonstances le permettent, éviter de le croiser sur l'avant.

.../...

§ 6. Quand deux bateaux à voile d'une longueur inférieure à 20 m s'approchent l'un de l'autre de telle sorte qu'il y ait risque d'abordage, ils doivent se conformer aux prescriptions suivantes :

1° Si ces bateaux reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

2° Si ces bateaux reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

3° Si un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre".

Article 43.

Paragraphe 1er.

Dans le texte français, les mots "qui fait la garde" doivent être remplacés par les mots "qui assure la garde".

Paragraphe 2.

Le texte serait mieux rédigé comme suit :

"Sauf dispense ... doit avoir à bord une personne - qui peut être celle dont il est question au paragraphe 1er - et qui doit rester à l'écoute ...".

Pour le surplus, il y a lieu de se reporter à l'observation générale n° II.

.../...

Article 44.

Paragraphe 2.

Mieux vaut écrire dans le texte français : "Lorsque de surcroît, il peut en résulter un danger, un dommage ou une entrave à la navigation ...".

Article 45.

Paragraphe 2.

Il y a lieu d'écrire :

"L'autorisation peut être soumise à des conditions".

La même rédaction doit être adoptée pour l'article 46, § 2.

Article 46.

Paragraphe 1er.

Il y a lieu de se reporter à l'observation générale n° II.

.../...

Article 47.

Paragraphe 1er.

A la fin du texte français, il faut écrire :

"... ainsi qu'en vue de protéger l'infrastructure".

Article 49.

Paragraphe 3.

Tenant compte de la loi du 5 juillet 1985 officialisant les noms "Waaslandhaven" et "Kallosluis", il y a lieu, dans le texte français, de remplacer au 3° les mots "pour l'écluse de Kallo" par les mots "pour la Kallosluis".

Article 50.

La rédaction suivante est proposée :

"L'arrêté royal du 3 septembre 1981 portant règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur, modifié par l'arrêté royal du 4 juin 1987, est abrogé".

Het aan de Raad van State voorgelegde ontwerp strekt ertoe het koninklijk besluit van 3 september 1981 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde te vervangen door een nieuw koninklijk besluit met hetzelfde onderwerp. Bij dit ontwerp zijn de volgende opmerkingen te maken.

ALGEMENE OPMERKINGEN.

I.

1. Artikel 1 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, bepaalt : "Het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972, het bijgevoegde Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, zullen volkomen uitwerking hebben".

Voorschrift 1 "Toepassing" van Deel A "Algemeen" van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, stelt dat die bepalingen van toepassing zijn op alle vaartuigen in volle zee en op alle wateren die daarmede in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen. Het voegt daar vervolgens onder meer aan toe dat niets in deze voorschriften zich verzet tegen het toepassen van bijzondere voorschriften uitgevaardigd door de nationale overheid die bevoegd is voor reden, havens, rivieren, meren of binnenwateren, die in verbinding staan met de volle zee en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen, met dien verstande evenwel dat zulke bijzondere voorschriften zoveel mogelijk overeen dienen te stemmen met de bepalingen van het Reglement.

.../...

Artikel 2 van de voormelde wet belast de Koning met de uitvoering van het bij artikel 1 (§ 1) bepaald Verdrag en bijgevoegd Reglement (§ 1), machtigt de Koning ertoe in voorkomend geval uitwerking te verlenen aan de wijzigingen welke, overeenkomstig artikel VI van voornoemd Verdrag, in dat Reglement of in de Bijlagen ervan mochten worden aangebracht (§ 2) en om onder door Hem nader te bepalen voorwaarden uitwerking te verlenen aan de resoluties, door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie aangenomen met betrekking tot de routerings- en verkeersscheidingssystemen in zee (§ 3) en verleent Hem tenslotte de bevoegdheid 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 (§ 4).

Artikel 3 stelt straffen vast.

Artikel 4 ten slotte bepaalt dat de artikelen 2 en 3 op de daartoe door de Koning vastgestelde datum in werking treden. De Koning heeft van die bevoegdheid gebruik gemaakt door als datum van inwerkingtreding 15 juli 1977 te stellen (artikel 1 van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 ter uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen).

2. Het met toepassing van artikel 2, § 2, van voornoemde wet vastgestelde koninklijk besluit van 18 mei 1983 tot :

.../...

1° het verlenen van uitwerking aan de wijzigingen gebracht in het Reglement en de Bijlagen, gevoegd bij het Verdrag van 1972 inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;
2° wijziging van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 houdende uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van voormeld Verdrag, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, bepaalt in artikel 1 dat op 1 juni 1983 uitwerking wordt verleend aan de wijzigingen welke door het Maritiem Veiligheidscomité van de Internationale Maritieme Organisatie aan het Reglement en andere Bijlagen, gevoegd bij het Verslag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, werden aangebracht overeenkomstig artikel VI van gezegd Verdrag, en in artikel 2 dat de Voorschriften van het Reglement en de bepalingen van de andere Bijlagen, gevoegd bij het in artikel 1 vermelde Verdrag, zoals die gewijzigd zijn volgens de door het voormelde artikel VI voorgeschreven procedure, voorkomen in de bijlage.

Aangezien die Voorschriften en die Bijlagen volgens het Voorschrift van Deel A van het Reglement gelden voor alle vaartuigen op alle wateren die met de volle zee in verbinding staan, waaronder de havens, de rivieren en de binnenwateren, en die bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen, gelden ze ook voor de scheepvaart op de Beneden-Zeeschelde en in de havens die daarmee in open gemeenschap zijn.

.../...

3. Het merendeel van die voorschriften worden in het ontworpen koninklijk besluit naar gelang van het geval, geheel of ten dele, in een soms gewijzigde volgorde en met een andere inkleding, min of meer getrouw overgenomen en aangepast of aangevuld met bijzondere voorschriften die berekend zijn op de scheepvaart op de Beneden-Zeeschelde en met name rekening houden met de afmetingen van de vaartuigen.

Uit een wetgevingtechnisch oogpunt is de gevolgde werkwijze vatbaar voor kritiek. Zoals zoëven is opgemerkt, zijn de Voorschriften van het Reglement en de bepalingen van de andere Bijlagen, zoals die bekendgemaakt zijn als bijlage bij het voormelde koninklijk besluit van 18 mei 1983, door het laatstgenoemde besluit in werking gesteld op 1 juni 1983. Ze zijn dus sedertdien van toepassing op alle vaartuigen op alle wateren die met de volle zee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen. Het is dan ook overbodig ze in het ontworpen besluit over te nemen. Bovendien kan de opneming ervan in het bepalend gedeelte van dit besluit verwarring doen ontstaan omtrent de oorsprong van die bepalingen doordat verdoezeld wordt dat ze het karakter bezitten van normen van internationaal verdragsrecht.

Dit gevaar voor misvatting is zeer reëel. Ten bewijze, § 1 en § 2 van artikel 3 van het ontwerp. Als die tekst in een koninklijk besluit komt, kan de indruk ontstaan dat de Koning een bijzondere aansprakelijkheidsregeling instelt die min of meer afwijkt van de gemeenrechtelijke regeling. Die regeling nu is vastgesteld door het Voorschrift 2 van Deel A van de Internationale Bepalingen, dat als opschrift heeft : "Verantwoordelijkheid".

.../...

Voorschrift 2 is rechtstreeks toepasselijk in het interne recht alleen al doordat de wetgever er zijn goedkeuring aan heeft gehecht (artikel 1 van de wet van 24 november 1975). Hetzelfde geldt voor de wijzigingen die daarin, in voorkomend geval, overeenkomstig artikel VI van het Verdrag, mochten worden aangebracht, vanaf het ogenblik dat de Koning daaraan uitwerking heeft verleend met toepassing van artikel 2, § 2, van de voormelde wet (1).

4. Volgens de beginselen mogen in het ontworpen koninklijk besluit alleen voorkomen de bijzondere voorschriften welke bedoeld zijn in Voorschrift 1, b, van Deel A van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, en de andere voorschriften die door de Koning zijn uitgevaardigd krachtens artikel 2, § 4, van de voormelde wet, alsmede de maatregelen ter uitvoering van het Verdrag en van het Reglement die Hij op grond van artikel 2, § 1, van diezelfde wet heeft genomen.

.../...

---

(1) De woorden "in voorkomend geval", in artikel 2, § 2, van de wet moeten zo worden uitgelegd dat de Koning alleen dan van de wijziging kan afzien als de Regering bezwaren heeft geuit tegen een amendement op het Reglement of de Bijlagen ervan. Bij gebreke van een dergelijke wilsuiting kan Hij er zich niet van ontslaan. De vrijheid die het Verdrag Hem in die aangelegenheid toekent is dus afhankelijk gemaakt van een wilsuiting waarbij verzet of bezwaar tegen de tekst van het voorgestelde amendement te kennen wordt gegeven; hoewel de tekst van artikel VI van het Verdrag dienaangaande niet erg duidelijk is, kan daaruit redelijkerwijs worden afgeleid dat die wilsuiting moet geschieden binnen de door artikel VI 2 gestelde termijn en voordat het amendement door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie wordt aangenomen.

Aan de uitsluitend op praktische overwegingen berustende wens van de gemachtigde van de Minister om de gebruikers een enkele tekst ter hand te stellen waarin alle bepalingen die van toepassing zijn op de scheepvaart op de Beneden-Zeeschelde, ongeacht hun aard, worden samengebracht, kan het best worden tegemoetgekomen door middel van een omzendbrief.

5. Als men, in weerwil van het gevaar voor misvatting dat eigen is aan de bedoelde werkwijze, toch van oordeel zou zijn dat de dwingende noodzaak om het koninklijk besluit leesbaar te houden een uitzonderlijk beroep op dat procédé wettigt, dan nog zou de verwijzing naar de bewuste bepaling van het Reglement of van de Bijlagen het meest aangewezen middel zijn om ervoor te zorgen dat de ware aard van die bepaling, zijnde een norm van internationaal recht, herkenbaar blijft.

6. Hoe het ook zij, telkens wanneer de aan de Raad van State voorgelegde tekst Voorschriften van het Reglement of bepalingen van de andere Bijlagen bij het Verdrag overneemt, moet die tekst op zijn minst, zowel in het Nederlands als het Frans, deze voorschriften en bepalingen getrouw, dus letterlijk weergeven, hetgeen hier niet steeds het geval is. De tekst mag er slechts van afwijken in zoverre die Voorschriften en bepalingen van de andere Bijlagen moeten worden aangepast aan de noden van de scheepvaart op de Zeeschelde. Er dient ook op gewezen te worden dat de bijzondere voorschriften die bedoeld zijn in Voorschrift 1, b, van Deel A van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, zo dicht mogelijk moeten aansluiten bij de Voorschriften van het genoemde Reglement. In dat geval zouden daarenboven alle terzake geldende bepalingen van het Internationaal Reglement overgenomen moeten worden.

.../...

II.

1. De afdeling wetgeving wijst er op dat in artikel 9, § 7, in artikel 30, § 3, 3°, in artikel 43, § 2, en in artikel 46, § 1, van het ontworpen besluit wordt voorzien in een opdracht van bevoegdheid ten gunste van een "bevoegde overheid", zonder dat dit begrip nader wordt omschreven.

Kan het beginsel dat de Koning een bepaalde bevoegdheid opdraagt aan een andere overheid dan een minister instemming vinden, mits het zeer beperkt wordt gehouden en het gaat om het vaststellen van louter bijkomstige bepalingen, een streng nauwkeurige aanwijzing van de delegatie krijgende overheid is in ieder geval dwingende noodzaak.

2. Wat de vier voornoemde bepalingen aan de "bevoegde overheid" opdragen, zijn bevoegdheden terzake van zeevaartpolitie. Twee teksten kunnen ter identificatie van die overheid dienen. Er is enerzijds de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie en anderzijds het koninklijk besluit van 5 februari 1430 "houdende inrichtingsreglement van het bestuur van bruggen en wegen".

In de voormelde wet van 27 september 1842 stelt artikel 1 waterschouten aan die worden belast met het toezicht en de politie over de zeevaart en die onder meer als opdracht hebben het verrichten van "alle handelingen van openbaar belang betreffende de zeevaartpolitie".

.../...

In het voormelde koninklijk besluit van 5 februari 1930 bepaalt artikel 2 : "Het bestuur van bruggen en wegen is belast, onder het gezag van de Minister van Openbare Werken, met :

...

3° de politie der wegen, kanalen, rivieren, havens, kusten ... De politie van de scheepvaart op het gedeelte der Schelde dat de rede van Antwerpen vormt, en op het stroomafwaarts gelegen gedeelte valt hierbuiten".

3. Uit vergelijking van die teksten en uit het algemene beginsel dat een wetsbepaling de overhand heeft op een verordeningsbepaling, volgt dat het ter zake van toezicht en politie over de zeevaart op de Beneden-Zeeschelde de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie is die toepassing vindt.

De "bevoegde overheid" bedoeld in de vier voormelde bepalingen is dus de waterschout; aangezien het te doen is om het regelen van de scheepvaart op de Beneden-Zeeschelde, betreft het de Antwerpse waterschout, ingevolge artikel 3 van het koninklijk besluit van 10 september 1929 houdende inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie.

In de voormelde bepalingen behoren de woorden "bevoegde overheid" te worden vervangen door de woorden "Antwerpse waterschout".

.../...

III.

De Raad van State vestigt de aandacht op artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 betreffende de hervorming der instellingen, zoals het is gewijzigd door artikel 4, § 16, van de wijzigende wet van 8 augustus 1988. Dit artikel, dat op 1 januari 1989 in werking zou moeten treden, bepaalt onder andere dat de Staat de Executieven moet betrekken bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer. Met die verplichting zal rekening moeten worden gehouden mocht de omgewerkte tekst van het ontwerp op 1 januari 1989 niet getekend zijn.

BIJZONDERE OPMERKINGEN.

Gelet op de voorafgaande algemene opmerkingen en inzonderheid op de eerste opmerking, worden de hierna volgende bijzondere opmerkingen slechts zeer subsidiair en ter aanvulling geformuleerd.

AANHEF.

1. Het eerste lid van de aanhef moet worden gesplitst. In een eerste lid vermelde men de wet van 24 november 1975 en naar het koninklijk besluit van 18 mei 1983 verwijze men in een tweede lid, dat als volgt begint : "Gelet op het koninklijk besluit van 18 mei 1983 ...".

2. De verwijzing naar het advies van de Raad van State behoort na de consideransen te komen.

3. Wat de eerste considerans betreft, moet voor de inwerkingstelling een precieze datum worden vermeld, dat is de datum die in de desbetreffende bepaling wordt vastgesteld, en niet "ten laatste op ...", wat er zou kunnen op wijzen dat de inwerkingtreding wordt gespreid.

4. De tweede considerans dient te vervallen.

BEPALEND GEDEELTE.

Artikel 6.

Paragraaf 1.

In het tweede lid, 3, dienen in de Franse tekst de woorden "de la part" te vervallen.

Paragraaf 2.

De bepaling die het onderwerp is van 2 zou beter worden gesteld zonder te werken met 1° en 2°, in de volgende vorm :

"2. Moet een vaartuig ... voorzien zijn van een motor die voor onmiddellijk gebruik gereed is en het vaartuig in staat stelt ... te handhaven".

.../...

Paragraaf 4.

De tekst onder 1 zou beter als volgt worden gesteld :

"Wanneer er stroom loopt in het vaarwater en vaartuigen met tegengestelde koersen elkaar naderen bij een engte ... waar de doortocht zo nauw is ..., moet het tegen stroom varend vaartuig gaande houden ... totdat het ander vaartuig de engte is doorgevaren ...".

De bepaling onder 2 zou, zoals die onder 1, moeten beginnen met de woorden :

"Wanneer er geen stroom loopt in het vaarwater en vaartuigen ...".

In dezelfde bepaling moet in de Franse tekst het woord "près" voor "d'une courbe" alsmede het woord "son" voor "tribord" vervallen. Men schrijve in de Franse tekst bovendien beter "tellement étroit" in de plaats van "si étroit".

Dezelfde opmerkingen gelden voor de tekst onder 3.

Paragraaf 5.

De uitdrukking "moeten daartoe geschikt zijn" moet worden vervangen door "moeten geschikt zijn om dat werk uit te voeren".

.../...

Artikel 7.

Paragraaf 2.

Het geval van een vaartuig dat met een radar is uitgerust komt ter sprake in Voorschrift 7, b, van de Internationale Bepalingen van 1972 ter voorkoming van aanvaringen op zee.

De bepaling dient bijgevolg als volgt te worden gesteld :

"§ 2. Wanneer een vaartuig is uitgerust met een goed werkende marifooninstallatie, moet het die installatie zo aanwenden dat het gevaar voor aanvaring tijdig wordt opgespoord".

Artikel 9.

Paragraaf 3.

Men schrijve aan het einde van de paragraaf : "buiten de vaargeul houden" in de plaats van "uit de vaargeul verwijderd worden".

Paragraaf 4.

Men schrijve onder 1, eerste lid : "mag een vaartuig dat een vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt de koerslijn van een vaartuig dat in die vaargeul vaart en daarvan de richting volgt niet kruisen indien dit kruisen het laatstgenoemde vaartuig zou verplichten koers of vaart te wijzigen ...".

.../...

In het tweede lid van de bepaling onder 1 moeten in de Franse tekst de woorden "En cas de" vervangen worden door de woorden "S'il y a". Dezelfde opmerking geldt voor 2, tweede lid.

Onder 2 schrijve men aan het einde van het eerste lid : "... indien laatstgenoemd vaartuig door dat manoeuvre verplicht zou worden ...".

In de Nederlandse tekst van dit lid vervange men het woord "ervan" door het woord "daarvan". Dezelfde opmerking geldt voor 3, eerste lid.

In de Franse tekst schrijve men onder 2, tweede lid, in fine, "qui y est engagé" in de plaats van "qui s'y est engagé".

Dezelfde opmerking geldt voor 3, tweede lid.

Onder 3, eerste lid, in fine, schrijve men in de Franse tekst : "... si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier ...".

Paragraaf 5.

Men redigere de tekst als volgt :

"Wanneer in het reglement geen enkele ankerplaats is aangegeven, moeten de vaartuigen er een kiezen buiten de vaargeul. Indien zij alleen in de vaargeul kunnen varen moeten zij ankerplaats kiezen zo dicht mogelijk bij de rand van die geul, zodat de doorgaande vaart niet wordt gehinderd".

.../...

Paragraaf 6.

Men schrijve :

"Vaartuigen mogen zonder de toestemming van de Dienst van het Loodswezen niet voor of nabij havenmonden, in bochten en in lichtenlijnen ankeren of er zich ophouden, teneinde andere vaartuigen niet te hinderen".

Paragraaf 7.

Er moge verwezen worden naar de algemene opmerking nr. II.

De tweede volzin moet als volgt worden gesteld :

"Aan de toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden".

+

In de Franse tekst stelle men het opschrift vóór artikel 10 als volgt :

"Virage et virage en contre-courant".

+

Artikel 10.

Paragraaf 1.

De Franse tekst van het eerste lid zou beter als volgt worden gesteld :

"Lorsqu'un bâtiment fait route dans le sens du courant et veut virer, il doit faire connaître à temps cette intention aux bâtiments qui sont à proximité ... selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété".

In de Franse tekst van het eerste lid leze men : "... qui fait route à contre-courant ...".

Het tweede lid van de Nederlandse tekst zou beter als volgt worden gesteld :

"Ieder in de nabijheid tegen stroom varend vaartuig moet gaande houden en ieder ander in de nabijheid vóór stroom varend vaartuig moet vaart minderen tot het opdraaiende vaartuig de doorvaart niet meer hindert".

Paragraaf 2.

De Franse tekst van paragraaf 2 moet worden gesteld naar het voorbeeld van de hierboven aangehaalde paragraaf 1, eerste lid.

Paragraaf 3.

In de Franse tekst dienen de woorden "en effectuant cette manoeuvre" aan het einde van de eerste volzin als overbodig te vervallen.

.../...

Aan het einde van de tweede volzin dient de term "éviter" vervangen te worden door "virer".

+

In de Franse tekst moet het opschrift vóór artikel 13 als volgt worden gesteld : "Rattrapage et interdiction ...".

+

Artikel 13.

Paragraaf 6.

Deze bepaling zou beter als volgt worden gesteld :

"Wanneer het opgelopen vaartuig het oplopen niet kan vergemakkelijken of van oordeel is dat het oplopen onmogelijk is, moet het ten minste vijf korte stoten geven".

Paragraaf 7.

Aan het einde van de paragraaf schrijve men "... zijn voornemen kenbaar maken door het geluidsein dat, naargelang het geval, is vastgesteld in de paragrafen 4 of 5".

Paragraaf 8.

De bepaling dient als volgt te beginnen :

.../...

"Het opgelopen vaartuig is in ieder geval verplicht ...".

Paragraaf 9.

In de Franse tekst schrijve men : "... en rattrape un autre ...".

Paragraaf 10.

In de Franse tekst schrijve men beter :

"Les bâtiments ne peuvent naviguer à la même hauteur, à moins que cela n'entraîne ni gêne ni danger pour la navigation".

Artikel 20.

Paragraaf 1.

De vraag is of men zich met de afwijking waarin wordt voorzien niet al te zeer verwijdert van de voorschriften van de Internationale Bepalingen van 1972 ter voorkoming van aanvaringen op zee. In dit verband wordt herinnerd aan de bepaling onder b van Voorschrift 1 van de genoemde bepalingen.

Artikel 23.

Paragraaf 5.

Men stelle de tekst als volgt :

"Samenstellen van varende, langszij aan elkaar gekoppelde vaartuigen, behalve kleine vaartuigen, moeten ...".

+

In de Franse tekst stelle men het opschrift dat aan artikel 24 voorafgaat als volgt : "Remorquage et assistance".

+

Artikel 27.

Paragraaf 2.

In 3° schrijve men in de Franse tekst : "du côté où le passage dans la voie ...".

In 4° schrijve men in de Franse tekst eveneens : "du côté où le passage dans la voie ...".

Artikel 30.

Paragraaf 2.

Het "1°" dat de tekst inleidt, dient te vervallen.

.../...

Paragraaf 3.

De tekst onder 2° dient als volgt te worden geredigeerd :

"Indien het vaartuig of het obstakel dient aan te duiden dat het aan geen enkele zijde of aan één zijde kan worden voorbijgevaren, dient het daartoe, in plaats van de onder 1° bedoelde lichten en dagmerken, te tonen ...".

In datzelfde punt 2°, moeten de cijfers "1" en "2" worden vervangen door a en b.

Met betrekking tot 3°, moge worden verwezen naar de algemene opmerking nr. II en dient aan het slot van de zin te worden geschreven : "... de onder 1° en 2°, a en b, voorgeschreven ...".

Artikel 31.

Paragraaf 1.

In het eerste lid dient het woord "elders" te vervallen.

Dezelfde opmerking geldt voor de volzin die paragraaf 3 inleidt.

.../...

In het tweede lid is het voldoende te schrijven : "Indien verscheidene ...".

Paragraaf 2.

Er dient te worden geschreven :

"Behalve de lichten voorgeschreven voor zijn soort, mag een vaartuig dat bezig is met werkzaamheden terwijl het vaart of voor anker ligt ..., tevens een geel ...".

Paragraaf 3.

In de Franse tekst schrijve men : "... au danger de déferlement ou de succion occasionné ...".

Artikel 34.

Paragraaf 1, 3.

In de Franse tekst schrijve men "un bâtiment de navigation intérieure".

Paragraaf 2, 2.

In het tweede lid van de Franse tekst schrijve men "émet" in plaats van "fait entendre".

.../...

Artikel 37.

In de Franse tekst van 1 dient het woord "quelconque" te vervallen.

Artikel 40.

Het zou beter zijn de bepaling als volgt te redigeren :

"Dit hoofdstuk bevat de afwijkende bepalingen voor kleine vaartuigen".

Artikel 41.

Paragraaf 1.

In 1° schrijve men "Dit licht moet op zijn minst een helder licht zijn".

Paragraaf 4.

De laatste zin moet als volgt worden gelezen : "Die verplichting slaat niet op de bijboten".

Paragraaf 7.

In de Franse tekst schrijve men : "... à moins qu'il soit suffisamment éclairé ...".

.../...

Artikel 42.

De gemachtigden van de Minister zijn het ermee eens dat artikel 42 als volgt dient te worden geredigeerd :

"§ 1. Wanneer twee kleine vaartuigen, onverschillig de wijze van voortbeweging, elkaar naderen zodanig dat gevaar voor aanvaring bestaat en één van die vaartuigen houdt de stuurboordszijde van het vaarwater dan moet dit vaartuig zijn weg vervolgen en het andere vaartuig moet uitwijken.

§ 2. Wanneer een werktuiglijk voortbewogen klein vaartuig, een door spierkracht voortbewogen klein vaartuig of een zeilvaartuig met een lengte van minder dan 20 m elkaar naderen zodanig dat gevaar voor aanvaring ontstaat, moet :

1° het werktuiglijk voortbewogen klein vaartuig uitwijken voor het andere vaartuig;

2° het door spierkracht voortbewogen klein vaartuig uitwijken voor het zeilvaartuig.

§ 3. Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen kleine vaartuigen op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar insturen zodanig dat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar stuurboord van koers veranderen, zodat ze elkaar aan bakboordszijde voorbij varen.

.../...

§ 4. Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen kleine vaartuigen elkaar kruisen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt, moet het vaartuig dat het andere aan stuurboordszijde van zich heeft uitwijken.

§ 5. Wanneer een klein vaartuig ingevolge het bepaalde in een van de paragrafen 1 tot 4 verplicht is uit te wijken, moet het dit tijdig en naar stuurboord doen en moet het, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere vaartuig over te lopen.

§ 6. Wanneer twee zeilboten met een lengte van minder dan 20 m elkaar naderen, zodanig dat gevaar voor aanvaring bestaat, gelden de volgende voorschriften :

1° Indien beide vaartuigen over verschillende boeg liggen, dient het vaartuig dat over stuurboordsboeg ligt uit te wijken voor het vaartuig dat over bakboordsboeg ligt;

2° Indien beide vaartuigen over dezelfde boeg liggen, dient het loefwaartse vaartuig uit te wijken voor het lijwaartse;

3° Indien een vaartuig dat over stuurboordsboeg ligt aan zijn loefzijde een vaartuig ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat vaartuig over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg ligt, dient het daarvoor uit te wijken".

.../...

Artikel 43.

Paragraaf 1.

In de Franse tekst dienen de woorden "qui fait la garde" te worden vervangen door de woorden "qui assure la garde".

Paragraaf 2.

Het zou beter zijn de tekst als volgt te redigeren :

"Tenzij ..., moet ... de persoon, die de persoon kan zijn waarvan sprake in paragraaf 1, luisterwacht houden ...".

Voor het overige moge worden verwezen naar de algemene opmerking nr II.

Artikel 44.

Paragraaf 2.

Het zou beter zijn in de Franse tekst te schrijven : "Lorsque de surcroît, il peut en résulter un danger, un dommage ou une entrave à la navigation ...".

.../...

Artikel 45.

Paragraaf 2.

Men schrijve :

"Aan de toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden".

Artikel 46, § 2, dient op dezelfde wijze te worden geredigeerd.

Artikel 46.

Paragraaf 1.

Er moge worden verwezen naar de algemene opmerking nr II.

Artikel 47.

Paragraaf 1.

Aan het slot van de Franse tekst schrijve men :

"... ainsi qu'en vue de protéger l'infrastructure".

.../...

Artikel 49.

Paragraaf 3.

Gelet op de wet van 5 juli 1985 tot instelling van de plaatsaanduidingen "Waaslandhaven" en "Kallosluis" als officiële benamingen, dienen in de Franse tekst, in 3°, de woorden "pour l'écluse de Kallo" te worden vervangen door de woorden "pour la Kallosluis".

Artikel 50.

De volgende redactie wordt voorgesteld :

"Het koninklijk besluit van 3 september 1981 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 juni 1987, wordt opgeheven".

La chambre était composée de

Messieurs : P. FINCOEUR, conseiller d'Etat, président,
de Heren : staatsraad, voorzitter,

R. ANDERSEN, conseillers d'Etat,
J.-C. GEUS, staatsraden,

C. DESCHAMPS, assesseurs de la
P. GOTHOT, section de législation,
assessoren van de
afdeling wetgeving,

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

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

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

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

R. DEROY. P. FINCOEUR.