Conseil d'Etat Raad v. State
LEGISLATION
JUIN 1953
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 28e April 1953 door de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging wat betreft het bijzonder reglement van het kanaal van Charleroi naar Brussel en vertakkingen, van het koninklijk besluit van 7 September 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen", heeft de 16e Mei 1953 het volgend advies gegeven:

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction, le 28 avril 1953, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "modifiant, en ce qui concerne le règlement particulier du canal de Charleroi à Bruxelles et embranchements, l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables", a donné le 16 mai 1953 l'avis suivant :

Het tweede en het derde lid van artikel 2 wijken niet af van artikel 58 van het algemeen reglement, wél preciseren en versterken zij de in artikel 7 van dit reglement gestelde tweede vereiste, luidens welke : "elk vaartuig, vlottrein of vlot, om te varen, voorzien moet zijn van ... trek- of voortstuwingsmiddelen, benodigd voor een snelle en regelmatige vaart".

Voor het parallelisme tussen het plan van het bijzonder reglement en dat van het algemeen reglement ware het wenselijk, beide voormelde leden samen als artikel 2 bis in te voegen, met de volgende tekst :

Artikel 2.-

In hetzelfde reglement wordt een artikel 2 bis ingevoegd, luidend als volgt :

"Artikel 2 bis.- Over de ganse uitgestrektheid van het kanaal en dezes vertakkingen moeten de vaartuigen over voldoende tractie- of voortbewegingsmiddelen beschikken om, bij inzinking van ten minste 1 m 90 :

1° een snelheid van 60 m per minuut en met betrekking tot de oever te ontwikkelen;

2° in 3 en een halve minuut uit de sluis te varen en met het uiteinde van de achtersteven de paal van 50 m te bereiken.

Om na te gaan of aan die voorschriften is voldaan, kan iedere ambtenaar van het bestuur het vaartuig aan een proef onderwerpen.".

.../...

Het ware eveneens verkieslijk het ganse artikel 4 van het bijzonder reglement te vervangen en het te stellen als volgt :

Artikel 3.-

Artikel 4 van hetzelfde reglement wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 4.- De snelheden van 70 m en van 100 m, in artikel 58 van het algemeen reglement opgegeven voor motorvaartuigen, worden verminderd :

1° tot 60 m bij gewone vaart;

2° tot 30 m wanneer het motorvaartuig de oever houdt om te kruisen, alsmede bij het varen door een vernauwde geul.

Evenwel worden gedoogd :

1° een snelheid van maximum 6 km per uur of 100 m per minuut, op het gedeelte tussen sluis nr 11 te Luttre en de brug te Klabbeek;

2° een snelheid van maximum 8 km per uur of 133 m 33 per minuut, tussen de brug te Klabbeek en de Kuregembrug te Anderlecht.

De in het vorig lid bepaalde snelheden mogen alleen ontwikkeld worden door vaartuigen die deze snelheden kunnen bereiken zonder de oeververdediging, noch het profiel van het bed te schaden. Zij moeten al de nodige maatregelen nemen om de andere varende vaartuigen

.../...

niet te hinderen en de stilliggende niet te beschadigen, vooral bij het varen onder bruggen en door vernauwde geulen en bij het kruisen van andere vaartuigen.".

Zo aan deze aanbeveling gevolg wordt gegeven, dan krijgen de artikelen 3 en 4 van het ontwerp de nummers 4 en 5.

Les alinéas 2 et 3 de l'article 2 ne constituent pas des dérogations à l'article 58 du règlement général, mais ils précisent et renforcent la seconde exigence de l'article 7 de ce règlement, aux termes duquel:"tout bateau, train ou radeau doit, pour naviguer, être muni ... des moyens de traction ou de propulsion nécessaires pour assurer une navigation active et régulière".

Pour maintenir le parallélisme entre le plan du règlement particulier et celui du règlement général, il serait préférable de faire des deux alinéas précités un article 2 bis, qui serait introduit et rédigé comme suit :

Article 2.-

Il est inséré dans le même règlement un article 2 bis rédigé comme suit :

"Article 2 bis.- Sur toute l'étendue du canal et de ses embranchements, les bateaux doivent disposer de moyens de traction ou de propulsion suffisants pour pouvoir, à un enfoncement de 1 m 90 au moins :

1° développer une vitesse de 60 m par minute et par rapport à la rive;

2° sortir d'une écluse et atteindre avec l'extrémité de la poupe, en 3 minutes et demie, le poteau de 50 m.

Pour contrôler si ces prescriptions sont respectées, tout agent de l'administration peut requérir un essai du bateau.".

.../...

Il serait également préférable de remplacer tout l'article 4 du règlement particulier et de le rédiger comme suit :

Article 3.-

L'article 4 du même règlement est remplacé par la disposition suivante :

"Article 4.- Les vitesses de 70 m et de 100 m prévues à l'article 58 du règlement général pour les bateaux à moteur sont réduites :

1° à 60 m en marche normale;

2° à 30 m lorsque le bateau à moteur serre la rive pour croiser, ainsi qu'à la traversée d'une passe rétrécie.

Sont toutefois tolérés :

1° dans la partie comprise entre l'écluse n° 11 à Luttre et le pont de et à Clabecq, un maximum de vitesse de 6 km à l'heure, soit 100 m par minute;

2° dans la partie comprise entre le pont de et à Clabecq et le pont de Cureghem à Anderlecht, un maximum de vitesse de 8 km à l'heure, soit 133 m 33 par minute.

Sont seuls autorisés à pratiquer les vitesses prévues à l'alinéa précédent, les bateaux qui peuvent les atteindre sans nuire à la défense des berges ni au profil de la cunette. Ils doivent prendre toutes les dispositions nécessaires pour ne pas gêner les autres bateaux en marche et ne pas avarier les bateaux en stationnement, notamment à la traversée des ponts et des passes rétrécies et au croisement d'autres bateaux.".

Dans l'hypothèse formulée ci-avant, les articles 3 et 4 du projet deviendraient les articles 4 et 5.

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	
	A. BERNARD, C. VAN REEPINGHEN,	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 Openbare Werken en van Wederopbouw.
expédition délivrée à M. le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

De 1953.

Le 1953.

De Griffier van de Raad van State,

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.