

DV.

CONSEIL D'ETAT - RAAD VAN STATE LEGISLATION - WETGEVING L
16-01-1989 <i>Van der Meulenbroeck</i>
Transmis à M. Overgemaakt aan de H.

L. 18.740/9.

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 Ministre des Travaux publics, le 15 septembre 1988, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen", a donné le 19 décembre 1988 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 15 september 1988 door de Minister van Openbare Werken verzocht haar van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen", heeft op 19 december 1988 het volgend advies gegeven :

Le projet soumis au Conseil d'Etat tend à régler la navigation sur la partie belge du canal de Gand à Terneuzen. 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 voies de navigation intérieure - et accessibles aux navires de mer, elles sont également applicables à la navigation sur la partie belge du canal de Gand à Terneuzen.

.../...

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 la partie belge du canal de Gand à Terneuzen, 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, § 2 et § 3, 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 la partie belge du canal de Gand à Terneuzen, 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 la partie belge du canal de Gand à Terneuzen. 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, contrairement au texte du projet d'arrêté royal examiné ce jour sous le n° L. 18.661/9, l'arrêté en projet présentement examiné détermine, en son article 2, § 1er, n, l'autorité compétente et, au même paragraphe 1er, p, le fonctionnaire délégué. Dans les deux cas, il s'agit de fonctionnaires du Ministère des Travaux publics. Il apparaît que pour des arrêtés similaires réglant la navigation maritime, une même autorité doit être compétente tant pour l'Escaut maritime inférieur que pour le canal de Gand à Terneuzen. Il ne se conçoit pas que dans le premier cas, ce soient des agents du Ministère des Communications qui soient l'autorité compétente et que dans l'autre cas, ce soient des agents du Ministère des Travaux publics.

2. L'autorité compétente doit être déterminée en fonction de la matière de la police de la navigation maritime. Deux textes sont susceptibles de permettre l'identification de l'autorité compétente. Il y a, 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 la partie belge du canal de Gand à Terneuzen.

L'"autorité compétente" visée dans l'arrêté en projet sera donc le commissaire maritime et puisqu'il s'agit de régler la navigation sur la partie belge du canal de Gand à Terneuzen, il s'agira du commissaire maritime de Gand, en application de l'article 3 de l'arrêté royal du 10 septembre 1929 portant règlement organique de la police maritime.

Dans l'arrêté en projet, les mots "autorité compétente" et les mots "le fonctionnaire délégué" doivent être remplacés par les mots "commissaire maritime de Gand".

.../...

Dès lors, il y a lieu de modifier en conséquence le texte figurant sous l'article 2, § 1er, n, et d'écrire :

"n) autorité compétente : le commissaire maritime de Gand".

La même adaptation doit être faite au p.

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 par le Roi à la date du 1er janvier 1989.

IV.

1. L'usage recommande que lorsque l'on désire faire précéder les subdivisions d'un article par un signe distinctif, généralement en vue du groupement de plusieurs alinéas, il faut avoir recours au paragraphe, indiqué par le signe "§", suivi du numéro de ce paragraphe en chiffres cardinaux arabes, sauf le premier paragraphe qui, dans le texte français, s'indique en chiffre ordinal "§ 1er".

.../...

2. Lorsqu'à l'intérieur d'une phrase, des subdivisions numérotées s'imposent, le numérotage doit se faire d'abord par 1°, 2°, 3°, etc ..., ceux-ci étant eux-mêmes éventuellement subdivisés en a, b, c, etc...

3. On observe, dans le texte français, une traduction incorrecte et une absence de concordance avec les termes employés dans le projet examiné ce jour sous le n° L. 18.661/9. Ces discordances doivent disparaître et le texte doit donc être revu.

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.

EXAMEN DU TEXTE.

PREAMBULE.

L'alinéa suivant devrait être inséré après le premier alinéa :

"Vu l'arrêté royal du 18 mai 1983 portant :

1° mise en vigueur des modifications apportées aux Règlements 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 précitées, Règlement y annexé est ses Annexes;".

DIPOSITIF.

Article 2.

Les différentes définitions devraient à tout le moins reproduire textuellement celles figurant dans la Règle 3 du Règlement international.

Paragraphe 1er.

Au c, les termes "d'intérieure" doivent être, dans le texte français, remplacés par les termes "de navigation intérieure". La même remarque vaut pour toutes les autres dispositions utilisant les termes "bateau d'intérieur" (cf. p. ex. article 2, § 2, f, article 3, § 7, article 6, § 1er, d, et § 3, 2, etc.).

Dans le texte français, le point h définit un convoi comme " ... tout convoi ... ". Le texte suivant est proposé : "convoi : tout ensemble de bâtiments remorqué, poussé ou naviguant à couple" (cf. article 2, 8, du projet sur l'Escaut maritime inférieur).

Au point k, les mots "ou qui le prend en fait" doivent, dans le texte français, être remplacés par les mots "ou qui, en fait, en assure le commandement" (cf. article 2, 13, du projet sur l'Escaut maritime inférieur).

.../...

Article 3.

Il est fait référence à l'observation générale I.

Il en va de même des articles 5, 6, § 1er, a et b, 7, 8, 10, 11, 13, § 1er, § 2 et § 3, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, § 2 à § 5, 21, 23, 24, 26, 27, 30, 32, 33, 34, 35, 36 et 37 du projet.

+

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

"Règles de barre et de route" (cf. Partie B du Règlement international et chapitre II du projet d'arrêté relatif à l'Escaut maritime inférieur).

+

Article 6.Paragraphe 1er.

Le point d de l'alinéa 1er devrait former un paragraphe distinct.

.../...

Paragraphe_3.

Ce paragraphe devrait faire l'objet d'un article distinct (les subdivisions a et b étant supprimées). En effet, il ne concerne pas directement la vitesse de sécurité.

Paragraphe_4.

Les mots "lorsqu'ils" doivent être remplacés, dans le texte français, par les mots "qu'ils".

Paragraphes_6_et_8.

Les paragraphes 6 et 8 devraient former chacun un article distinct.

Article_9.Paragraphe_1er.

Le texte devrait être rédigé en s'inspirant de la terminologie de la Règle 9, a, du Règlement international.

Paragraphes_2_et_3.

Le texte devrait être rédigé en s'inspirant de la terminologie de la Règle 9, d, du Règlement international.

Paragraphe_4.

Dans le texte français, au a, il y a lieu d'écrire "afin de ne pas gêner" au lieu de "de manière à".

Paragraphe_5.

Il faut remplacer le signe "§" par le mot "paragraphe". L'observation vaut également pour tous les autres articles qui utilisent le signe § lorsqu'ils renvoient à des paragraphes. Au point b, le mot "aux" doit être remplacé, dans le texte français, par les mots "en ce qui concerne".

Paragraphe_7.

Au b, les mots "autrement que" doivent être remplacés par les mots "même lorsque ce n'est pas".

Paragraphe_12.

La phrase contenue à cette disposition est particulièrement mal rédigée. La rédaction doit en être revue et la concordance entre le texte français et le texte néerlandais doit être assurée.

+

L'intitulé qui précède l'article 10 doit être "Virage".

+

.../...

Dans l'intitulé de la section 2, il y a lieu d'omettre les mots "se trouvant" et d'écrire "uns".

+

Article 11.

Dans le texte français, les mots "se trouvant" doivent être remplacés par les mots "sont" (cf. Règle 11 du Règlement international).

Article 12.

Les mots "pour les bâtiments transportant certaines matières dangereuses" sont superflus et doivent être omis.

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, il doit émettre au moins cinq sons brefs".

.../...

Paragraphe_7.

Dans le texte français, l'abréviation "art." doit être remplacée par le mot "article".

Paragraphe_8.

La disposition doit commencer comme suit : "Le bâtiment rattrapé est en tout état de cause obligé ...".

Paragraphe_9.

Dans le texte français, mieux vaudrait écrire : "Les bâtiments ne peuvent naviguer à la même hauteur, à moins que cela n'entraîne ni gêne ni danger pour la navigation".

+

L'intitulé qui précède l'article 14 porte le mot "diamétralement", tandis que l'intitulé de la Règle 14 du Règlement international utilise le mot "directement".

+

Article 20.Paragraphe_1er.

Il y a lieu de remplacer le chiffre "1" qui introduit le paragraphe, par le signe "§ 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.

La même question se pose au sujet de l'article 29 du projet.

Article 21.

Indépendamment de l'observation générale I, le Conseil d'Etat observe que dans les paragraphes 2 à 4, le texte du projet s'écarte des dispositions de l'annexe I du Règlement international.

Le texte doit être revu.

Article 25.

Paragraphe 2.

Le d serait mieux rédigé comme suit :

"Si un convoi poussé ou un convoi naviguant à couple se compose d'un ou de plusieurs bâtiments transportant des matières dangereuses visées à l'annexe 2, 3 ou 4 du présent règlement, c'est le pousseur ou le bâtiment assurant la propulsion du convoi qui doit montrer le ou les feux et le ou les cônes prévus aux alinéas 1er à 3".

.../...

Au e, les mots "qui, selon les lettres a), b) ou c) précédentes, requiert" doivent être remplacés par les mots "dont le transport impose de montrer le plus grand nombre de feux ou de cônes, conformément aux alinéas 1er à 3".

Au f, les mots "sous les lettres a) à e) précédentes" doivent être remplacés par les mots "par les alinéas 1er à 5".

De plus, il y a lieu, dans le texte néerlandais, d'écrire "gewone blauwe lichten" au lieu de "blauwe gewone lichten".

Article 28.

Le texte français de cet article vise les "bâtiments de grandes dimensions". Cette notion n'est définie nulle part. L'article 2, § 1er, d, du projet définit les "bâtiments de mer de grandes dimensions".

La disposition doit être revue, ainsi que l'intitulé qui la précède.

Article 31.Paragraphe 1er.

Il y a lieu d'omettre le mot "ailleurs". La même remarque vaut pour la phrase introductive du paragraphe 3. Les mots "feu à éclats bleu brillant" pourraient être remplacés par les mots "feu bleu à éclats" (cf. Règle 21, f, du Règlement international).

Paragraphe 2.

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

Paragraphe 3.

Dans le texte français, il faut écrire : "...au danger de déferlement ou de succion occasionné ...".

.../...

Article 38.Paragraphe 1er.

Il faut remplacer le chiffre "1", qui introduit la disposition, par "§ 1er".

Paragraphe 2.

Dans le texte français, la phrase introductive doit être rédigée comme suit :

"Il est dérogé, comme suit, aux dimensions et tirants d'eau, visés au paragraphe 1er".

Article 41.Paragraphe 1er.

Dans le texte français, il faut remplacer le mot "manoeuvrabilité" par les mots "capacité de manoeuvre". La même observation vaut pour les autres articles du projet qui utilisent le mot "manoeuvrabilité".

Paragraphe 4.

Dans le texte français, il y a lieu de remplacer le mot "remorqueurs" par "remorquages".

.../...

Article 43.

L'article serait mieux rédigé comme suit :

"§ 1er. Le capitaine ou le patron est tenu d'avertir sans délai le commissaire maritime de Gand lorsqu'un bâtiment :

- a) ... (comme au projet);
- b) ... (comme au projet);
- c) ... (comme au projet);
- d) ... (comme au projet);
- e) ... (comme au projet);
- f) ... (comme au projet, sauf à remplacer le mot "manoeuvrabilité" par "capacité de manoeuvre" et à supprimer le mot "ou" à la fin);
- g) rencontre un obstacle dans la voie navigable.

§ 2. Lorsqu'il peut résulter un danger des circonstances susvisées, le capitaine ou le patron est en outre tenu d'avertir les bâtiments qui s'approchent".

.../...

Article 44.Paragraphe 1er.

La fin de la phrase doit s'écrire : "et qu'aucun dommage ne puisse être causé ni aux autres bâtiments ni aux ouvrages d'art".

Article 45.Paragraphe 2.

Dans le texte français, les mots "ou devient immanoeuvrable" doivent être remplacés par les mots "ou lorsque le bâtiment n'est plus manoeuvrable".

Paragraphe 4.

Le mot "indications" doit être remplacé par le mot "instructions".

Article 48.

Le d est mal rédigé. Mieux vaudrait écrire : "d'établir son domicile dans un bâtiment ou de l'utiliser ...".

.../...

Article 51.Paragraphe 1er.

Les mots "Dans l'intérêt de la sécurité ou de la fluidité de la navigation" devraient être remplacés par les mots : "Afin d'assurer la sécurité et la fluidité de la navigation", ceci afin d'assurer la concordance avec le texte de l'article 52, § 1er et § 2.

Paragraphe 2.

La rédaction du texte est trop vague et devrait s'inspirer du texte de l'article 52, § 3.

Au surplus, il conviendrait d'indiquer l'autorité qui est compétente pour prendre les prescriptions nécessaires.

Le paragraphe est mal rédigé et doit être revu.

Paragraphe 3.

A l'alinéa 2, les mots "comportant une interdiction ou une injonction" doivent être remplacés par les mots "visées au paragraphe 2".

Paragraphe 4.

Le texte serait mieux rédigé comme suit :

"§ 4. Les signaux indiqués à l'annexe 5 peuvent être complétés ou précisés par des panneaux complémentaires dont le commissaire maritime détermine la forme et la signification.

.../...

Les panneaux apposés au-dessus ... (la suite comme au projet).

Les panneaux apposés au-dessous ... (la suite comme au projet).

Les panneaux apposés latéralement ... (la suite comme au projet)".

Article 52.

Paragraphe 1er.

Les mots "Dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité du trafic ainsi que dans l'intérêt de la conservation des ouvrages" doivent être remplacés par les mots "Afin d'assurer la sécurité et la fluidité de la navigation et de protéger les ouvrages d'art".

Paragraphe 2.

Le texte serait mieux rédigé comme suit :

"Afin d'assurer la sécurité et la fluidité de la navigation et de protéger les ouvrages d'art de même que dans des situations particulières, le commissaire maritime de Gand peut édicter des prescriptions temporaires par voie d'avis".

Paragraphe 3.

Le texte devrait former un second alinéa du paragraphe 2 et commencer par les mots : "Ces avis sont publiés en ce qui concerne ...".

.../...

Paragraphe_4 (devenant le paragraphe 3).

Les deux phrases qui forment ce paragraphe sont mal rédigées, la hiérarchie qu'elles semblent vouloir établir n'apparaissant pas clairement.

Article 53.

Dans le texte français, le mot "assujetti" doit être remplacé par le mot "soumis" et les mots "de celui-ci" et "pour contrôle" doivent être omis.

Dans le texte néerlandais, la seconde phrase serait mieux rédigée comme suit :

"Dit exemplaar moet worden voorgelegd op ieder verzoek van de ambtenaar die belast is met het toezicht op de handhaving van het reglement".

+

L'intitulé qui précède l'article 54 doit s'écrire : "Personnes chargées de l'exécution du présent règlement".

+

Article 54.

L'article 54 trouverait mieux sa place après l'article 56.

.../...

La rédaction suivante est, par ailleurs, proposée :

"Les fonctionnaires suivants sont chargés de veiller au respect du présent règlement et de son application :

- a) ... (comme au projet, sauf à supprimer le mot "etc");
- b) ... (comme au projet);
- c) ... (comme au projet);
- d) les membres de la gendarmerie nationale".

Article 55.

Le paragraphe 1er devrait former un article distinct, rédigé comme suit :

"L'article 108 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 approuvant le règlement général des voies navigables du Royaume, est complété par l'alinéa suivant :

"Toutefois, seuls les articles 5, 7, 8, 9 à 10, 30, 40, 47bis, 49,1 à 3, 50, 51, 67 à 91, 93 à 95, 103 et 109 sont applicables au canal de Gand à Terneuzen".

.../...

Article 56.

Le texte suivant est proposé :

"L'arrêté royal du 7 septembre 1950 approuvant le règlement particulier du canal de Gand à Terneuzen, modifié par les arrêtés royaux du 25 mars 1952, du 16 octobre 1954 et du 17 octobre 1956, est abrogé".

Article 57.

Il y a lieu d'indiquer la date.

+

L'intitulé qui précède l'article 58 doit être :
"Exécutoire".

+

ANNEXES.

Chacune des annexes doit porter la mention : "Vu pour être annexé à l'arrêté royal du ...", suivie de la signature des Ministres qui ont contresigné l'arrêté.

.../...

OBSERVATION FINALE.

Les articles 54 et 55 du projet visant respectivement la gendarmerie nationale et l'administration des douanes, il y a lieu, dans la formule de proposition, dans l'exécutoire, dans le contreseing et dans la signature des annexes, de mentionner le Ministre de l'Intérieur et le Ministre des Finances.

Het aan de Raad van State voorgelegde ontwerp strekt tot regeling van de scheepvaart op het Belgische gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Bij dit ontwerp zijn de volgende algemene 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 daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zee-gaande 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 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 binnenwateren - en die bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen, gelden ze ook voor de scheepvaart op het Belgische gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

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 het Belgische gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen en met name rekening houden met de afmetingen van de vaartuigen.

Uit een wetgevingstechnisch 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, 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 zó 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 wilsuiking kan Hij er zich niet van ontslaan. De vrijheid die het Verdrag Hem in die aangelegenheid toekent is dus afhankelijk gemaakt van aan wilsuiking 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 wilsuiking 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 het Belgische gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen, 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 voor de hand liggende 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 het Belgische gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen. 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 erop dat, anders dan het heden onder het nummer L. 18.661/9 onderzochte ontwerp van koninklijk besluit, het nu aan de orde zijnde ontwerp-besluit in artikel 2, § 1, n, wél de bevoegde overheid aan-geeft en, in dezelfde paragraaf 1, p, de gemachtigde ambte-naar noemt. In beide gevallen betreft het ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken. Het blijkt dat voor soortgelijke, de zeevaart regelende besluiten één en de-zelfde overheid bevoegd moet zijn zowel voor de Beneden-Zeeschelde als voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Het is niet goed denkbaar dat de bevoegde overheid in het eer-ste geval, ambtenaren van het Ministerie van Verkeerswezen, en in het tweede geval, ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken zouden zijn.

2. De bevoegde overheid moet worden bepaald naar de aangelegenheid van de zeevaartpolitie. Twee teksten kunnen ter identificatie van die overheid dienen. Er is enerzijds de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie en an-derzijds het koninklijk besluit van 5 februari 1930 "hou-dende 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 toe-zicht 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 het Belgische gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie is die toepassing vindt.

De "bevoegde overheid" bedoeld in het ontwerpbesluit is dus de waterschout; aangezien het te doen is om het regelen van de scheepvaart op het Belgische gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen, betreft het de Gentse waterschout, ingevolge artikel 3 van het koninklijk besluit van 10 september 1929 houdende inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie.

In het ontwerp-besluit moeten de woorden "bevoegde overheid" en "gemachtigde ambtenaar" vervangen worden door de woorden "Gentse waterschout".

.../...

Men passe de tekst van artikel 2, § 1, n, dus volgenderwijs aan :

"n) bevoegde overheid : de Gentse waterschout".

De tekst onder p behoeft eenzelfde aanpassing.

ALGEMENE OPMERKING.

III.

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

IV.

1. Het gebruik wil dat, als men de onderdelen van een artikel wenst te laten voorafgaan door een kenteken doorgaans ter groepering van verscheidene leden, daartoe met het paragraafteken "§" wordt gewerkt met daarvoor, in

Arabische hoofdtelwoorden, het nummer van de paragraaf, behalve, in de Franse tekst, waar voor de eerste paragraaf het rangtelwoord wordt gebezigd en dus geschreven wordt : "§ 1er".

2. Als er binnenin een volzin een genummerde onderverdeling nodig is, wordt eerst gewerkt met 1°, 2°, 3° enz. ... met daarbinnen eventueel een verdere onderverdeling in a, b, c, enz. ...

3. Er is in de Franse tekst een verkeerde vertaling te zien en ook een gebrek aan overeenstemming met de termen welke gebezigd worden in het ontwerp dat heden onderzocht is onder het nummer L. 18.661/9. Die discrepanties moeten verdwijnen, en de tekst dient dus te worden herzien.

BIJZONDERE OPMERKINGEN.

Gelet op de vorenstaande algemene opmerkingen, inzonderheid op de eerste ervan, worden de hiernavolgende bijzondere opmerkingen slechts zeer subsidiair, ter aanvulling, geformuleerd.

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

AANHEF.

Na het eerste lid zou het volgende lid moeten worden ingevoegd :

.../...

"Gelet op het 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;"

BEPALEND GEDEELTE.

Artikel 2.

De definities van het Voorschrift 3 van de Internationale Bepalingen zouden op zijn minst woordelijk moeten worden overgenomen.

Paragraaf 1.

In de Franse tekst moeten onder c de woorden "d'intérieure" worden vervangen door de woorden "de navigation intérieure". Dezelfde opmerking geldt voor alle andere bepalingen waarin de woorden "bateau d'intérieur" worden gebruikt (cf. b.v. artikel 2, § 2, f, artikel 3, § 7, artikel 6, § 1, d, en § 3, 2, enz.).

.../...

In de Franse tekst wordt onder punt h een "convoi" gedefinieerd als "... tout convoi ...". De volgende tekst wordt voorgesteld : "convoi : tout ensemble de bâtiments remorqué, poussé ou naviguant à couple" (cf. artikel 2, 8, van het ontwerp over de Beneden-Zeeschelde).

In de Franse tekst moeten onder punt k de woorden "ou qui le prend en fait" worden vervangen door de woorden "ou qui, en fait, en assure le commandement" (cf. artikel 2, 13, van het ontwerp over de Beneden-Zeeschelde).

Artikel 3.

Zie de algemene opmerking I.

Dezelfde verwijzing geldt ook voor de artikelen 5, 6, § 1, a en b, 7, 8, 10, 11, 13, § 1, § 2 en § 3, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, § 2 tot § 5, 21, 23, 24, 26, 27, 30, 32, 33, 34, 35, 36 en 37 van het ontwerp.

+

Het opschrift van hoofdstuk II zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"Voorschriften betreffende het uitwijken" (cf. Deel B van de Internationale Bepalingen en hoofdstuk II van het ontwerp van besluit over de Beneden-Zeeschelde).

+

Artikel 6.Paragraaf 1.

Punt d van het eerste lid zou een afzonderlijke paragraaf moeten vormen.

Paragraaf 3.

Die paragraaf zou een afzonderlijk artikel moeten worden (waarbij de onderverdeling in a en b vervalt); hij heeft immers niet direct betrekking op de veilige vaart.

Paragraaf 4.

In de Franse tekst moeten de woorden "lorsqu'ils" worden vervangen door de woorden "qu'ils".

Paragrafen 6 en 8.

De paragrafen 6 en 8 zouden elk een afzonderlijk artikel moeten uitmaken.

Artikel 9.Paragraaf 1.

De tekst zou moeten worden geredigeerd uitgaande van de terminologie van Voorschrift 9, a, van de Internationale Bepalingen.

Paragrafen 2 en 3.

De tekst zou moeten worden geredigeerd uitgaande van de terminologie van Voorschrift 9, d, van de Internationale Bepalingen.

Paragraaf 4.

In de Franse tekst schrijve men onder a "afin de ne pas gêner" in plaats van "de manière à".

Paragraaf 5.

Het §-teken dient te worden vervangen door het woord "paragraaf". Deze opmerking geldt mede voor alle andere artikelen waar het §-teken wordt gebruikt om naar een paragraaf te verwijzen. In de Franse tekst moet onder het punt b het woord "aux" worden vervangen door de woorden "en ce qui concerne".

Paragraaf 7.

Onder b moeten de woorden "gemeenschap met de wal heeft anders dan" worden vervangen door de woorden "aan de wal komt, ook als het niet is".

Paragraaf 12.

De Franse tekst van deze bepaling is bijzonder slecht geredigeerd. De redactie moet worden herzien en er moet voor worden gezorgd dat de Nederlandse en de Franse tekst met elkaar in overeenstemming zijn.

Het opschrift dat voor artikel 10 staat, moet zijn : "Het keren".

+

Men redigere het opschrift van Afdeling 2 als volgt : "Gedrag van vaartuigen die in zicht van elkaar zijn".

+

Artikel 11.

In de Franse tekst moeten de woorden "se trouvant" worden vervangen door de woorden "sont" (cf. Voor-schrift 11 van de Internationale Bepalingen).

Artikel 12.

De woorden "voor vaartuigen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren" moeten als overbodig vervallen.

Artikel 13.

Paragraaf 6.

Deze bepaling zou beter als volgt worden geredigeerd :

.../...

"Het opgelopen vaartuig moet ten minste vijf korte stoten geven als het niet kan bijdragen tot het oplopen of als het oplopen naar zijn mening onmogelijk is".

Paragraaf 7.

In de Franse tekst moet de afkorting "art." worden vervangen door het woord "artikel".

Paragraaf 8.

De bepaling moet als volgt beginnen : "Het opgelopen vaartuig is in elk geval verplicht ...".

Paragraaf 9.

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".

+

In de Franse tekst van het opschrift boven artikel 14 staat het woord "diamétralement", terwijl in het opschrift van Voorschrift 14 van de Internationale Bepalingen het woord "directement" wordt gebruikt.

+

.../...

Artikel 20.Paragraaf 1.

Het cijfer "1" dat de paragraaf inleidt, dient te worden vervangen door het teken "§ 1".

De vraag is of men zich met de bepaalde afwijking niet te ver verwijderd van de Voorschriften van de Internationale Bepalingen van 1972 ter voorkoming van aanvaringen op zee. In dit verband wordt geattendeerd op de bepaling onder b van Voorschrift 1 van die Bepalingen.

Dezelfde vraag rijst bij artikel 29 van het ontwerp.

Artikel 21.

Los van algemene opmerking I wijst de Raad van State erop dat de tekst van het ontwerp in de paragrafen 2 tot 4 afwijkt van de bepalingen van Bijlage I van de Internationale Bepalingen.

De tekst moet worden herzien.

.../...

Artikel 25.Paragraaf 2.

De tekst onder d zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Indien een duwstel of een gekoppeld samenstel bestaat uit een of meer vaartuigen die in bijlage 2, 3 of 4 van dit reglement bedoelde gevaarlijke stoffen vervoeren, moet de duwboot of het vaartuig dat het samenstel voortbeweeget, het licht of de lichten dan wel de kegel of de kegels, bepaald in het eerste tot het derde lid, voeren".

Punt e zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Een binnenvaartuig, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat gevaarlijke stoffen vervoert die zijn bedoeld in meer dan een van de bijlagen 2, 3 of 4, moet uitsluitend de lichten of kegels voeren die zijn voorgeschreven voor de gevaarlijke stof voor het vervoer waarvan overeenkomstig het eerste tot het derde lid het grootste aantal lichten of kegels is vereist".

Onder f moeten de woorden "onder a) tot e)" worden vervangen door de woorden "bij het eerste tot het vijfde lid".

Verder schrijve men in de Nederlandse tekst "gewone blauwe lichten" in plaats van "blauwe gewone lichten".

.../...

Artikel 28.

In de Franse tekst van het artikel gaat het over de "bâtiments de grandes dimensions". Dat begrip wordt nergens gedefinieerd. Artikel 2, § 1, d, van het ontwerp geeft een definitie van de "bâtiments de mer de grandes dimensions".

De bepaling, alsook het opschrift dat erboven staat, moeten worden herzien.

Artikel 31.Paragraaf 1.

Het woord "elders" dient te vervallen. Dezelfde opmerking geldt voor de volzin die paragraaf 3 inleidt. De woorden "blauw helder flikkerlicht" zouden kunnen worden vervangen door de woorden "blauw schitterlicht" (cf. Voor-schrift 21, f, van de Internationale Bepalingen).

Paragraaf 2.

Men schrijve : "Behoudens de voor zijn soort voorgeschreven lichten mag een varend of ten anker liggend vaartuig dat bezig is met werkzaamheden, ...".

Paragraaf 3.

Men schrijve in de Franse tekst : "... au danger de déferlement ou de succion occasionné ...".

Artikel 38.Paragraaf 1.

Het cijfer "1" dat de bepaling inleidt, dient te worden vervangen door "§ 1".

Paragraaf 2.

De volzin die de paragraaf inleidt, moet in de Franse tekst als volgt worden geredigeerd :

"Il est dérogé, comme suit, aux dimensions et tirants d'eau, visés au paragraphe 1er".

Artikel 41.Paragraaf 1.

In de Franse tekst dient het woord "manoeuvrabilité" te worden vervangen door de woorden "capacité de manoeuvre". Dezelfde opmerking geldt voor de andere artikelen van het ontwerp waar het woord "manoeuvrabilité" wordt gebruikt.

Paragraaf 4.

In de Franse tekst vervange men het woord "remorqueurs" door het woord "remorquages".

Artikel 43.

Het artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

"§ 1. De kapitein of de schipper moet onverwijld de Gentse waterschout verwittigen indien een vaartuig :

- a) aan de grond is geraakt of is gezonken;
- b) ... (zoals in het ontwerp);
- c) ... (zoals in het ontwerp);
- d) ... (zoals in het ontwerp);
- e) ... (zoals in het ontwerp);
- f) zodanige schade heeft opgelopen dat de manoeuvreerbaarheid of de veiligheid van het vaartuig erdoor wordt beïnvloed; (de woorden "dan wel" aan het slot moeten vervallen);
- g) een hindernis in de vaarweg aantreft.

§ 2. Wanneer de bovenvermelde omstandigheden gevaar kunnen opleveren, moet de kapitein of de schipper bovendien de naderende vaartuigen verwittigen".

.../...

Artikel 44.Paragraaf 1.

De tekst zou beter als volgt worden geredigeerd :
"Een vaartuig mag geen voorwerpen hebben uitsteken, tenzij daardoor geen hinder of gevaar voor de scheepvaart ontstaat en geen schade aan andere vaartuigen of aan kunstwerken kan worden toegebracht".

Artikel 45.Paragraaf 2.

In de Franse tekst moeten de woorden "ou devient immanoeuvrable" worden vervangen door de woorden "ou lorsque le bâtiment n'est plus manoeuvrable".

Paragraaf 4.

Het woord "aanwijzingen" moet worden vervangen door het woord "instructies".

Artikel 48.

De tekst onder d is slecht geredigeerd. Men schrijve beter : "zijn woonplaats op een vaartuig te vestigen of het te gebruiken voor het verlenen van huisvesting".

.../...

Artikel 51.Paragraaf 1.

De woorden "In het belang van de veiligheid of het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer" zouden moeten worden vervangen door de woorden "Ter verzekering van de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart", dit om aan te sluiten bij de tekst van artikel 52, § 1 en § 2.

Paragraaf 2.

De tekst is te vaag en zou moeten worden geredigeerd naar het model van artikel 52, § 3.

Bovendien zou moeten worden aangegeven welke overheid bevoegd is om de nodige voorschriften vast te stellen.

De paragraaf is slecht geredigeerd en dient te worden herzien.

Paragraaf 3.

In het tweede lid moeten de woorden "die een verbod of een gebod bevatten" worden vervangen door de woorden "in paragraaf 2 bedoeld", die dan vóór het woord "voorschrift" dienen te worden geplaatst.

Paragraaf 4.

De tekst zou beter als volgt worden geredigeerd :

"§ 4. De in de bijlage 5 vermelde verkeerstekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt door bijpanelen, waarvan de waterschout de vorm en de betekenis vaststelt.

De boven ... (voorts zoals in het ontwerp).

De onderaan ... (voorts zoals in het ontwerp).

De opzij ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 52.Paragraaf 1.

De woorden "in het belang van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer alsmede in het belang van de instandhouding van de werken" moeten worden vervangen door de woorden "ter verzekering van de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart en ter bescherming van de kunstwerken".

.../...

Paragraaf 2.

De tekst zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Ter verzekering van de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart, ter bescherming van de kunstwerken, alsook in buitengewone omstandigheden, kan de Gentse waterschout via een bericht tijdelijke voorschriften uitvaardigen".

Paragraaf 3.

De tekst zou een tweede lid van paragraaf 2 moeten uitmaken dat als volgt zou luiden :

"Die berichten worden wat de zeeschepen betreft bekendgemaakt in de "Berichten aan de Zeevarenden" en wat de binnenschepen betreft in de "Berichten van de Schipperij", beide uitgegeven door het Ministerie van Openbare Werken".

Paragraaf 4 (die paragraaf 3 wordt).

De twee volzinnen van deze paragraaf zijn slecht geredigeerd; de hiërarchie die ze blijkbaar willen instellen, komt niet duidelijk naar voren.

.../...

Artikel 53.

In de Franse tekst moet het woord "assujetti" worden vervangen door het woord "soumis" en moeten de woorden "de celui-ci" vervallen.

In de Nederlandse tekst zou de tweede volzin beter als volgt worden geredigeerd :

"Dit exemplaar moet worden voorgelegd op ieder verzoek van de ambtenaar die belast is met het toezicht op de handhaving van het reglement".

+

Het opschrift boven artikel 54 moet als volgt worden geredigeerd : "Personen belast met de uitvoering van dit reglement".

+

Artikel 54.

Artikel 54 zou beter na artikel 56 komen.

Bovendien wordt de volgende redactie voorgesteld :

"De volgende ambtenaren zijn ermee belast toe te zien op de naleving en de toepassing van dit reglement :

.../...

- a) ... (zoals in het ontwerp, behalve dat het woord "enz." moet vervallen);
- b) de ambtenaren ... (zoals in het ontwerp, behalve dat het woord "bijzonder" moet worden vervangen door het woord "speciaal");
- c) ... (zoals in het ontwerp);
- d) de leden van de rijkswacht".

Artikel 55.

Paragraaf 1 zou een afzonderlijk artikel moeten worden, als volgt geredigeerd :

"Artikel 108 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 vaststellende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, wordt met het volgende lid aangevuld :

"Enkel de artikelen 5, 7, 8, 9 tot 10, 30, 40, 47bis, 49, 1 tot 3, 50, 51, 67 tot 91, 93 tot 95, 103 en 109 zijn echter van toepassing op het kanaal van Gent naar Terneuzen".

Artikel 56.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Het koninklijk besluit van 7 september 1950 tot goedkeuring van het bijzonder reglement van het kanaal van Gent naar Terneuzen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 maart 1952, 16 oktober 1954 en 17 oktober 1956, wordt opgeheven".

.../...

Artikel 57.

De datum dient te worden vermeld.

+

Het opschrift boven artikel 58 moet zijn : "Uitvoeringsbepaling".

+

BIJLAGEN.

Op elke bijlage moet de volgende vermelding voorkomen : "Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van ...", gevolgd door de handtekening van de Ministers die het besluit hebben medeondertekend.

SLOTOPMERKING.

Aangezien de artikelen 54 en 55 van het ontwerp respectievelijk betrekking hebben op de rijkswacht en op de administratie van de douane, dienen in de voordrachtformule, in de uitvoeringsbepaling, bij de medeondertekening en bij de ondertekening van de bijlagen de Minister van Binnenlandse Zaken en de Minister van Financiën te worden vermeld.

La chambre était composée de

Messieurs : P. FINCOEUR,
de Heren :

C.-L. CLOSSET,
R. ANDERSEN,

C. DESCHAMPS,

P. GOTHOT,

Madame : R. DEROY,
Mevrouw :

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. Y. KREINS, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

De kamer was samengesteld uit

conseiller d'Etat, président,
staatsraad, voorzitter,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

assesseurs de la
section de législation,
assessoren van de
afdeling wetgeving,

greffier,
griffier.

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. Y. KREINS, auditeur.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

R. DEROY.

P. FINCOEUR.