

ROYAUME DE BELGIQUE

-----

AVIS 48.749/4  
DU 20 OCTOBRE 2010

DE LA SECTION DE LÉGISLATION  
DU CONSEIL D'ÉTAT

-----

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 23 septembre 2010, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des bâtiments de plaisance et l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge", a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'État 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 de la compétence ainsi limitée, 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.

\*  
\*       \*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1/, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

#### Observation générale

L'article 17<sup>ter</sup>, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation est visé au titre de fondement légal, à l'alinéa 1<sup>er</sup> du préambule du projet.

Cet article dispose :

"Art. 17<sup>ter</sup>, § 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine :

- 1/ les certificats visés à l'article 17<sup>bis</sup>;
- 2/ les conditions de délivrance des certificats visés au 1/;

.../...

- 3/ les conditions dans lesquelles chaque bateau doit se trouver pour être en état de sécurité, notamment les prescriptions relatives :
- a) à la construction et à l'état d'entretien;
  - b) aux engins de sauvetage;
  - c) aux agrès et appareils, aux pièces détachées, y compris les moyens de protection et de lutte contre l'incendie et les pièces de rechange;
  - d) aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation, aux moyens de télécommunication et à leur utilisation;
  - e) aux chaudières à vapeur, aux machines de propulsion, aux appareils mécaniques et électriques;
  - f) aux aptitudes physiques, aux brevets, aux licences et autres attestations similaires qui peuvent être exigés de l'équipage, ainsi qu'au nombre des membres de l'équipage;
  - g) au nombre de passagers qui peuvent être transportés;
  - h) à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;
  - i) aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;
  - j) à la stabilité, à l'arrimage de la cargaison et au lestage;
  - k) aux engins de levage;
  - l) à la cargaison;
  - m) au transport de matières dangereuses;
- 4/ les conditions dans lesquelles les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent, dans des cas particuliers, accorder des exemptions d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution de la loi;
- 5/ les obligations de l'équipage et des autres personnes embarquées, ainsi que des propriétaires, relatives à la sécurité de la navigation, des personnes embarquées et de la cargaison et à l'environnement pour autant que ces dernières obligations concernent des prescriptions techniques relatives à l'équipement et l'exploitation du bateau en vue de la protection de l'environnement;

- 6/ les conditions auxquelles les organisations peuvent être reconnues et mandatées à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites des bateaux afférentes à des certificats concernant la sécurité de la navigation et à des certificats concernant la prévention de la pollution par les bateaux pour autant que ces derniers certificats concernent des prescriptions techniques relatives à l'équipement et l'exploitation du bateau en vue de la protection de l'environnement et, le cas échéant, à délivrer ou renouveler les certificats mentionnés dans ce point.

§ 2. Le Roi détermine dans un arrêté délibéré en Conseil des Ministres les conditions que les bateaux de plaisance doivent remplir pour être en état de sécurité, les moyens de surveillance et de contrôle y afférents et l'élaboration d'une procédure d'appel".

Il ne semble pas que les personnes qui pratiquent la glisse aérotractée puissent être qualifiées de "bateaux". La définition légale du terme "bateau", telle qu'elle figure à l'article 1<sup>er</sup>, 4/, de la loi du 5 juin 1972 précitée, est en effet la suivante :

"4/ «bateau» : tout bâtiment de navigation qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures, à l'exception des bateaux de plaisance;".

L'article 1<sup>er</sup>, précité, définit la notion de "bâtiment de navigation" dans les termes suivants :

"9/ «bâtiment de navigation» : tout engin flottant, y compris les engins qui peuvent se déplacer sans déplacement d'eau, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport ou de déplacement sur l'eau".

À l'instar de l'arrêté royal du 4 mai 1999 modifiant l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge et l'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des bâtiments de plaisance, et de l'arrêté royal du 31 mai 2001 modifiant l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, en ce qui concerne les planches à voile, le projet examiné - qui vise à compléter les dispositions relatives aux planches à voile insérées par ces deux arrêtés royaux - peut cependant trouver un

fondement légal suffisant dans l'article 2, § 4, 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, lequel dispose :

"§ 4. Il (le Roi) règle la police et la navigation dans la mer territoriale belge et les eaux belges, attenantes à la mer et accessibles aux navires de mer".

L'alinéa 1<sup>er</sup> du préambule du projet doit, par conséquent, être omis.

#### Observation particulière

#### Article 4

La disposition examinée entend modifier l'article 37*bis* de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, inséré par l'arrêté royal du 4 mai 1999 <sup>(1)</sup> et modifié par l'arrêté royal du 31 mai 2001 <sup>(2)</sup>.

Selon la disposition modifiée, le fait de pratiquer la planche à voile ou la glisse aérotractée en mer sera constitutif d'infraction :

- soit "lorsque la force du vent est de 7 ou plus sur l'échelle de Beaufort",
- soit "du coucher au lever du soleil".

Ainsi rédigée, la disposition examinée appelle les observations suivantes.

---

<sup>(1)</sup> Sur lequel la section de législation n'a pas donné d'avis.

<sup>(2)</sup> Voir l'avis 31.618/4, donné le 7 mai 2001, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet devenu l'arrêté royal du 31 mai 2001 modifiant l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, en ce qui concerne les planches à voile.

En vertu du principe de la légalité des incriminations, principe résultant de l'article 12, alinéa 2 de la Constitution, lu en combinaison avec l'article 7 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et avec l'article 15 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, les faits érigés en infraction doivent être définis en des termes suffisamment clairs, précis et prévisibles pour permettre à chacun de savoir, au moment où il adopte un comportement, si celui-ci est ou non punissable et de savoir ainsi à l'avance quels actes engagent sa responsabilité pénale <sup>(3)</sup>.

L'auteur du texte doit avoir égard au fait qu'en l'espèce le texte en projet s'adresse non pas à des professionnels d'activités maritimes ou nautiques mais davantage à de simples plaisanciers <sup>(4)</sup>.

Le "lever du soleil" et le "coucher du soleil" sont des phénomènes naturels qui varient de jour en jour et qui sont de nature à poser de réelles difficultés tant dans leur respect que dans leur contrôle. Mieux vaudrait fixer des heures, quitte à prévoir un régime particulier applicable à certaines périodes de l'année lesquelles devront, le cas échéant, être précisées par leur date de début et de fin <sup>(5) (6)</sup>.

---

<sup>(3)</sup> Voir l'avis 40.388/4, donné le 14 juin 2006, sur un avant-projet devenu la loi du 16 mars 2007 relative à la modification de la loi du 30 mars 1995 concernant les réseaux de distribution d'émissions de radiodiffusion et l'exercice d'activités de radiodiffusion dans la région bilingue de Bruxelles-Capitale ainsi que la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges (*Doc. parl.*, Chambre, 2006-2007, n/ 2163/1, pp. 61-85) et l'avis 44.923/2/V, donné le 12 août 2008, sur un avant-projet devenu le décret du 30 avril 2009 modifiant le décret du 8 mars 2001 relatif à la promotion de la santé dans la pratique du sport, à l'interdiction du dopage et à sa prévention en Communauté française (*Doc. parl.*, Parl. Comm. fr., 2008-2009, n/ 621/1, pp. 20-34).

<sup>(4)</sup> Ces dispositions sont en effet inscrites dans un chapitre VI Dispositions diverses, dans une section A intitulée "Navigation de plaisance".

<sup>(5)</sup> Voir la loi du 29 avril 1892 portant unification de l'heure en Belgique et celle du 7 février 1920 portant modification à la loi du 29 avril 1892 fixant l'heure légale.

<sup>(6)</sup> Voir, en ce sens, l'avis 35.971/4, donné le 26 janvier 2004, sur un avant-projet devenu le décret du 15 juillet 2008 relatif au Code forestier (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2003-2004, n/ 703/1, pp. 38-64).

Il y a lieu également de s'interroger sur la façon dont les véliplanchistes seront informés de la vitesse du vent puisqu'au-delà du seuil fixé par la disposition en projet, le fait de prendre la mer est punissable. La section de législation observe que l'interdiction pour les canots à rames ou pour certains bateaux de plaisance de prendre la mer dans certaines circonstances atmosphériques, telle qu'elle est prévue à l'article 37, § 1<sup>er</sup>, du même arrêté, est portée à la connaissance de toute personne, conformément au paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup> du même article : "de jour au moyen d'une marque noire formée de deux cônes superposés réunis par la pointe et, de nuit, par un feu clignotant de couleur violette, visible sur tout l'horizon". La même disposition précise où ces signaux sont hissés ou montrés dans les ports qu'elle détermine, tandis que l'alinéa 2 de ce paragraphe envisage tous les autres lieux dans les termes suivants : "aux endroits de la côte visée à l'article 32 (lire 39, après la modification qui résultera de l'article 3 du projet), l'interdiction prévue au § 1<sup>er</sup> est signalée au moyen d'une marque adéquate, par les autorités communales".

Aucune disposition du texte en projet ne précise comment la constatation des conditions atmosphériques, qui est un des éléments infractionnels, sera portée à la connaissance de chacun.

À défaut de telles précisions apportées à la norme pénale, la section de législation s'interroge sur la possibilité d'application effective de la disposition à caractère pénal en projet.

La disposition sera revue à la lumière de ces observations.

#### Observation finale

La section de législation se demande s'il n'y a pas lieu de modifier également l'article 38, § 2, de l'arrêté royal du 4 août 1981 précité, afin d'y viser également la glisse aérotractée.

-----

La chambre était composée de

|           |              |                       |
|-----------|--------------|-----------------------|
| Messieurs | P. LIÉNARDY, | président de chambre, |
|           | J. JAUMOTTE, | conseillers d'État,   |
|           | L. DETROUX,  |                       |
| Madame    | C. GIGOT,    | greffier.             |

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

C. GIGOT

P. LIÉNARDY

KONINKRIJK BELGIË  
-----

ADVIES 48.749/4  
VAN 20 OKTOBER 2010

VAN DE AFDELING WETGEVING  
VAN DE RAAD VAN STATE  
-----

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 23 september 2010 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggenbrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen en van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust", heeft het volgende advies gegeven :

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.

\*

\*      \*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

#### Algemene opmerking

In het eerste lid van de aanhef van het ontwerp wordt artikel 17ter, § 1, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen opgegeven als rechtsgrond.

Dat artikel bepaalt het volgende :

"Art. 17ter, § 1. De Koning bepaalt :

- 1/ de in artikel 17bis bedoelde certificaten;
- 2/ de voorwaarden tot aflevering van de onder 1/ bedoelde certificaten;

.../...

- 3/ de voorwaarden waaraan elk binnenschip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, inzonderheid de voorschriften betreffende :
- a) de bouw en de staat van onderhoud;
  - b) de reddingstoestellen;
  - c) het tuigage en de reserveonderdelen, met inbegrip van de middelen tegen brand en de wisselstukken;
  - d) de nautische instrumenten, de seintoestellen, telecommunicatiemiddelen en hun gebruik;
  - e) de stoomketels, de voortstuwingsmachines, de mechanische en elektrische toestellen;
  - f) de lichamelijke geschiktheid, de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen worden vereist van de bemanning alsmede het aantal bemanningsleden;
  - g) het aantal passagiers dat mag worden vervoerd;
  - h) de bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden;
  - i) de diepgangschalen en de vrijboord-merken;
  - j) de stabiliteit, het stouwen van de lading en het ballasten;
  - k) het laad- en losgerei;
  - l) de lading;
  - m) het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- 4/ de voorwaarden waaronder de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, in bijzondere gevallen, vrijstelling kunnen verlenen van de toepassing van één of meer bepalingen van de ter uitvoering van de wet genomen besluiten;
- 5/ de verplichtingen van de bemanning en andere opvarenden, alsook van de eigenaars in verband met de veiligheid van de scheepvaart, de opvarenden en de lading en met het milieu in zoverre die laatste verplichtingen betrekking hebben op technische voorschriften inzake uitrusting en exploitatie van het binnenschip met het oog op het beschermen van het milieu;
- 6/ de voorwaarden waaronder de organisaties kunnen worden erkend en gemachtigd tot het uitvoeren van gehele of gedeeltelijke inspecties en controles van binnenschepen in verband met certificaten met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart en certificaten met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging door binnenschepen in zoverre laatstgenoemde certificaten technische voorschriften inzake uitrusting en

.../...

exploitatie van het binnenschip met het oog op het beschermen van het milieu betreffen en in voorkomend geval tot het afgeven en vernieuwen van de in dit punt vermelde certificaten.

§ 2. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de voorwaarden waaraan de plezierboten moeten voldoen om in staat van veiligheid te zijn, de daaraan verbonden maatregelen van toezicht en controle en het uitwerken van een beroepsprocedure".

Het laat zich niet aanzien dat plankvliegers als "binnenschepen" aangemerkt kunnen worden. De wettelijke definitie van "binnenschip", zoals die in artikel 1, 4/, van de voornoemde wet van 5 juni 1972 staat, is immers deze :

"4/ «binnenschip» : elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren, met uitzondering van de plezierboten;".

In het voornoemde artikel 1 wordt het begrip "vaartuig" als volgt omschreven :

"9/ «vaartuig» : elk drijvend tuig met inbegrip van tuigen die zich kunnen voortbewegen zonder waterverplaatsing, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer of verplaatsing te water".

Zoals voor het koninklijk besluit van 4 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust en van het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggenbrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen en voor het koninklijk besluit van 31 mei 2001 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, wat het windsurfen betreft, is voor het voorliggende ontwerp - dat ertoe strekt de bepalingen betreffende het windsurfen die bij die twee koninklijke besluiten zijn ingevoegd, aan te vullen - evenwel voldoende rechtsgrond voorhanden in artikel 2, § 4, 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, dat het volgende bepaalt :

"§ 4. (De Koning) regelt 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".

Het eerste lid van de aanhef van het ontwerp moet bijgevolg vervallen.

#### Bijzondere opmerking

#### Artikel 4

De voorliggende bepaling strekt tot wijziging van artikel 37*bis* van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 4 mei 1999 <sup>(1)</sup>, en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 mei 2001 <sup>(2)</sup>.

Luidens de gewijzigde bepaling is plankzeilen en plankvliegen op zee een strafbaar feit :

- ofwel "bij windkracht 7 of meer op de schaal van Beaufort",
- ofwel "tussen zonsondergang en zonsopgang".

---

<sup>(1)</sup> Waaroever de afdeling Wetgeving geen advies heeft uitgebracht.

<sup>(2)</sup> Zie advies 31.618/4, op 7 mei 2001 gegeven, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 31 mei 2001 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, wat het windsurfen betreft.

Aldus gesteld geeft de voorliggende bepaling aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Krachtens het beginsel van de wettelijkheid van strafbaarstellingen, een beginsel dat voortvloeit uit artikel 12, tweede lid, van de Grondwet, gelezen in samenhang met artikel 7 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden en met artikel 15 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, moeten feiten waarop een straf wordt gesteld in voldoende duidelijke, nauwkeurige en rechtszekerheid biedende bewoordingen worden omschreven, zodat iedereen op het tijdstip waarop hij een gedrag aanneemt, weet of dat gedrag al dan niet strafbaar is en aldus vooraf weet voor welke handelingen hij strafrechtelijk verantwoordelijk kan worden gesteld <sup>(3)</sup>.

De steller van de tekst moet ermee rekening houden dat de ontworpen regeling in casu niet bedoeld is voor beroepsbeoefenaars van activiteiten op zee of watersportactiviteiten, meer veeleer voor recreatieve watersportbeoefenaars <sup>(4)</sup>.

"Zonsopgang" en "zonsondergang" zijn natuurverschijnselen die van dag tot dag verschillen en reële problemen kunnen doen rijzen, zowel wat de eerbiediging daarvan als de controle daarop betreft. Het zou beter zijn uren vast te stellen, ook al moet daarbij voorzien worden in een bijzondere regeling die van toepassing is op welbepaalde

---

<sup>(3)</sup> Zie advies 40.388/4, op 14 juni 2006 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 16 maart 2007 tot wijziging van de wet van 30 maart 1995 betreffende de netten voor distributie voor omroepuitzendingen en de uitoefening van omroepactiviteiten in het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad alsook van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector (*Parl. St. Kamer* 2006-2007, nr. 2163/1, 61-85) en advies 44.923/2/V, op 12 augustus 2008 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 30 april 2009 tot wijziging van het decreet van 8 maart 2001 betreffende de promotie van de gezondheid bij de sportbeoefening, het dopingverbod en de preventie van doping in de Franse Gemeenschap (*Parl. St. Fr. Gem. R.* 2008-2009, nr. 621/1, 20-34).

<sup>(4)</sup> Die bepalingen worden immers opgenomen in een hoofdstuk VI Diverse bepalingen, in een afdeling A "pleziervaart".

periodes van het jaar, die in voorkomend geval aangeduid moeten worden met de aanvangs- en einddatum <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup>.

De vraag rijst eveneens hoe plankzeilers op de hoogte zullen worden gebracht van de windsnelheid, aangezien het strafbaar is zee te kiezen als de windsnelheid meer bedraagt dan de vastgestelde drempelwaarde. De afdeling Wetgeving wijst erop dat het verbod voor roeiboten of sommige pleziervaartuigen om zee te kiezen bij bepaalde weersomstandigheden, zoals bepaald in artikel 37, § 1, van hetzelfde besluit, eenieder ter kennis wordt gebracht overeenkomstig paragraaf 4, eerste lid, van hetzelfde artikel : "bij dag door een zwarte figuur bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere, bij nacht door een rondom zichtbaar violet flikkerlicht". In dezelfde bepaling wordt gepreciseerd waar die seinen worden gehesen of vertoond in de havens die erin worden vermeld, terwijl het tweede lid van die paragraaf betrekking heeft op alle overige plaatsen in de volgende bewoordingen : "Op plaatsen van de kust vermeld in artikel 32 (lees 39, na de wijziging als gevolg van artikel 3 van het ontwerp) wordt het in § 1 voorzien verbod met een passend dagmerk kenbaar gemaakt door de gemeentelijke overheden".

Geen enkele bepaling van de ontworpen tekst vermeldt hoe de vaststelling van de weersomstandigheden, wat één van de bestanddelen van het strafbare feit is, eenieder ter kennis gebracht zal worden.

Doordat zulke preciseringen ontbreken in de strafrechtelijke norm, rijzen bij de afdeling Wetgeving vragen in verband met de mogelijkheid om de ontworpen bepaling van strafrechtelijke aard doeltreffend toe te passen.

De bepaling moet worden herzien in het licht van deze opmerkingen.

---

<sup>(5)</sup> Zie de wet van 29 april 1892 houdende de nieuwe tijdsindeling in België en die van 7 februari 1920 houdende de wijziging der wet van 29 april 1892 tot vaststelling van het wettelijk uur.

<sup>(6)</sup> Zie, in die zin, advies 35.971/4, op 26 januari 2004 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 15 juli 2008 betreffende het Boswetboek (*Parl. St.*, W. Parl. 2003-2004, nr. 703/1, 38-64).

Slotbepaling

De afdeling Wetgeving vraagt zich af of ook artikel 38, § 2, van het voormelde koninklijk besluit van 4 augustus 1981 niet dient te worden gewijzigd om daarin eveneens het plankvliegen te vermelden.

-----

De kamer was samengesteld uit

|          |              |                  |
|----------|--------------|------------------|
| de Heren | P. LIÉNARDY, | kamervoorzitter, |
|          | J. JAUMOTTE, | staatsraden,     |
|          | L. DETROUX,  |                  |
| Mevrouw  | C. GIGOT,    | griffier.        |

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

C. GIGOT

P. LIÉNARDY