

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, Ministre des Communications et des Entreprises publiques, le 19 janvier 1995, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant des prescriptions pour les bâtiments transportant habituellement contre rémunération plus de six passagers dans les eaux maritimes belges, à l'exclusion de la mer territoriale belge", a donné le 12 juin 1995 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 19 januari 1995 door de Vice-Eerste Minister, Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende voorschriften voor vaartuigen welke gewoonlijk tegen betaling meer dan zes passagiers vervoeren over de Belgische zeewateren met uitzondering van de Belgische territoriale zee", heeft op 12 juni 1995 het volgend advies gegeven :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien des compétences ainsi limitées, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

*

*

*

OBSERVATION GENERALE.

L'article 3, § 1er, 3^o, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires dispose comme suit :

"3. § 1er. Sont soumis à un régime spécial :

...

- 3^o Les bâtiments qui transportent habituellement dans les eaux maritimes belges, à l'exception de la mer territoriale belge, plus de six personnes moyennant paiement, ou qui y sont destinés.

Le Roi détermine dans quelle mesure les dispositions de la présente loi leur sont applicables et fixe les conditions à remplir pour être en état de sécurité.

...".

.../...

Par l'arrêté en projet, le Roi entend fixer les conditions à remplir par les susdits bâtiments pour être en état de sécurité.

L'arrêté en projet a toutefois un objet plus vaste. Il contient d'autres dispositions, lesquelles supposent que le Roi ait préalablement déclaré applicables auxdits bâtiments celles des dispositions de la loi précitée qui en constituent le fondement légal. Il convient de déterminer de manière explicite et précise dans un article de l'arrêté en projet, par exemple en y insérant un article 2 nouveau, quelles sont ces dispositions légales. Il s'agit, notamment, des articles 4, 5, 10 (1), 11, 13, 14, 17, 18, et 30.

OBSERVATIONS PARTICULIERES.

Préambule.

1. Les deux premiers alinéas doivent être rédigés comme suit :

"Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 3, § 1er, 3°;

Considérant que les Gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;"

(1) Voir les articles 17, § 3, et 18, § 1er, du projet.

2. Enfin, il est d'usage d'écrire "Salut" et "Nous avons arrêté et arrêtons" en lettre minuscules.

Dispositif.

Article 1er.

1. La phrase liminaire serait plus simplement rédigée comme suit :

"Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :".

2. Quant aux définitions, il est recommandé d'en dresser une liste continue numérotée par 1^o, 2^o, 3^o etc.

3. Dans la définition des "eaux maritimes belges" figurant au début du paragraphe 4, les mots "à l'exclusion de la mer territoriale belge" doivent, de l'accord du fonctionnaire délégué, être omis.

Article 2.

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas quel est le fondement légal du paragraphe 2, sachant que l'article 3, § 1er, 3^o, de la loi du 5 juin 1972 précitée exclut la navigation des bâtiments qui y sont visés dans les eaux de la mer territoriale belge.

.../...

Article 3.

Comme en a convenu le fonctionnaire délégué, la répartition en zones de navigation doit être établie dans l'arrêté lui-même, non par référence à la directive du Conseil 82/714/CEE du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure qui, aux termes de son article 2, § 2, n'est pas applicable aux bateaux à passagers.

Article 7.

Au dernier alinéa, on écrira "... pour autant qu'il ressorte ...".

Article 10.

Au premier alinéa, il est suggéré de supprimer les mots "ou faire informer".

Article 15.

Sans doute faut-il comprendre le membre de phrase "Quand une visite hors de Belgique s'impose" comme visant l'hypothèse dans laquelle cette visite a lieu à la demande du propriétaire. Cette précision gagnerait à figurer dans le texte de la disposition examinée.

.../...

Article 18.

Les mots "Sans préjudice de l'article 10, § 3, de la loi" sont superflus et doivent être omis.

Article 19.

Il y a lieu de se référer à l'article 5, §§ 2 et 3, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires. La durée de la validité du certificat de navigabilité doit être fixée par le Roi et non par le chef de district. Le texte doit être revu en conséquence.

Article 20.

Au paragraphe 3, alinéa 1er, du texte français, il y a lieu d'écrire "échus" non "déchus". Le texte néerlandais de cette disposition devrait être rédigé en tenant compte de l'observation faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 33.

1. Si l'autorité fédérale est compétente pour déterminer les équipements dont les bâtiments doivent être dotés pour être en état de sécurité, elle doit, s'agissant d'équipements destinés à éviter la pollution des eaux de la mer par des hydrocarbures, avoir égard aux normes de rejet qui ressortissent à la compétence des Régions.

.../...

2. Par ailleurs, le paragraphe 2 de la version française ne correspond manifestement pas à la volonté des auteurs du texte et doit être compris dans le même sens que sa version néerlandaise.

Le texte néerlandais de la phrase liminaire du paragraphe 2 devrait être rédigé ainsi qu'il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 44.

La disposition doit être revue pour tenir compte, en ce qui concerne l'exigence de détention d'un brevet, de la loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume.

Celle-ci dispose en son article 1er, § 1er, alinéa 1er, qu'en principe, quiconque conduit un bâtiment de navigation intérieure sur ces voies navigables doit être titulaire et porteur d'un brevet de conduite délivré conformément aux dispositions de cette loi ou d'un certificat reconnu équivalent dans les conditions fixées par le Roi.

Cette loi a été partiellement exécutée par l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume. Cet arrêté, qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance, trouve à s'appliquer aux conducteurs de certains bâtiments destinés au transport, à des fins lucratives, de moins de treize personnes.

.../...

En ce qui concerne la reconnaissance d'équivalence, il convient d'avoir particulièrement égard à la directive du Conseil 91/672/CEE du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure.

Par ailleurs, le texte néerlandais de cet article devrait être rédigé en tenant compte des observations faites dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 83.

Cet article déclare que ne sont pas applicables aux logements pour passagers faisant l'objet du chapitre VIII intitulé "Logements pour passagers", certaines dispositions du chapitre IX intitulé "Hygiène et sécurité aux postes de travail" (1).

Tel qu'il est rédigé, l'article donne à penser que les passagers se trouveraient moins bien lotis que l'équipage, ce qui n'est probablement pas l'intention des auteurs du projet.

Aussi, mieux vaudrait, dans le chapitre VIII énumérer, de manière exhaustive, les conditions auxquelles doivent répondre les logements destinés aux passagers et, préciser au chapitre IX quelles sont les conditions particulières auxquelles doivent satisfaire les logements destinés à l'équipage.

(1) Par ailleurs, le texte néerlandais de l'intitulé de ce chapitre VIII serait mieux rédigé ainsi qu'il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Mieux vaudrait remplacer dans le texte néerlandais les mots "regels" et "verblijven" respectivement par les mots "bepalingen" et "accomodatie".

Article 84.

Cette disposition est dépourvue de portée normative. Elle doit être omise.

Article 85 et suivants.

Les dispositions touchant à la responsabilité du propriétaire du bâtiment et du capitaine devraient être groupés, chacun pour ce qui les concerne, en un seul et même article en tenant compte des critères légistiques de division précisés ci-après.

Le texte néerlandais de l'article 85 serait mieux rédigé ainsi qu'il est indiqué dans la version néerlandaise du présent avis.

Le texte néerlandais des articles suivants serait mieux rédigé en tenant compte des observations faites dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 101.

La disposition examinée est équivoque en ce sens qu'elle est susceptible de recevoir deux interprétations.

.../...

L'une qui est purement tautologique et l'autre, exprimée confusément, qui a trait à la confirmation par le timonier de l'ordre donné par le capitaine.

Le texte doit être revu de manière à exprimer clairement l'intention de ses auteurs.

Article 105.

Il est fait référence à l'observation qui a été faite ci-dessus à propos de l'article 2, § 2, du projet.

Sous cette réserve, le texte néerlandais du paragraphe 3, serait mieux rédigé ainsi qu'il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 106.

L'article 34 de l'arrêté royal du 10 septembre 1929 portant règlement organique de la police maritime est applicable aux capitaines de navires belges arrivant dans un port belge, non aux bâtiments soumis à l'arrêté en projet; la rédaction de l'article doit être revue en conséquence.

Article 111.

La précision que l'arrêté ne sera pas applicable aux bacs et ferry-boats trouverait mieux sa place à l'article 2 du projet.

.../...

Quant à la seconde phrase, elle doit, comme en convient le fonctionnaire délégué, être omise.

Article 112.

Il convient d'omettre la deuxième phrase de la disposition examinée, en raison de son caractère excessivement vague, d'autant que la troisième phrase répond à suffisance à l'objectif poursuivi.

Le texte néerlandais de cette troisième phrase serait mieux rédigé comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 113.

Selon l'article 5, § 1er, alinéa 2, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, le certificat de navigabilité "atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci".

La directive du Conseil 76/135/CEE du 20 janvier 1976 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de la navigation intérieure demeure applicable aux bateaux à passagers, conformément à l'article 20 de la directive 82/714/CEE du 4 octobre 1982 précitée. Elle doit par conséquent être appliquée en l'espèce.

.../...

Article 115.

Les auteurs du projet ont omis de mentionner la formule exécutoire. Il est proposé de rédiger l'article comme suit :

"Art. Notre ministre qui a l'administration de la navigation et des affaires maritimes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté".

OBSERVATIONS FINALES.

1. Les chapitres doivent être numérotés en chiffres romains (II, III, etc.), sauf pour le premier d'entre eux dont le numéro doit être établi en lettres, soit "Chapitre premier".

Les chapitres portent en règle un intitulé plus complet. Ainsi, le chapitre II pourrait s'intituler "De la visite".

2. Il n'est pas d'usage de donner un titre aux articles.

3. Hormis le premier d'entre eux (qui demeure "Article 1er"), les articles sont abrégés de la manière suivante : Art. 2, Art. 3, etc.

.../...

4. Il n'est pas davantage d'usage de diviser un article en paragraphes (§) lorsque aucun d'entre eux ne comporte plus d'un alinéa. En pareil cas, il faudra diviser l'article en alinéas et non en paragraphes.

5. L'alinéa, quant à lui, se divise en 1°, 2°, 3°, etc., eux-mêmes éventuellement subdivisés en a), b), c), etc. Il n'est, à cet égard, pas d'usage d'utiliser des tirets, ni de diviser la disposition en "i", "ii", etc.

6. Il convient, dans le corps du texte, d'éviter les abréviations telles que "m" (pour mètres) ou "N" (pour Newton).

Ces remarques valent également pour les annexes.

Il y a lieu d'observer que le texte néerlandais de certains articles est susceptible d'amélioration. A titre d'exemple, de nombreuses propositions à ce sujet sont faites dans le présent avis.

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de Regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de Regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

*

* *

ALGEMENE OPMERKING.

Artikel 3, § 1, 3^o, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen bepaalt :

"3. § 1. Onder een bijzondere regeling vallen :

...

- 3^o Vaartuigen die gewoonlijk in de Belgische zee-
wateren, met uitsluiting van de Belgische territo-
riale zee, meer dan zes personen tegen betaling
vervoeren of bestemd zijn om dit te doen.

De Koning bepaalt in hoeverre de bepalingen van
deze wet erop toepasselijk zijn en welke voorwaar-
den zij moeten vervullen om in staat van veilig-
heid te zijn.

...".

.../...

De Koning beoogt door middel van het ontworpen besluit de voorwaarden vast te stellen waaraan die vaartuigen moeten voldoen om in staat van veiligheid te zijn.

De strekking van het ontworpen besluit is evenwel ruimer. Het bevat nog andere bepalingen, die vooronderstellen dat de Koning vooraf de bepalingen van de voornoemde wet die de rechtsgrond ervan vormen, op deze vaartuigen toepasselijk verklaard heeft. In een artikel van het ontworpen besluit, bijvoorbeeld in een nieuw artikel 2 dat in het ontwerp wordt ingevoegd, behoort uitdrukkelijk en nauwkeurig te worden bepaald welke die wetsbepalingen zijn. Het betreft inzonderheid de artikelen 4, 5, 10 (2), 11, 13, 14, 17, 18 en 30.

BIJZONDERE OPMERKINGEN.

Aanhef.

1. De eerste twee leden moeten als volgt worden gesteld :

"Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 3, § 1, 3°;

Overwegende dat de Gewestregeringen betrokken zijn bij het ontwerpen van dit besluit;"

(2) Zie de artikelen 17, § 3, en 18, § 1, van het ontwerp.

2. Het is gebruikelijk de woorden "Hebben Wij besloten en besluiten Wij" in kleine letters te schrijven.

Bepalend gedeelte.

Artikel 1.

1. Het zou eenvoudiger zijn de inleidende zin als volgt te stellen :

"Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :".

2. Het verdient aanbeveling de begripsomschrijvingen in een doorlopende lijst samen te brengen en ze te nummeren bij wege van 1^o, 2^o, 3^o, enz.

3. In de begripsomschrijving van "Belgische zeewateren" aan het begin van paragraaf 4 moeten de woorden "met uitsluiting van de Belgische territoriale zee" vervallen. De gemachtigde ambtenaar is het daarmee eens.

Artikel 2.

Het is de Raad van State niet duidelijk wat de rechtsgrond is van paragraaf 2, gelet op het feit dat artikel 3, § 1, 3^o, van de voornoemde wet van 5 juni 1972

.../...

verbiedt dat de in die bepaling genoemde vaartuigen de Belgische territoriale zee bevaren.

Artikel 3.

De gemachtigde ambtenaar is het ermee eens dat de indeling in vaarzones moet worden vastgelegd in het besluit zelf, doch niet door verwijzing naar richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, een richtlijn die naar luid van haar artikel 2, lid 2, niet toepasselijk is op passagiersschepen.

Artikel 7.

In de Franse lezing van het laatste lid schrijven men : "... pour autant qu'il ressorte ...".

Artikel 10.

Voorgesteld wordt in het eerste lid de woorden "of doen in kennis stellen" te schrappen.

Artikel 15.

Wellicht moeten de woorden "Indien een onderzoek buiten België noodzakelijk is" aldus worden verstaan dat het

.../...

geval bedoeld wordt waarin het onderzoek plaatsheeft op verzoek van de eigenaar. Het verdient aanbeveling zulks te preciseren in de tekst van de onderzochte bepaling.

Artikel 18.

De woorden "Onverminderd artikel 10, § 3, van de wet" moeten als overbodig vervallen. Men schrijve : "Het certificaat wordt pas afgegeven nadat ...".

Artikel 19.

Er moet worden verwezen naar artikel 5, §§ 2 en 3, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen. De geldigheidsduur van het certificaat van deugdelijkheid moet door de Koning worden vastgesteld, doch niet door het districtshoofd. De tekst moet dienovereenkomstig worden herzien.

Artikel 20.

In paragraaf 3, eerste lid, van de Franse tekst schrijve men "éclus" in plaats van "déclus". In de Nederlandse tekst van die bepaling vervange men de woorden "desgevallend door tussenkomst van" door de woorden "in voorkomend geval door toedoen van".

.../...

Artikel 33.

1. De federale overheid is weliswaar bevoegd om te bepalen met welke voorzieningen een vaartuig moet zijn uitgerust wil het in staat van veiligheid zijn, doch wat de voorzieningen betreft die bestemd zijn om de verontreiniging van het zeewater door olie te voorkomen, moet ze rekening houden met de lozingsnormen, die onder de Gewesten ressorteren.

2. Voorts is de Franse lezing van paragraaf 2 kennelijk niet in overeenstemming met de bedoeling van de stellers van de tekst en behoort die bepaling verstaan te worden zoals in de Nederlandse lezing.

Het zou beter zijn de inleidende zin van paragraaf 2 als volgt te stellen : "Het schip moet uitgerust zijn met :".

Artikel 44.

De bepaling moet worden herzien, zodat wat het vereiste van het houder zijn van een brevet betreft, rekening wordt gehouden met de wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk.

.../...

Artikel 1, § 1, eerste lid, van deze wet bepaalt dat al wie op de scheepvaartwegen van het Rijk een binnen-vaartuig bestuurt, in beginsel houder moet zijn van een stuurbrevet afgegeven overeenkomstig de bepalingen van deze wet, of van een getuigschrift dat onder de door de Koning bepaalde voorwaarden als gelijkwaardig wordt beschouwd, en dat tevens bij zich moet hebben.

Deze wet is gedeeltelijk uitgevoerd door het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk. Dit besluit, dat betrekking heeft op bepaalde categorieën van pleziervaartuigen, is van toepassing op de bestuurders van bepaalde vaartuigen bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van minder dan dertien personen.

Wat de erkenning van gelijkwaardigheid betreft, moet inzonderheid worden gewezen op richtlijn 91/672/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren.

Voorts vervange men in dit artikel de woorden "slagen in", "wachtoversten", "tenminste" en "dokumenten" respectievelijk door de woorden "slagen voor", "hoofden van de wacht", "ten minste" en "documenten".

.../...

Artikel 83.

Dit artikel stelt dat een aantal bepalingen van hoofdstuk IX met als opschrift "Hygiëne en veiligheid van de arbeidsplaatsen" niet van toepassing zijn op de accommodatie voor passagiers die het onderwerp is van hoofdstuk VIII met als opschrift "Voorzieningen voor de passagiers" (3).

Zoals het artikel is gesteld kan het de indruk wekken dat de passagiers minder goed af zijn dan de bemanning, hetgeen waarschijnlijk niet de bedoeling is van de stellers van het ontwerp.

Daarom zou het beter zijn in hoofdstuk VIII een volledige opsomming te geven van de voorwaarden waaraan de voor de passagiers bestemde accommodatie moet voldoen en zou in hoofdstuk IX moeten worden vermeld aan welke bijzondere voorwaarden de accommodatie bestemd voor de bemanning moet voldoen.

Het zou bovendien beter zijn de woorden "regels" en "verblijven" respectievelijk te vervangen door de woorden "bepalingen" en "accommodatie".

(3) Overigens zou het beter zijn dat opschrift als volgt te stellen : "Accommodatie voor de passagiers".

Artikel 84.

Deze bepaling heeft geen regelgevende kracht. Zij moet vervallen.

Artikel 85 en volgende.

De bepalingen met betrekking tot de aansprakelijkheid van de eigenaar van een vaartuig en van de kapitein zouden elk voor wat hen betreft, moeten worden samengebracht in één enkel artikel rekening houdend met de wetgevings-technische criteria inzake de indeling van een regeling die hierna worden opgegeven.

De tekst van artikel 85 zou beter als volgt worden geredigeerd :

"De eigenaar van een schip is verplicht de kapitein de nodige middelen te verschaffen opdat hij de hem bij dit besluit opgedragen taak kan uitvoeren".

In de artikelen 86 en volgende dienen de woorden "is verplicht zorg te dragen dat" vervangen te worden door de woorden "moet ervoor zorgen dat".

De tekst van artikel 87 zou beter als volgt worden gesteld :

"De kapitein moet ervoor zorgen dat een bemanning wordt ingescheept die talrijk genoeg is en voldoende geschoold en geschikt, overeenkomstig de voorschriften van hoofdstuk VI".

.../...

In artikel 93 zou het beter zijn de bepaling onder b) als volgt te redigeren : "b) alle bewegende delen zoals lieren, davits, kranen, klampen, en dergelijke, vrij van roest zijn en goed functioneren".

In artikel 94 zou de bepaling onder b) beter als volgt worden gesteld : "alle middelen voor branddetectie- en bestrijding steeds in goede staat zijn en klaar voor onmiddellijk gebruik".

In de bepalingen onder d) en e) zou het beter zijn de woorden "telkenmale na verloop van ten hoogste" te vervangen door de woorden "ten minste om de".

Artikel 101.

De onderzochte bepaling is dubbelzinnig in die zin dat zij op twee manieren kan worden uitgelegd. In de ene uitlegging is de bepaling louter tautologisch en in de andere heeft de bepaling, die onduidelijk is, betrekking op de bevestiging door de roerganger van het bevel van de kapitein.

De tekst moet worden herzien om de bedoeling van de stellers ervan beter tot uiting te brengen.

.../...

Artikel 105.

Er wordt verwezen naar de opmerking die hierboven is gemaakt in verband met artikel 2, § 2, van het ontwerp.

Onder dit voorbehoud zou de bepaling onder paragraaf 3 beter als volgt worden gesteld :

"§ 3. De kapitein van een schip dat in nood verkeert, heeft het recht om na raadpleging, voor zover mogelijk, van de kapiteins van de schepen die zijn noodoproep hebben beantwoord, één of meer van die schepen die hij het meest geschikt acht om hulp te verlenen, op te vorderen.

De kapitein van elk opgevorderd schip is verplicht dat verzoek in te willigen door zo snel mogelijk hulp te bieden aan de personen in nood".

Artikel 106.

Artikel 34 van het koninklijk besluit van 10 september 1929 houdende inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie is van toepassing op de kapiteinen van Belgische schepen die aanleggen in een Belgische haven, niet op vaartuigen die onder het ontworpen besluit vallen; de redactie van het artikel moet in overeenkomstige zin worden herzien.

.../...

Artikel 111.

De vermelding dat het besluit niet van toepassing zal zijn op de veerponten en veerboten zou beter in artikel 2 van het ontwerp komen te staan.

De gemachtigde ambtenaar is het ermee eens dat de tweede zin moet vervallen.

Artikel 112.

De tweede zin van de onderzochte bepaling dient te vervallen omdat hij buitengewoon vaag is, te meer daar de derde zin voldoende beantwoordt aan het beoogde doel.

De laatstgenoemde zin zou echter beter als volgt worden gesteld :

"De verbeteringen dienen beperkt te blijven tot hetgeen mogelijk en redelijk is om de veiligheid te verbeteren".

Artikel 113.

Volgens artikel 5, § 1, tweede lid, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, "stelt (het certificaat van deugdelijkheid), tot het tegenbewijs is geleverd, (vast) dat het schip in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van de wet en van de besluiten genomen ter uitvoering ervan".

.../...

De richtlijn 76/135/EEG van de Raad van 20 januari 1976 inzake de wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen blijft van toepassing op de passagiersschepen, overeenkomstig artikel 20 van de voormelde richtlijn 82/714/EEG van 4 oktober 1982. Bijgevolg moet zij in dit geval worden toegepast.

Artikel 115.

De stellers van het ontwerp hebben verzuimd de uitvoeringsbepaling op te nemen. Voorgesteld wordt het artikel als volgt te redigeren :

"Art. Onze Minister bevoegd voor het bestuur van de maritieme zaken en van de scheepvaart wordt belast met de uitvoering van dit besluit".

Slotopmerkingen.

1. De hoofdstukken moeten worden genummerd met Romeinse cijfers (II, III, enz.); in de Franse tekst geldt dit niet voor het eerste hoofdstuk waarvan het nummer in letters moet worden geschreven, te weten "Chapitre premier".

In de Franse tekst hebben de hoofdstukken doorgaans een vollediger opschrift. Zo zou aan hoofdstuk II het opschrift "De la visite" kunnen worden gegeven.

.../...

2. Het is niet gebruikelijk een opschrift te geven aan artikelen.

3. Behoudens het eerste (dat "Artikel 1" blijft), worden de artikelen afgekort als volgt : Art. 2, Art. 3, enz.

4. Het is evenmin gebruikelijk een artikel in te delen in paragrafen (§) wanneer elke paragraaf niet meer dan één lid bevat. In zulk geval dient het artikel te worden ingedeeld in leden en niet in paragrafen.

5. Het lid daarentegen wordt ingedeeld in 1º, 2º, 3º, enz. die zelf eventueel worden onderverdeeld in a), b), c), enz. In dat opzicht is het niet gebruikelijk streepjes te gebruiken en evenmin de bepaling in te delen in "i", "ii", enz.

6. In de tekst zelf dienen afkortingen te worden vermeden zoals "m" (voor meter) of "N" (voor Newton).

Deze opmerkingen gelden eveneens voor de bijlagen.

Er zij op gewezen dat de Nederlandse tekst van heel wat bepalingen voor verbetering vatbaar is. Ten blijke van een en ander zijn in het advies talrijke tekstvoorstellen gedaan.

La chambre était composée de :

Messieurs R. ANDERSEN,
de Heren

C. WETTINCK,
P. LIENARDY,

P. GOTHOT,
J.-M. FAVRESSE,

Madame M. PROOST,
Mevrouw

De kamer was samengesteld uit :

président de chambre,
kamervoorzitter,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

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

greffier,
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. J.-L. PAQUET, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. M. BAUWENS, référendaire adjoint.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

M. PROOST.

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. J.-L. PAQUET, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. M. BAUWENS, adjunct-referendaris.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

R. ANDERSEN.