

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 36.112/3

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 18 november 2003 door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot 14 mei 2004, van advies te dienen over een ontwerp van besluit van de Vlaamse regering "tot goedkeuring van het scheepvaartreglement voor het kanaal Brussel-Schelde", heeft, na de zaak te hebben onderzocht op de zittingen van 9 december 2003, 11 december 2003, 22 april 2004 en 27 april 2004, op laatstvermelde datum het volgende advies gegeven:

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de te vervullen vormvereisten.

Daarnaast bevat dit advies ook een aantal opmerkingen over andere punten. Daaruit mag echter niet worden afgeleid dat de afdeling wetgeving binnen de haar toegemeten termijn een exhaustief onderzoek van het ontwerp heeft kunnen verrichten.

*
* *

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse regering strekt ertoe, op voorstel van de Raad van Bestuur van de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, een nieuw scheepvaartreglement vast te stellen voor het kanaal Brussel-Schelde (artikel 1 van het ontwerp).

Voor het kanaal Brussel-Schelde komt dit scheepvaartreglement in de plaats van een aantal bepalingen van de hierna vermelde scheepvaartreglementen, welke bij het ontworpen besluit worden opgeheven (artikelen 2 tot 4 van het ontwerp):

- het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk;
- het bijzonder reglement van het kanaal van Charleroi naar Brussel, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen;
- het koninklijk besluit van 18 augustus 1975 houdende het reglement van politie en scheepvaart voor het kanaal van Brussel naar de Rupel en voor de haven van Brussel.

.../...

3. Voorzover het Vlaamse Gewest bevoegd is om de ontworpen regeling vast te stellen (zie hierna, opmerkingen 4 tot 7.3), wordt de rechtsgrond voor het ontworpen besluit geboden door artikel 23, § 1, van het decreet van 4 mei 1994 betreffende de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen. Dat artikel 23, § 1, luidt als volgt:

"Op voorstel van de Raad van Bestuur van de vennootschap vaardigt de Vlaamse regering de politieverordeningen uit voor de door de vennootschap beheerde waterwegen en havengebieden.

Deze verordeningen kunnen, binnen de perken van de gewestelijke bevoegdheden, onder meer omvatten:

- 1° (...)¹;
- 2° de regeling van de goederenbehandeling en -opslag en het in- en ontschepen van passagiers;
- 3° de regeling van de toegankelijkheid van het kanaalgebied;
- 4° de regeling van de vrijheid van handel en nijverheid in kanaal- en havengebonden activiteiten;
- 5° regelingen ter vrijwaring van het milieu, de integriteit, de veiligheid en de gezondheid van het kanaaldomein."

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

4. Luidens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zijn de gewesten bevoegd voor "de waterwegen en hun aanhorigheden".

¹Artikel 23, § 1, 1°, luidde als volgt: "1° de regeling van het scheepvaartverkeer, met inbegrip van het loodsen en het slepen". Die bepaling is door het Arbitragehof vernietigd (Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96).

4.1. Die bevoegdheid moet worden begrepen als een beheersbevoegdheid in de ruime zin, die niet beperkt is tot de zuiver patrimoniale aspecten van de waterwegen en hun aanhorigheden ².

In de uitoefening hiervan kunnen de gewesten onder meer:

- normen aannemen i.v.m. de goederenbehandeling en -opslag, het in- en ontschepen van passagiers, de toegankelijkheid van het kanaalgebied, de vrijheid van handel en nijverheid in kanaal- en havengebonden activiteiten, de vrijwaring van het milieu, de integriteit, de veiligheid en de gezondheid van het kanaaldomein, mits de betrokken regelingen beperkt blijven tot het beheer van de waterwegen en hun aanhorigheden ³;
- normen aannemen ter bescherming van de waterwegeninfrastructuur, o.m. ter bestrijding van de schade aan die infrastructuur ⁴.

Ook kunnen de gewesten op grond van die bevoegdheid politieverordeningen in verband met de waterwegen en hun aanhorigheden aannemen ⁵.

4.2. Uit artikel 6, § 1, X, eerste lid, 2°, van de voornoemde bijzondere wet volgt dat de regeling van de waterwegen en hun aanhorigheden principieel tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

²Memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, Parl. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 13; verslag over het voorstel dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur, Parl. St., Senaat, 1992-93, nr. 558/5, p. 412; Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96, overw. B.1.1; Arbitragehof, 13 juli 2000, nr. 91/2000, overw. B.3.1; Arbitragehof, 6 december 2000, nr. 127/2000, overw. B.10.2.

³Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96, overw. B.3.1 en B.3.3.

⁴Vgl., i.v.m. de wegen (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), Arbitragehof, 6 december 2000, nr. 127/2000, overw. B.10.2.

⁵Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96, overw. B.3.3.

Zoals gezegd, kunnen de gewesten op grond van die bevoegdheid het "beheer" van de waterwegen regelen, in de ruime zin van het woord. Gelet op de hieruit voortvloeiende beleidsruimte, kunnen zij de hun toegewezen bevoegdheid uitoefenen voor het geheel van de waterwegen, en dit bij wijze van een algemeen reglement, of voor een welbepaalde waterweg, bij wijze van een bijzonder reglement.

5. In de uitoefening van hun bevoegdheid kunnen de gewesten echter geen maatregelen nemen die behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid ⁶.

5.1. Wat het uitoefenen van hun beheersbevoegdheid inzake de waterwegen en hun aanhorigheden betreft, moet in dit verband worden gewezen op artikel 6, § 4, 3°, van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980, dat luidt als volgt:

"De Regeringen worden betrokken bij:

(...)

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen;"

Uit die bepaling volgt dat de bevoegdheid van de gewesten inzake het beheer van de land- en waterwegen niet omvat het aannemen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer ⁷, noch het aannemen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen ⁸.

⁶Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96, overw. B.2; R.v.St., afd. wetg., advies 29.406/VR van 15 maart 2000, Parl. St., Vl. Parl., 1999-2000, nr. 402/1, (13), 16.

⁷Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96, overw. B.2; Arbitragehof, 16 januari 1997, nr. 2/97, overw. B.4.2. Zie eveneens, i.v.m. de beperking die uit artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet voortvloeit ten aanzien van andere bevoegdheden van de gewesten (dan die inzake de waterwegen en hun aanhorigheden), Arbitragehof, 28 november 1996, nr. 68/96, overw. B.10.2.

⁸Arbitragehof, 6 december 2000, nr. 127/2000, overw. B.10.3.

5.2. Volgens de parlementaire voorbereiding van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 heeft de "algemene politie (van het verkeer)" betrekking op de politiereglementen van toepassing op de verschillende vervoerswijzen. Wat de waterwegen betreft, gaat het i.h.b. om "het algemeen reglement van de scheepvaartwegen" ⁹. Zo is de federale overheid bevoegd voor het vaststellen van regels die onder meer de waterwegen definiëren en die de categorieën van gebruikers definiëren die al dan niet de waterwegen mogen gebruiken ¹⁰.

De "reglementering van het verkeer" heeft betrekking op het verloop van het scheepvaartverkeer in zijn geheel, en is erop gericht dat verkeer vlot en zonder gevaar voor anderen te organiseren, alsmede het ontstaan van gevaarlijke situaties te vermijden ¹¹.

De bevoegdheid inzake de algemene politie (van het verkeer) en de reglementering van het verkeer is dan de bevoegdheid om de ordening van de scheepvaart op zich te regelen ¹².

Op de beperking van de gewestelijke bevoegdheid ten gevolge van deze aan de federale overheid voorbehouden bevoegdheid, wordt hierna verder ingegaan (opmerking 6).

⁹Memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, Parl. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 21. Zie Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96, overw. B.1.2; Arbitragehof, 16 januari 1997, nr. 2/97, overw. B.4.2; Arbitragehof, 13 juli 2000, nr. 91/2000, overw. B.3.1.

¹⁰Vgl., i.v.m. de wegen (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), Arbitragehof, 28 november 1996, nr. 68/96, overw. B.10.4.

¹¹Arbitragehof, 16 januari 1997, nr. 2/97, overw. B.4.3.

¹²In de praktijk worden de begrippen "algemene politie (van het verkeer)" en "reglementering van het verkeer" als één begrip gezien en spreekt men vaak van "de verkeersregels" (vgl. Arbitragehof, 16 januari 1997, nr. 2/97, overw. B.4.3) of "de regels van politie over het wegverkeer" (vgl. Arbitragehof, 28 november 1996, nr. 68/96, overw. B.10.2).

5.3. De federale bevoegdheid voor de reglementering inzake het vervoer heeft in het bijzonder betrekking op de vereisten waaraan vervoerders en hun schepen moeten voldoen. Tijdens de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, is in dit verband verklaard dat de federale overheid bevoegd bleef voor "het reglement op het vervoer via binnenwateren, het bevrachten, de tarifiering en de exploitatie van de binnenschepen" ¹³.

Het voor advies voorgelegde ontwerp heeft geen uitstaans met het vervoer, zodat het bedoelde bevoegdheidsvoorbehoud verder buiten beschouwing kan blijven.

5.4. De federale bevoegdheid betreffende het vaststellen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen is een bevoegdheid die in beginsel duidelijk te onderscheiden is van de beheersbevoegdheid van de gewesten.

Er moet evenwel worden opgemerkt dat een gewest het nodig kan oordelen om, in de uitoefening van zijn beheersbevoegdheid, criteria te gebruiken die ook gehanteerd worden of gebruikt kunnen worden als technische eisen waaraan vaartuigen moeten voldoen (bijvoorbeeld maximumlengte of gewicht van een vaartuig). Daartegen bestaat geen bezwaar, zolang het gewest die criteria maar gebruikt voor het uitoefenen van zijn beheersbevoegdheid. In voorkomend geval staat het aan het gewest om aan te tonen dat de gebruikte criteria wel degelijk passen in een regeling i.v.m. het beheer van de waterwegen en hun aanhorigheden ¹⁴.

6. Uit wat voorafgaat volgt dat de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten, wat het beheer van de waterwegen en hun aanhorigheden,

¹³Verklaring van de Vice-Eerste Minister en Minister van Institutionele Hervormingen (F), verslag, Parl. St., Senaat, B.Z. 1988, nr. 405/2, p. 117.

¹⁴Vgl. i.v.m. het overnemen van federale criteria in het kader van een gewestelijke regeling ter bescherming van het wegdek tegen spoorvorming, Arbitragehof, 6 december 2000, nr. 127/2000, overw. B.10.4.

enerzijds, en het regelen van het scheepvaartverkeer, anderzijds, betreft, als volgt moet worden opgevat.

6.1. De federale overheid is bevoegd voor het vaststellen van de regels die gericht zijn op het scheepvaartverkeer in zijn geheel, en meer algemeen voor de goede coördinatie van alle "wateractiviteiten" ten aanzien van het vlotte en veilige verkeer op de waterwegen.

6.2. De gewesten zijn bevoegd voor het aannemen van regels die betrekking hebben op het beheer van die wegen, in de ruime zin, en in het bijzonder voor het vaststellen van regelingen die het gebruik en de bescherming van de waterwegen beogen.

6.3. Blijft dan nog de vraag in hoeverre de gewesten binnen hun beheersbevoegdheid regels mogen aannemen die het kenmerk van "verkeersregels" vertonen, of die althans raken aan de door de federale overheid vastgestelde regels inzake algemene politie en reglementering van het verkeer.

Gelet op het feit dat de bevoegdheid van de federale overheid op dit punt is opgevat als een uitzondering op de gewestelijke bevoegdheid, mogen de door de gewesten vastgestelde regels niet ingaan tegen die welke door de federale overheid zijn vastgesteld, in de uitoefening van haar bevoegdheid inzake algemene politie en reglementering van het verkeer.

Dat bevoegdheidsvoorbehoud kan evenwel niet zover reiken dat de gewesten de bevoegdheid wordt ontnomen om, binnen hun beheersbevoegdheid, regels aan te nemen die een weerslag kunnen hebben op het scheepvaartverkeer, voorzover zulks gebeurt met het oog op het gebruik en de bescherming van een waterweg. Zo moeten de gewesten bijvoorbeeld regels kunnen aannemen die de specifieke veiligheidsaspecten van een waterweg betreffen ¹⁵, om te vermijden dat zij achteraf als beheerder van de waterweg aansprakelijk kunnen worden gesteld voor gebreken in de waterweg.

¹⁵Vgl., i.v.m. brandveiligheidsnormen, Arbitragehof, 15 oktober 1987, nr. 40, overw. 2.B.2.

Dit alles betekent met andere woorden dat de gewesten bij het uitoefenen van de hun toegewezen bevoegdheid de bestaande regels inzake het scheepvaartverkeer moeten kunnen aanvullen of verstrengen, voorzover de door hen vastgestelde regels kunnen bijdragen tot een nuttiger gebruik en een betere bescherming van hun waterwegen. De gewesten mogen echter niet afwijken van de door de federale overheid vastgestelde regels inzake algemene politie en reglementering van het verkeer.

7. De hiervóór in herinnering gebrachte beginselen moeten thans worden betrokken bij het onderzoek van het voorliggende ontwerp van besluit.

7.1. In dit verband wenst de Raad van State van meet af te benadrukken dat hij geen exhaustief onderzoek heeft kunnen doen naar de bevoegdheid van de Vlaamse regering om de bepalingen van het ontworpen scheepvaartreglement vast te stellen, en dat hij evenmin exhaustief heeft kunnen onderzoeken in welke mate de Vlaamse regering bestaande bepalingen van bij koninklijk besluit vastgestelde scheepvaartreglementen kan opheffen. Voor een dergelijk onderzoek is immers o.m. een technische deskundigheid vereist, waarover de Raad van State niet beschikt ¹⁶.

Mede in het licht van deze vaststelling, zal de Raad van State slechts bij wijze van voorbeeld, en zonder de volledigheid na te streven, enkele bepalingen van het ontworpen scheepvaartreglement aanwijzen, die de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest lijken te buiten te gaan.

7.2. De volgende bepalingen of onderdelen ervan moeten uit het ontworpen scheepvaartreglement worden gelicht of tenminste worden aangepast, omdat zij, zelfs als de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake beheer ruim wordt geïnterpreteerd, als

¹⁶Aan de Raad van State is wel een door de N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen opgestelde omstandige nota bezorgd, waarin per artikel van het ontworpen scheepvaartreglement wordt uiteengezet waarom, naar het oordeel van de auteurs van de nota, het Vlaamse Gewest geacht kan worden terzake bevoegd te zijn.

een maatregel van "algemene politie (van het verkeer) en reglementering van het verkeer" moeten worden beschouwd:

- artikel 3, § 1, 1°, de woorden "voor de scheepvaart of": omdat ze het regelen van het scheepvaartverkeer beogen en niet de bescherming van de waterwegen of hun aanhorigheden (men vergelijkte met de toevoeging van de woorden "of voor de kunstwerken", die wel passen binnen de beheersbevoegdheid van het Vlaamse Gewest);
- artikel 7: omdat het een voorrangsregel invoert, die uitsluitend de regeling van het scheepvaartverkeer beoogt;
- artikel 10, § 4: omdat het de maximumsnelheid regelt op de waterweg en daarom als een verkeersregel lijkt te moeten worden aangemerkt; deze bepaling zou echter behouden kunnen blijven indien aangetoond kan worden dat de opgelegde maximumsnelheid de bescherming van de waterweg beoogt en ze strenger is dan de door de federale overheid opgelegde maximumsnelheid;
- artikel 11: omdat het uitsluitend de ordening van het scheepvaartverkeer beoogt te regelen, en het derhalve een verkeersregel is;
- artikel 16, § 2: omdat het een voorrangsregel invoert, die uitsluitend de regeling van het scheepvaartverkeer lijkt te beogen;
- artikel 16, § 4, de woorden "onder meer om in de bevoorrading van het land te voorzien": omdat daarmee een finaliteit wordt beoogd, die vreemd is aan het beheer van de kunstwerken;
- artikel 28, § 1, de woorden "om de scheepvaart te verzekeren en": omdat ze het regelen van het scheepvaartverkeer beogen;
- artikelen 36, § 3: omdat het een finaliteit van "algemene politie (van het verkeer) en reglementering van het verkeer" heeft.

.../...

Wat de artikelen 17, § 2, en 26 betreft, is het de Raad van State niet duidelijk of deze bepalingen iets te maken hebben met de beheersbevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Deze bepalingen lijken eerder het kenmerk te vertonen van politiemaatregelen die de bescherming van de openbare orde en de veiligheid van derden beogen.

7.3. Het besluit is dan ook dat het ontwerp aan een grondig nazicht moet worden onderworpen, waarbij de stellers van het ontwerp zich moeten laten leiden door de hiervóór in herinnering gebrachte beginselen inzake de verdeling van de bevoegdheid tussen de federale overheid en de gewesten, wat het beheer van de waterwegen en het regelen van het scheepvaartverkeer betreft.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

8. Om beter aan te sluiten bij artikel 23, § 1, eerste lid, van het genoemde decreet van 4 mei 1994, schrijve men "tot vaststelling" in plaats van "tot goedkeuring".

Aanhef

9. Het eerste lid van de aanhef dient te worden weggelaten, omdat artikel 6, § 1, X, (eerste lid), 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 geen rechtsgrond biedt aan het ontworpen besluit.

10. Overeenkomstig hetgeen in verband met de rechtsgrond van het ontworpen besluit is opgemerkt (opmerking 3), dient het huidige tweede lid van de aanhef te worden aangevuld met een verwijzing naar inzonderheid artikel 23, § 1, van het genoemde decreet van 4 mei 1994.

11. Het vierde lid van de aanhef dient te worden geredigeerd als volgt:

"Gelet op het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen, inzonderheid op de bijlage bevattende het bijzonder reglement van het kanaal van Charleroi naar Brussel, vervangen bij het koninklijk besluit van 16 december 1981;"

12. Het huidige zesde en zevende lid van de aanhef dienen te worden aangepast aan de vervanging van artikel 84 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State bij de wet van 2 april 2003.

Die twee leden dienen dan ook te worden vervangen door het volgende lid:

"Gelet op advies 36.112/3 van de Raad van State, gegeven op 27 april 2004, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;"

13. De in het achtste lid van de aanhef vermelde considerans is weinigzeggend en in ieder geval niet noodzakelijk voor een goed begrip van de ontworpen regeling. Dit lid wordt dan ook beter weggelaten.

Artikel 1

14. Men redigere dit artikel als volgt:

"Het scheepvaartreglement voor het kanaal Brussel-Schelde wordt vastgesteld overeenkomstig de bijlage bij dit besluit."

Artikel 2

15. Volgens dit artikel worden een aantal bepalingen van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk "voor het Vlaamse Gewest (opgeheven), uitsluitend voor het kanaal van Charleroi naar Brussel".

Een dergelijke gedeeltelijke opheffing van verordenende bepalingen komt de helderheid van de regelgeving niet ten goede. Het zou beter zijn om in het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 een bepaling in te voegen, waarbij een opsomming wordt gegeven van de artikelen die "niet van toepassing zijn" op het deel van het kanaal van Charleroi naar Brussel dat gelegen is op het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Die bepaling zou het voorwerp kunnen uitmaken van een nieuw lid van artikel 108 van dat koninklijk besluit.

Artikel 3

16. Volgens dit artikel worden een aantal bepalingen van het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen "voor het Vlaamse Gewest (opgeheven), voor wat betreft het kanaal van Charleroi naar Brussel".

De gedeeltelijke opheffing van verordenende bepalingen komt ook hier de helderheid van de regelgeving niet ten goede. Het zou beter zijn om ook in het bijzonder reglement van het kanaal van Charleroi naar Brussel, gevoegd als bijlage bij het koninklijk besluit van 7 september 1950, een bepaling in te voegen, waarbij een opsomming wordt gegeven van de artikelen die "niet van toepassing zijn" op het deel van het kanaal van Charleroi naar Brussel dat gelegen is op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

17. De Raad van State wenst erop te wijzen dat het ontworpen scheepvaartreglement voor het kanaal Brussel-Schelde ook van toepassing zal zijn op het insteeddok in Vilvoorde (artikel 1, § 2, 1°, c), van het reglement). De stellers van het ontwerp zullen moeten onderzoeken of het niet aangewezen is sommige bepalingen van het bijzonder reglement "Dok van Vilvoorde", gevoegd als bijlage bij het genoemde koninklijk besluit van 7 september 1950, op te heffen ¹⁷.

Artikel 4

18. Volgens dit artikel worden een aantal bepalingen van "het koninklijk besluit van 18 augustus 1975 houdende het reglement van politie en scheepvaart voor het kanaal van Brussel naar de Rupel en voor de haven van Brussel" (lees: het reglement betreffende het zeekanaal van Brussel naar de Rupel en de haveninrichtingen van Brussel, gevoegd als bijlage bij het koninklijk besluit van 18 augustus 1975 houdende het reglement ...) "voor het Vlaamse Gewest ... opgeheven".

Er wordt verwezen, mutatis mutandis, naar de opmerkingen 15 en 16.

Bijlage

19. Boven het ontworpen scheepvaartreglement dient te worden geschreven: "Bijlage".

Onder de bijlage dient de volgende formule te worden aangebracht: "Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse regering van ... tot (vaststelling) van het scheepvaartreglement voor het kanaal Brussel-Schelde", gevolgd door dezelfde handtekeningen als onder het ontworpen besluit zelf.

¹⁷Aangezien de bepalingen van het desbetreffende reglement uitsluitend binnen het Vlaamse Gewest van toepassing zijn, kunnen die bepalingen zonder meer "opgeheven" worden, en hoeft dus niet te worden bepaald dat ze gedeeltelijk "niet van toepassing zijn".

20. In artikel 1, § 2, kan de inleidende zin beter aanvangen met de volgende woorden: "Het kanaal Brussel-Schelde, beheerd door ...".

De gemachtigde ambtenaren zijn het hiermee eens.

21. In artikel 6 is sprake van "de door de wet of reglementen voorgeschreven documenten". Om beter aan te sluiten bij de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest, is het verkieslijk om te schrijven: "de door de decreten of de besluiten voorgeschreven documenten".

Om dezelfde reden vervange men in artikel 8 de woorden "wettelijke of reglementaire voorschriften" door "decretaale of reglementaire voorschriften". Mutatis mutandis geldt deze opmerking eveneens voor artikel 12.

22. Het opschrift van hoofdstuk II luidt als volgt: "Voorschriften betreffende de in vaart zijnde vaartuigen". De gemachtigde ambtenaren stellen voor om dat opschrift te vervangen als volgt: "Gebruik van de infrastructuur en de kunstwerken door varende voertuigen".

Het voorgestelde opschrift sluit beter aan bij de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest, zodat het de voorkeur verdient.

23. In artikel 10 hoort paragraaf 4 logischerwijze vóór paragraaf 3 te komen ¹⁸.

24. Zoals door de gemachtigde ambtenaren wordt voorgesteld, kunnen de artikelen 52 tot 54 worden samengevoegd tot één artikel.

¹⁸Zie evenwel, wat paragraaf 4 betreft, opmerking 7.2, hiervóór.

Zij stellen bovendien voor om de artikelen 52 en 54 te vervangen als volgt:

- "De bijzondere administratieve haven- en kanaalpolitie wordt uitgeoefend door de bevoegde personen."
- "Op de naleving van dit reglement en de door de Vennootschap vastgestelde voorwaarden wordt toegezien door de bevoegde personen en door alle andere door of krachtens wetten, decreten of besluiten daartoe aangeduide ambtenaren."

Met die tekstvoorstellen kan ingestemd worden.

25. Artikel 57 machtigt de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen om een bepaald bijzonder reglement uit te vaardigen.

De subdelegatie van verordenende bevoegdheid, die aldus wordt verleend aan een instelling die geen politieke verantwoording verschuldigd is, strookt niet met de beginselen die de verhouding tussen de wetgevende en de uitvoerende macht betreffen. Het komt aan de regering zelf toe om het bedoelde reglement vast te stellen. Artikel 57 dient dus te worden weggelaten.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	D. ALBRECHT,	staatsraad, voorzitter,
	P. LEMMENS, B. SEUTIN,	staatsraden,
	H. COUSY, J. VELAERS,	assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. G. SCHEPPERS, adjunct-auditeur.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

A.-M. GOOSSENS

D. ALBRECHT