

1 VII 1957

ROYAUME DE BELGIQUE

Transmis à M.

KONINKRIJK BELGIE.

Overgemaakt van de H.

coördinator (2)

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 23 octobre 1956, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant réglementation relative à la signalisation des passages et traversées à niveau de la voie publique par des voies ferrées et à la circulation sur les voies ferrées et leurs dépendances", a donné le 13 mai 1957 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 23e oktober 1956 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende reglementering betreffende de signalisatie van de overwegen en de gelijkgrondse kruisingen van de openbare weg door spoorwegen en betreffende het verkeer op de spoorwegen en dezer aanhorigheden", heeft de 13e mei 1957 het volgend advies gegeven :

Le projet veut régler en un seul arrêté ce qu'il appelle la signalisation des passages à niveau et des traversées de la voie publique par des chemins de fer concédés par les pouvoirs publics, à l'exclusion des tramways concédés par les provinces et les communes, la circulation sur les voies ferrées et leurs dépendances ainsi que la circulation aux passages à niveau et aux traversées.

OBSERVATIONS GENERALES.

Le projet ressortit à la fois à la police de la route, à la police des chemins de fer, à celle des chemins de fer vicinaux et à celle des tramways concédés par le Roi.

Il se fonde sur les lois des 12 avril 1835, 9 juillet 1875, 24 juin 1885, 23 juillet 1926 et 1er août 1899 qui constituent les bases légales du pouvoir de police du Roi en ces matières.

Dans les avis L. 3119 et L. 4188 relatifs au projet qui est devenu l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, le Conseil d'Etat a souligné la confusion résultant "de la coexistence de règlements différents s'appliquant respectivement aux chemins de fer vicinaux, aux tramways et aux autres usagers de la voie publique". Le projet actuel a dès lors le mérite de faire un pas dans le sens de l'unification de la réglementation.

.../...

Cette unification, pour limitée qu'elle soit, ne peut cependant pallier, même dans ce domaine restreint, les graves difficultés résultant de la diversité des lois mêmes qui sont à la base des règlements de police relatifs aux chemins de fer, aux chemins de fer vicinaux, aux tramways et à la circulation routière.

Ainsi, en matière de répression des infractions à ces différents règlements, la loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, édicte des peines différentes de celles prévues par la législation relative à la police des chemins de fer, à celle des chemins de fer vicinaux ou à celle des tramways.

Il en résulte que les infractions aux dispositions du projet seront punies différemment selon que celles-ci trouveront leur base légale dans la loi de 1899 ou dans les lois des 12 avril 1835, 24 juin 1885 ou 9 juillet 1875 concernant respectivement les chemins de fer, les chemins de fer vicinaux et les tramways. L'infraction à une même disposition sera, en outre, punie différemment suivant que les faits relèvent de la circulation routière ou de la police ferroviaire.

A cet égard, l'article 2 fait la distinction entre les articles du projet s'appuyant sur la loi de 1899 et ceux qui trouvent leur base légale dans la législation relative aux chemins de fer, chemins de fer vicinaux ou tramways. Les infractions aux premières sont sanctionnées conformément à la loi de 1899, tandis que les infractions aux autres articles sont passibles de peines prévues par la loi du 6 mars 1818, modifiée par la loi du 5 juin 1934.

..../...

Le Conseil d'Etat fait remarquer à ce sujet qu'il n'appartient pas au Roi de déterminer les peines applicables aux infractions précitées. Seul le juge a le pouvoir de dire quelle est la loi pénale applicable à un fait déterminé. Or, appelé à juger des infractions aux dispositions d'un même arrêté, mais dont la base légale, et partant les peines, diffèrent, selon le cas, le juge se trouvera dans une situation extrêmement difficile, voire même inextricable.

La même difficulté se présentera en ce qui concerne les agents qualifiés pour veiller à l'application des dispositions du projet et pour rechercher les infractions. Ces agents diffèrent selon le fondement légal sur lequel est basée la disposition envisagée. L'article 1er (amendé) du projet rappelle à ce sujet les différentes lois qui, chacune pour la matière qu'elle concerne, investissent des agents différents d'un certain pouvoir de police judiciaire.

La constatation de cette diversité dans les poursuites des infractions et dans les peines dont ces dernières sont passibles, amène le Conseil d'Etat à répéter la suggestion déjà formulée lors de l'examen d'un projet antérieur relatif au transport par route (L.4685/2), de soumettre tout au moins la répression de toutes les infractions en matière de roulage à un régime uniforme en recourant à la loi.

Il serait souhaitable aussi que, sans attendre le vote d'une loi, le Gouvernement unifie, dans la mesure où cela est possible, les règles applicables aux moyens de transport par route, et celles relatives aux véhicules sur rail lorsque les voies ferrées sont établies sur une voie publique, ainsi que le Conseil d'Etat en avait émis le vœu dans son avis n° L. 4188.

Le projet divise les croisements de voies publiques et de voies ferrées en deux catégories :

- a) les passages à niveau définis comme "le croisement total ou partiel d'une voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies sur siège propre";
- b) les traversées qui se distinguent des passages à niveau en ce que la voie ferrée est établie, non sur siège propre, mais soit dans la chaussée, soit en accotement en saillie ou de plain-pied, soit sur terre-plein.

La réglementation prévue par le projet est différente suivant qu'il s'agit d'un passage à niveau ou d'une traversée. Quant aux passages à niveau, le projet les divise en trois catégories, pour chacune desquelles il impose une signalisation différente comprenant des signaux obligatoires et des signaux complémentaires dont le placement peut être prescrit par le Ministre des Communications lorsque la situation locale le justifie.

Aux termes de l'article 19 du projet, "le Ministre des Communications ou son délégué détermine dans chaque cas : a) en ce qui concerne les passages à niveau la catégorie dans laquelle ils se classent ainsi que les compléments de signalisation visés aux articles 5 et 7 du présent arrêté royal". Ce texte pose le problème de savoir si le Roi peut déléguer un tel pouvoir au Ministre, et autoriser ce dernier à en subdéléguer tout ou partie à la personne qu'il désigne.

.../...

Pour le résoudre, il faut déterminer le fondement légal de la disposition citée. On peut songer ou à la loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, ou à la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et règlements de police sur les chemins de fer ou, plus rarement, à la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux, ou encore à la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways.

Suivant certains, toute la signalisation relative aux passages à niveau relèverait de la loi du 1er août 1899, mais il faut observer que les avis qu'ils citent à l'appui de leur opinion se rapportent aux seuls signaux avertisseurs. Or, le projet prévoit non seulement des signaux avertisseurs, mais des signaux d'interdiction, et ces derniers sortent manifestement du cadre de la loi du 1er août 1899. En effet, l'article 1er, alinéa 1er, de cette loi dispose : "Le Gouvernement est autorisé à faire par arrêté royal des règlements généraux ayant pour objet la police du roulage et de la circulation de tous les moyens de transport par terre, des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux", et le rapport fait à la Chambre des représentants énonce la règle suivante : "La police du roulage doit avoir en ~~vue~~ un double objet : la conservation des routes en même temps que la facilité et la sûreté de la circulation". Cette règle est à rapprocher de la définition donnée par Capitant dans son vocabulaire juridique : "Police du roulage, réglementation de la circulation des véhicules en vue d'assurer la conservation des routes ainsi que la sécurité et la liberté de circuler".

.../...

Par analogie, on peut dire que la police des voies ferrées, confiée au Roi par les lois citées précédemment, comprend les règles ayant pour objet d'assurer la conservation des voies ferrées ainsi que la facilité et la sécurité de la circulation des véhicules sur rail.

Or, s'il est certain que les signaux qui annoncent la proximité d'un passage à niveau ont pour objet d'assurer la sécurité de la circulation des véhicules sur route en avertissant les conducteurs de la proximité d'un obstacle éventuel (barrière ou convoi), il est non moins certain que les signaux interdisant de franchir le passage à niveau à l'approche d'un véhicule sur rail ont pour but d'assurer la facilité et la sécurité de la circulation des véhicules sur rail, de même que le signal interdisant aux autos de franchir un carrefour assure la sécurité et la facilité de la circulation des autos qui franchissent le carrefour perpendiculairement aux véhicules à qui l'arrêt a été imposé.

En conséquence, lorsque le Roi impose le placement de poteaux avertisseurs à proximité d'un passage à niveau, on peut admettre qu'il puisse le faire en exécution de la loi du 1er août 1899, mais lorsqu'il prévoit l'obligation de placer des signaux d'interdiction, c'est en vertu de son droit de police des voies ferrées qu'il agit. C'est, du reste, la raison pour laquelle l'arrêté royal du 25 août 1937 relatif à la circulation sur le chemin de fer et ses dépendances, dont l'article 2 interdit la circulation et le stationnement tant des piétons que des animaux et des véhicules aux passages à niveau, à l'approche d'un train, est, comme les autres qui l'ont précédé, pris sur la base de la loi du 12 avril 1835.

Dans le domaine de la police des voies ferrées, le Roi possède la plénitude du pouvoir de réglementation, sauf en ce qui concerne les lignes de tramways qui pourraient être concédées par des autorités sous tutelle ainsi que nous le verrons plus loin. Sous cette réserve, il peut donc classer les passages à niveau en catégories et déterminer pour chaque catégorie les mesures propres à assurer la sécurité de la circulation des véhicules sur rail. Il peut aussi, après avoir énoncé quels signaux complémentaires pourraient être placés, là où la situation le justifie, laisser au Ministre des Communications le soin de déterminer dans chaque cas les signaux complémentaires nécessaires. En agissant de la sorte, il se borne à charger le Ministre de mesures d'exécution de détail et garde l'essentiel de ses attributions.

Il en va de même lorsque le Roi charge le Ministre de parfaire la réglementation qu'il prend en classant, conformément aux critères qu'il énonce, tous les passages à niveau dans une des trois catégories du projet, comme lorsqu'il le charge de déterminer la signalisation à placer "au droit" des traversées ou à "l'approche des carrefours comportant des voies ferrées".

Ce qui est toutefois plus difficile à justifier, c'est l'autorisation donnée au Ministre de subdéléguer à une personne qu'il désigne, les pouvoirs que le Roi lui délègue. Cette disposition devrait être omise.

+

+

+

.../...

L'article 20 du projet est rédigé comme suit :

"Il est interdit d'utiliser la signalisation décrite au présent arrêté et reproduite à son annexe à d'autres fins que celles qui y sont prévues. Elle doit seule être employée pour donner aux usagers de la voie publique les indications qui en font l'objet".

Cet article reproduit presque mot à mot les deux premiers alinéas de l'article 120 de l'arrêté royal du 8 avril 1954.

Suivant les renseignements fournis par le fonctionnaire délégué, l'objet de la seconde phrase de l'article serait d'interdire aux autorités locales d'ajouter aux signaux prescrits par le projet des signaux complémentaires.

Cette phrase n'a toutefois d'objet que dans la mesure où il s'agit des signaux ressortissant à la loi du 1er août 1899, c'est-à-dire les signaux avertisseurs placés dans l'intérêt de la sécurité de la circulation routière.

Le pouvoir de police relativement aux voies ferrées que le projet concerne, appartenant au Roi en son entier, les autorités locales ne pourraient, sans excéder leurs pouvoirs, s'immiscer dans la signalisation qui relève de cette police.

.../...

Il en résulte que l'article 20 du projet a une portée semblable à celle des deux premiers alinéas de l'article 120 du règlement général sur la police de la circulation routière, dont il s'inspire.

+

+ +

Parmi les signaux prévus, le projet comprend les barrières.

Les barrières ne constituent un signal ni pour les véhicules sur rail dont elles assurent la sécurité, ni à l'égard des véhicules sur route pour lesquels elles constituent l'obstacle dont ils doivent précisément être avertis. Elles constituent, en réalité, un dispositif de protection.

D'ailleurs, ni le Code de roulage ni le protocole relatif à la signalisation routière annexé à la Convention internationale de Genève sur la circulation routière, ne considèrent les barrières des passages à niveau comme des signaux.

+

+ +

.../...

En modifiant les mentions explicatives des signaux n^{os} 4 et 5 figurant à l'annexe 1 de l'arrêté royal du 8 avril 1954, le projet donne à ces signaux une signification qui ne correspond plus que partiellement à celle prévue par l'article 15 du protocole sur la signalisation routière, annexé à la Convention internationale de Genève.

Il en est de même en ce qui concerne le signal 16 (croix de St-André). L'article 15 précité déclare que ce signal indique un passage à niveau sans barrières et que, "afin d'éviter toute confusion ... les passages à niveau avec barrières ne pourront pas être munis de ce signal". Or, l'article 6 du projet prescrit le placement de la croix de St-André aux passages à niveau de la 2ème catégorie qui, éventuellement, seront munis de barrières partielles.

L'article 4, dernier alinéa, prévoit un signal indiquant un passage pour piétons, qui ne correspond pas au signal 1, 17, prévu par le protocole sur la signalisation routière.

La Convention internationale sur la circulation routière et le protocole relatif à la signalisation routière signés à Genève le 19 septembre 1949 ont été approuvés par la loi du 1er avril 1954.

Dans l'avis L.4188/2, le Conseil d'Etat fait remarquer qu'il est contraire à la Convention d'établir des signaux différents de ceux prévus par le protocole en vue d'indiquer le même objet ou la même obligation ou interdiction. Est, dès lors, contraire à la Convention, le signal prévu par le projet pour indiquer le passage pour piétons.

Il est également contraire à la Convention d'établir des signaux dont la signification diffère de celle prévue au protocole. Il en est ainsi des signaux 1, 2 et de la croix de St-André, prévus aux annexes du projet.

+
+ +

Les lois des 12 avril 1835 (article 2) et 23 juillet 1926 (article 17) ont chargé le Roi de régler la police des chemins de fer. Le même pouvoir a été accordé au Roi par la loi du 24 juin 1855 (article 8) en ce qui concerne les chemins de fer vicinaux. Enfin, la loi du 1er août 1899 (article 1er) autorise le Roi à faire des règlements généraux ayant pour objet la circulation routière.

Quant à la police des tramways, la loi du 9 juillet 1875 (article 7) la confie aux autorités dont émane la concession, c'est-à-dire au Roi, aux conseils communaux ou provinciaux ou, enfin, aux députations permanentes.

Il en résulte que le projet, dans la mesure où il concerne les tramways, n'aura de fondement légal qu'à l'égard des tramways concédés par le Roi. Dès lors, il faudrait prévoir expressément que le projet ne s'applique pas aux tramways concédés par les conseils communaux ou provinciaux, ou par les députations permanentes.

+
+ +

.../...

EXAMEN DU TEXTE.

Le préambule vise les arrêtés royaux des 26 mars 1936, relatif à la signalisation des passages à niveau, et 25 août 1937, relatif à la circulation sur le chemin de fer et ses dépendances. La mention de ces arrêtés que le projet abroge doit être omise.

Le visa des arrêtés du 24 mai 1913, du 7 février 1898 et du 27 janvier 1931 qui ne constituent pas le fondement légal du projet et qu'il ne modifie pas, si ce n'est pour en abroger certains articles, est superflu et doit être également omis.

La loi du 25 juillet 1891 a été modifiée par celle du 20 juillet 1927.

La loi du 9 juillet 1875 a été modifiée non seulement par la loi du 15 août 1897 mais encore par celle du 29 août 1931. Il faudrait, de plus, citer spécialement l'article 11 de la loi du 9 juillet 1875.

Articles 1er et 2.

Par amendement du Gouvernement, un nouveau texte a été proposé pour l'article 1er, et l'ordre de ces deux articles a été interverti.

Le nouvel article 2 désigne les fonctionnaires et agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions aux dispositions du projet. La compétence attribuée aux agents visés n'exclut pas celle des

autres personnes qui, en raison des pouvoirs généraux qu'elles tiennent des dispositions organiques de leurs fonctions, ont également pour mission de rechercher et de constater les infractions aux dispositions du projet. Pour éviter toute confusion à ce sujet, il serait utile de commencer l'article comme suit :

"Sont spécialement qualifiés, suivant le cas ...".

La loi du 9 juillet 1875 a, en outre, été modifiée, comme il a déjà été rappelé, par celle du 29 août 1931.

En ce qui concerne la distinction faite par le projet entre les infractions qui doivent être punies conformément à la loi du 1er août 1899 et celles qui sont passibles des peines prévues par la loi du 6 mars 1818, le Conseil d'Etat renvoie à l'observation générale déjà formulée.

Il y a lieu de faire remarquer, de plus, que l'application des sanctions "conformément à la loi du 1er août 1899" aura pour effet que non seulement les peines prévues par cette loi, mais également les articles 6 et 7 de cette loi, seront d'application en cas d'infraction aux dispositions du présent projet.

Les articles 1er et 2 seraient enfin mieux à leur place à la fin du projet. C'est, en effet, là que sont habituellement insérés les articles relatifs aux infractions aux dispositions d'une loi ou d'un règlement.

Article 3.

Une autre rédaction est proposée ci-après pour le texte du 1°.

Le texte du 2° et du 3° a été remplacé par amendement du Gouvernement en date du 16 novembre 1956. Il ne soulève pas d'observation.

CHAPITRE Ier.Section 1ère. Passages à niveau.Article 4.

Il y a lieu de faire dans cet article la distinction entre les signaux et les barrières. Cette remarque vaut également pour les articles 7, 19 et 22.

Les mots "au droit du passage à niveau" devraient être remplacés par "au passage à niveau".

L'expression "passe-piétons" serait avantageusement remplacée par celle de "passage pour piétons".

L'article prévoit que la lisse des barrières est divisée en bandes peintes alternativement en rouge et en blanc et pourvue de dispositifs ou produits réfléchissants. Cette partie de l'article devrait être reportée à l'article 22 qui traite spécialement de ces questions.

Article 6 (amendé).

Le texte relatif à la signalisation à distance a été remanié afin de rendre plus claire la distinction entre les deux cas envisagés par l'article.

Article 7.

Au 4, les mots "un signal positif de passage" seraient avantageusement remplacés par les mots "un signal autorisant le passage".

Article 10.

Par amendement du 24 novembre 1956, une nouvelle disposition a été insérée après le premier alinéa de cet article. Suivant cette disposition, la signalisation peut être complétée par des chicanes ou des tourniquets. Etant donné que les chicanes et les tourniquets ne sont pas des signaux, le texte de l'amendement doit être légèrement modifié.

Le dernier alinéa de l'article, qui n'énonce aucune règle nouvelle, peut être omis sans inconvénient.

.../...

Section 2. - Traversées.Article 12.(amendé)

Dans le premier alinéa de cet article, tel qu'il est amendé, il y a lieu de supprimer le mot "déjà" qui pourrait faire croire que l'autorité est liée par la situation existante.

CHAPITRE II. - CIRCULATION SUR LES VOIES FERREES ET LEURS
DEPENDANCES.

Le texte de ce chapitre a été remanié. Afin de mieux grouper d'après la matière les dispositions des articles 13 à 18, il est proposé de répartir la matière du chapitre entre les trois sections suivantes.

Section 1ère. - Dispositions générales.

Cette section comprendrait les règles applicables aux voies ferrées en général, peu importe que celles-ci soient établies sur la voie publique ou sur siège propre. Elle reprendrait l'article 14, alinéas 1er à 4, ainsi que les articles 16 et 18 du projet.

.../...

Section 2. - Circulation sur les parties de voies ferrées, établies sur siège propre ou sur la voie publique mais en dehors de la chaussée.

Cette section comprendrait les règles spéciales de circulation sur les voies ferrées, pour autant que celles-ci soient établies sur siège propre ou en accotement de la chaussée ou sur terre-plein. Elle reprendrait les dispositions des articles 13 et 14, alinéas 2 et 3, du projet.

A l'article 13, alinéa 1er, les mots : "établies sur siège spécial" se rapportent aux "parties" et non aux "voies ferrées". Le texte néerlandais devrait, dès lors, être modifié comme suit: "Het verkeer ... is verboden op de op een speciale bedding aangelegde gedeelten van de spoorwegen"; quant au texte français, il serait préférable, pour la clarté, de placer une virgule après les mots "parties de voies ferrées".

La disposition de l'alinéa 2 de l'article 13 est inspirée par l'article 4 du règlement relatif à la circulation sur le chemin de fer et ses dépendances (A.R.25 août 1937). Cette disposition n'a de fondement légal que dans la mesure où elle se borne à un rappel du droit commun. Le Roi n'a, en effet, pas le pouvoir de modifier le jeu normal de la responsabilité civile.

.../...

Section 3 - Circulation aux passages à niveau et
traversées.

Cette section comprendrait les règles spéciales que les usagers de la route doivent respecter aux endroits visés. Elles s'ajoutent aux règles générales établies à la section 1ère. Elle reprendrait le texte de l'article 17 du projet.

Les deux derniers alinéas de cet article 17 contiennent des dispositions d'un ordre d'idées différent de celui qui précède. Elles auront pour effet de dégager, tantôt la responsabilité de l'exploitant de la voie ferrée, tantôt celle de l'usager de la route en cas d'accident : c'est pourquoi ces deux alinéas feront l'objet d'un article distinct.

CHAPITRE III. REGLES DE SIGNALISATION.

Ce chapitre a été remanié afin de faire ressortir la distinction entre les signaux et les barrières.

Article 19.

Après avoir précisé que la signalisation au passage à niveau incombe à l'exploitant de la voie ferrée et ne peut être placée qu'à son intervention, l'article 19 dispose en son dernier alinéa : "La signalisation à distance visée aux articles 4, 6, 11 et 12, incombe aux autorités légalement habilitées et ne peut être placée qu'à leur intervention".

Le problème que ce texte veut résoudre est donc de savoir, une fois la signalisation décidée sur base des dispositions légales qui ont été citées, à qui incombe la charge de son placement ?

Cette question est fort délicate et a fait l'objet d'un avis très nuancé du Comité permanent du Conseil de législation du 15 octobre 1936. Cet avis expose les deux thèses qui ont été développées au sein du Comité.

Suivant la première, la signalisation incomberait aux communes qui, en vertu de l'article 50 du décret du 14 décembre 1789 et l'article 3 du décret des 16-24 août 1790, sont tenues de faire jouir les habitants de la "sûreté dans les rucs", et plus spécialement de veiller "à tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques".

Suivant l'autre thèse, il est conforme au droit commun que celui qui crée un danger soit tenu d'assurer la charge des mesures nécessaires pour parer à ce danger.

En outre, l'article 9 du cahier des charges des concessions de chemins de fer (arrêté ministériel du 20 février 1866) prescrit qu'aux "abords des passages à niveau et des ouvrages d'art, le long des chemins et, en général, à tous les endroits où cela sera jugé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera établi des plantations, garde-corps, parapets, bornes, banquettes, heurtoirs ou autres ouvrages analogues".

.../...

Or, le placement de poteaux avertisseurs a pour but d'assurer la sécurité publique aux abords des passages à niveau.

C'est pourquoi, sans prendre position au sujet des deux thèses en présence, le Comité permanent suggérerait qu'il soit mis fin à la controverse par un texte.

Le Conseil d'Etat ne peut qu'émettre un avis semblable. Si l'intention du Gouvernement est, ainsi qu'il résulte des renseignements recueillis, de mettre à charge des communes le placement des signaux situés à distance du passage à niveau, il devrait, pour éviter tout litige, déposer un projet de loi dans ce sens.

Article 21.

Au 2°, "la présence d'une voie ferrée dans les carrefours" constitue toujours une traversée au sens que le projet (article 3 amendé) donne à ce terme. Les mots précités ainsi que les mots "dans le carrefour ou" figurant à l'alinéa suivant, sont donc superflus et peuvent être supprimés.

Article 22.

Le texte de l'article 4 relatif à la peinture des barrières doit être reproduit sans réserve à l'article 22. En effet, si le texte de l'article 4 ne visait pas les barrières partielles, il résulte de l'annexe que

la liste de ces barrières doit également être divisée en bandes peintes alternativement en rouge et en blanc.

Article 24.

L'article 11-3 de l'arrêté royal du 24 mai 1913 a été abrogé par arrêté royal du 28 octobre 1952. Il est donc inutile de l'abroger à nouveau.

Les dispositions modifiant les mentions explicatives de certains signaux figurant à l'annexe I de l'arrêté royal du 8 avril 1954, devraient faire l'objet d'un article distinct.

Article 25.

Les alinéas 2 et 3 de cet article devraient faire l'objet d'un article distinct.

Le Gouvernement a marqué son accord pour étendre la période transitoire prévue à l'alinéa 2 à la signalisation à distance. Mais il y a également lieu de prévoir une disposition transitoire en vue de la signalisation des passages à niveau et des traversées qui, actuellement, ne sont pourvus d'aucun signal.

+

+ +

.../...

Texte établi par le Conseil d'Etat. Ce texte comporte, indépendamment des observations formulées ci-avant, des modifications de forme qui ne nécessitent aucun commentaire.

Arrêté royal portant réglementation relative aux dispositifs de sécurité, à la signalisation des passages et traversées à niveau de la voie publique par des voies ferrées et à la circulation sur les voies ferrées et leurs dépendances.

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par les lois des 1er août 1924 et 16 décembre 1935;

Vu la loi du 1er avril 1954 portant notamment approbation de la Convention internationale sur la circulation routière et du protocole relatif à la signalisation routière, signés à Genève le 19 septembre 1949;

Vu l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux du 15 juin 1954, du 31 décembre 1954, du 13 juin 1956 et du 8 mai 1957;

Vu la loi du 6 mars 1818 concernant les peines à infliger pour les contraventions aux mesures générales d'administration intérieure, ainsi que les peines qui pourront être statuées par les règlements des autorités provinciales ou communales, modifiée par la loi du 5 juin 1934, notamment son article 1er;

.../...

Vu la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et règlements de police sur les chemins de fer, notamment les articles 2 et 3;

Vu la loi du 25 juillet 1891 revisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, modifiée par la loi du 20 juillet 1927;

Vu la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges, notamment l'article 17;

Vu la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux, modifiée par les lois des 11 août 1924, 20 juillet 1927, 29 août 1931 et 6 mai 1932, notamment l'article 8;

Vu la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, modifiée par les lois des 15 août 1897 et 29 août 1931, notamment les articles 7 et 11;

Considérant qu'en vue d'assurer la régularité et la célérité des services publics de transport en commun autant que la sécurité des voyageurs qui les utilisent, il y a lieu de réglementer l'exercice du droit de priorité de passage existant pour les véhicules sur rails;

Considérant qu'il y a lieu d'uniformiser les règles relatives à la circulation sur les voies ferrées et la signalisation des passages et traversées à niveau de la voie publique par des voies ferrées;

.../...

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

CHAPITRE Ier. - DISPOSITIFS DE SECURITE ET SIGNALISATION
AUX PASSAGES A NIVEAU ET TRAVERSEES.

Article 1er.-

Pour l'application des dispositions du présent arrêté :

- 1° les termes définis à l'article 2 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 ont la même signification que celle définie dans cet article;
- 2° le terme "passage à niveau" désigne le croisement total ou partiel d'une voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies sur siège propre;
- 3° le terme "traversée" désigne le croisement total ou partiel d'une voie publique par une ou plusieurs voies ferrées ne se trouvant pas sur siège propre;
- 4° le terme "voie ferrée sur siège propre" désigne toute voie ferrée établie en dehors de la voie publique.

Section 1ère. - Passages à niveau.

Article 2.-

Les passages à niveau sont, conformément à l'article 19 du présent arrêté, classés en trois catégories. Ils sont munis des dispositifs et des signaux suivants.

.../...

A. Passages à niveau de la première catégorie.Article 3.-

Les passages à niveau de la première catégorie sont munis de barrières manœuvrées par un garde-barrières. Les barrières interceptent toute la largeur de la voie publique (figure 3) et présentent une lisse placée à une hauteur de 0,80 à 1,20 m au-dessus du sol et à laquelle est suspendu un filet dont le bord inférieur se trouve au maximum à 0,50 m au-dessus du niveau de l'axe de la route.

Les barrières interceptant toute la largeur de la voie publique peuvent être remplacées par des barrières partielles placées en chicane des deux côtés de la voie ferrée et offrant, à la sortie, un passage libre de 3 m de largeur au moins et de la moitié de la largeur de la chaussée au plus (figure 6).

Article 4.-

Ces passages à niveau sont signalés :

1° à distance :

- par un signal de danger (figure 1) placé à une distance de 90 à 200 m du premier rail ou à une distance moindre si la disposition des lieux le justifie. Dans ce cas, le signal à distance est complété par un panneau rectangulaire portant en chiffres blancs sur fond bleu la distance à laquelle se trouve le passage à niveau;

.../...

2° au passage à niveau :

- par le signal n° 21 prévu à l'annexe 2 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 précité. Ce signal est fixé au milieu de la barrière ou sur la partie droite par rapport au sens suivi par les usagers de la voie publique qu'il concerne.

Lorsque le passage à niveau comporte un passage pour piétons, celui-ci est signalé par un signal d'indication conforme aux prescriptions de l'article 103 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 précité et portant le mot "attention" en lettres blanches sur fond bleu (figure 5).

Article 5.-

La signalisation aux passages à niveau définie à l'article 4 peut être complétée par :

1. Un feu rouge fixe (figures 4 et 7) dont le point le plus bas de la plage éclairante se trouve à une distance au-dessus du sol comprise entre 1,60 m et 2 m. Ce feu peut être à double face.

Le feu rouge fixe est placé à proximité de la barrière, sur la partie droite de la voie publique par rapport à la direction suivie par les conducteurs s'approchant du passage à niveau.

Ce feu s'allume de jour comme de nuit avant le commencement de la manoeuvre de fermeture des barrières et ne s'éteint que lorsque celles-ci sont complètement ouvertes. Des mesures appropriées sont prises pour que le feu rouge reste visible par temps ensoleillé.

.../...

Lorsque la disposition des lieux le justifie, un feu rouge fixe peut également être placé à gauche et ce feu a la même signification que celui placé à droite.

2. Un signal sonore qui doit être mis en action avant le commencement de la manoeuvre de fermeture des barrières et doit tinter pendant toute la durée de cette manoeuvre.

B. Passages à niveau de la deuxième catégorie.

Article 6.-

Les passages à niveau de la deuxième catégorie ne sont pas munis de barrières manoeuvrées par un garde-barrières.

Ils sont signalés :

1° à distance :

- lorsque la voie publique comporte une chaussée et est en dehors d'une agglomération :

- a) par trois balises placées à droite par rapport au sens suivi par les usagers de la voie publique qu'elles concernent, à des distances de 40 à 50 m, de 90 à 100 m et de 140 à 150 m du premier rail et portant respectivement 1, 2 ou 3 raies rouges sur fond blanc (figure 8);
- b) par un signal de danger placé sur la balise la plus éloignée de la voie ferrée (figure 8);

.../...

- lorsque la voie publique ne comporte pas de chaussée ou qu'elle se trouve dans une agglomération : par un signal de danger (figure 2) placé à une distance de 90 à 200 m du premier rail, ou à une distance moindre si la disposition des lieux le justifie. Dans ce cas, le signal à distance est complété par un panneau rectangulaire portant en chiffres blancs sur fond bleu la distance à laquelle se trouve le passage à niveau;

2° au passage à niveau :

- par un signal en forme de croix de Saint-André (figures 9 et 10) dont les bras sont peints en bandes alternées rouges et blanches. Ce signal est placé au voisinage de la voie ferrée et du côté droit par rapport au sens suivi par les usagers de la voie publique qu'il concerne.

Les bras inférieurs de la croix de Saint-André sont doubles si le passage à niveau comporte deux voies ferrées ou plus.

Le point le plus bas de la croix de Saint-André se trouve à au moins 2 m au-dessus du sol.

Le support de la croix de Saint-André est peint en bandes alternées rouges et blanches.

.../...

Article 7.-

Ces passages à niveau peuvent être munis de barrières partielles automatiques placées en chicane, des deux côtés de la voie ferrée et offrant à la sortie un passage libre de 3 m au moins et de la moitié de la chaussée au plus (figures 15 et 16).

La signalisation aux passages à niveau définis à l'article 6, peut être complétée par :

1. Un signal lumineux automatique (figures 11 et 12) placé sur le support de la croix de Saint-André et constitué d'un feu rouge clignotant ou de deux feux rouges placés sur une ligne horizontale et clignotant alternativement (70 à 90 allumages par minute et par feu). Ces feux peuvent être à double face.

Le point le plus bas de la plage éclairante se trouve au minimum à 1,90 m au-dessus du niveau de l'axe de la route.

2. Un signal sonore automatique. S'il est fait usage du signal lumineux rouge, le signal sonore doit tinter pendant toute la durée d'allumage. S'il est fait usage de barrières partielles, le signal sonore doit être mis en action avant le commencement de la manoeuvre de fermeture des barrières et doit tinter pendant toute la durée de cette manoeuvre.
3. Un signal automatique autorisant le passage, constitué d'un feu blanc lunaire clignotant (30 à 50 allumages par minute) (figures 13, 14 et 16). Ce feu peut être à double face. Il est obligatoire aux passages à niveau de la Société nationale des chemins de fer belges munis d'un ou de deux feux rouges clignotants automatiques.

.../...

Article 8.-

1. La signalisation lumineuse automatique prévue à l'article 7 peut être remplacée par une signalisation lumineuse commandée à la main.
2. Si, par suite de dérangements, les feux rouges ou le feu blanc lunaire présentent une lumière continue ou clignotent à une fréquence différente de la fréquence prévue, ils gardent leur signification.

Article 9.-

Lorsque la disposition des lieux le justifie, le signal en forme de croix de Saint-André et le signal lumineux (article 7-1) peuvent être reproduits à gauche.

Ces signaux ont la même signification que ceux placés à droite.

C. Passages à niveau de la troisième catégorie.Article 10.-

Les passages à niveau de la troisième catégorie ne sont pas munis de barrières. Ils sont signalés par le signal en forme de croix de Saint-André défini à l'article 6, 2°, mais tel qu'il figure en dimensions réduites à la figure 17 de l'annexe au présent arrêté.

Ces passages à niveau peuvent être munis de chicanes ou de tourniquets.

Les passages à niveau de la troisième catégorie sont ceux qui sont établis sur les sentiers.

.../...

Section 2. - Traversées.Article 11.-

Les traversées ne coïncidant pas avec un carrefour sont signalées :

1. à distance :

- par un signal n° 14 prévu à l'annexe 1 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 précité. Ce signal est placé à une distance de 90 à 200 m de la traversée et est complété par un panneau rectangulaire à fond bleu portant en caractères blancs le mot "TRAM" ou "TRAIN", selon le cas (figure 18);

2. à la traversée :

- soit par un panneau "TRAM" ou "TRAIN", selon le cas, placé dans le voisinage de la traversée, soit au-dessus de la chaussée à une hauteur comprise entre 4,50 m et 5 m, soit en dehors de la chaussée et à droite de celle-ci par rapport au sens suivi par les usagers de la voie publique qu'il concerne et à une hauteur minimum de 0,60 m (figures 19 et 20);
- soit par une signalisation lumineuse à feu fixe rouge ou à feu clignotant jaune orange.

Article 12.-

Les carrefours avec voies ferrées sont signalés :

1. à distance :

- par le signal indiqué au 1° de l'article 11 à moins que le carrefour ne soit muni des signaux 1, 2 ou 3 prévus à l'annexe 1 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 précité.

.../...

Dans ce cas, tout signal 1 ou 3 est complété par un panneau rectangulaire à fond bleu portant en caractères blancs le mot "TRAM" ou "TRAIN", selon le cas;

2. au carrefour :

- par la signalisation prévue ci-dessus, qui peut être complétée comme il est indiqué au 2° de l'article 11.

CHAPITRE II. - CIRCULATION SUR LES VOIES FERRÉES ET LEURS DÉPENDANCES.

Section 1ère. - Dispositions générales.

Article 13.-

Sans autorisation écrite et préalable de l'exploitant de la voie ferrée, il est défendu d'arrêter des véhicules et de déposer des objets de quelque nature qu'ils soient à un endroit où ils gênent le passage aisé des véhicules sur rails, ou le fonctionnement normal des appareils, ou masquent les signaux de la voie ferrée.

Il est interdit de s'accrocher de quelque façon que ce soit à un véhicule sur rails, de grimper sur les poteaux et pylônes, de dégrader les voies, leurs dépendances et le matériel d'exploitation, d'empêcher, d'entraver ou de retarder le service de la voie ferrée, de toucher aux signaux et aux appareils de voie et de les manoeuvrer, de franchir, d'escalader, d'ouvrir ou de fermer les barrières.

.../...

Article 14.-

Les voies ferrées établies dans la chaussée sont affectées par droit de priorité à la circulation des véhicules sur rails; l'usager de la voie publique tenu de céder le passage à un véhicule sur rails ne peut poursuivre sa marche que s'il peut le faire sans risque d'accident, eu égard à la position, l'éloignement et la vitesse du véhicule sur rails.

Tout usager de la voie publique doit, à l'approche d'un véhicule sur rails, dégager la voie ferrée et s'en écarter dès que possible, de manière à livrer passage à ce véhicule.

Section 2. - Circulation sur les parties des voies ferrées, établies sur siège propre ou sur la voie publique mais en dehors de la chaussée.

Article 15.-

La circulation des piétons, des conducteurs, des animaux de trait, de charge ou de monture, et des bestiaux est interdite sur les parties de voies ferrées établies sur siège propre ainsi que les dépendances de ces voies ferrées non accessibles au public, à moins d'une autorisation délivrée par l'exploitant de ces voies ferrées.

Nonobstant cette autorisation, tout piéton ou conducteur circulant sur ces parties des voies ferrées et sur ces dépendances, le fait à ses risques et périls et sous sa responsabilité; en cas d'accident, il n'est fondé à réclamer des dommages et intérêts que s'il prouve que l'accident résulte d'une faute imputable à l'exploitant des voies ferrées ou à ses agents.

Article 16.-

Lorsque la voie ferrée est établie sur la voie publique, mais en dehors de la chaussée, il est interdit aux conducteurs de circuler sur cette voie ferrée, de même qu'il est interdit d'y laisser circuler des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux.

Section 3 . - Circulation aux passages à niveau et traversées.

Article 17.-

Il est interdit à tout usager de la voie publique de s'engager sur un passage à niveau ou sur une traversée dans l'un des cas ci-après :

- a. lorsque les barrières sont en mouvement ou fermées;
- b. lorsqu'un feu rouge fixe ou clignotant est allumé ;
- c. lorsque le signal sonore est en fonctionnement.

Aux passages à niveau munis d'un passage pour piétons, cette interdiction n'est pas applicable aux piétons pour ce qui concerne le feu rouge et le signal sonore.

Article 18.-

Lorsqu'aucun dispositif de sécurité ni aucun signal interdisant le passage n'est prescrit, l'usager de la voie publique ne peut franchir un passage à niveau ou une traversée qu'après avoir pris toutes précautions pour s'assurer qu'aucun véhicule sur rails n'approche.

Pour les passages à niveau de la deuxième catégorie, l'usager de la voie publique est dispensé de cette précaution lorsque le signal autorisant le passage est allumé.

CHAPITRE III. - REGLES DE SIGNALISATION.Article 19.-

1. En tenant compte de l'importance du danger et de la prudence dont doit faire montre l'usager de la voie publique, eu égard à la priorité de passage des véhicules circulant sur voies ferrées, ainsi que de la situation des lieux, le Ministre des Communications ou son délégué détermine dans chaque cas :

- a. en ce qui concerne les passages à niveau : la catégorie dans laquelle ils se classent ainsi que les compléments de signalisation et les dispositifs de sécurité visés aux articles 5, 7 et 10 du présent arrêté;
- b. en ce qui concerne les traversées ne coïncidant pas avec un carrefour : la signalisation à placer à la traversée.

2. Le Ministre des Communications ou son délégué fixe le délai d'établissement de la signalisation qu'il a déterminée.

3. Le placement des dispositifs de sécurité et la signalisation au passage à niveau ou à la traversée incombent exclusivement à l'exploitant de la voie ferrée.

La signalisation à distance visée aux articles 4, 6, 11 et 12 incombe aux autorités légalement habilitées et ne peut être placée qu'à leur seule intervention.

Article 20.-

Il est interdit d'utiliser les dispositifs et signaux décrits au présent arrêté et reproduits à son annexe, à d'autres fins que celles qui y sont prévues. Ces signaux doivent seuls être employés pour donner aux usagers de la voie publique les indications qui en font l'objet.

Article 21.-

1. Par dérogation aux dispositions du chapitre I, les passages à niveau de la deuxième catégorie (article 6) ne sont pas signalés à distance lorsqu'il s'agit de voies ferrées affectées au trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux.

2. Par dérogation aux dispositions du chapitre I, les traversées ne doivent pas être signalées :

- lorsque le convoi sur rails marque l'arrêt avant de s'engager sur la traversée;
- lorsque le passage du convoi sur rails est réglé par un membre du personnel de l'exploitant de la voie ferrée muni du signal n° 21 prévu à l'annexe 2 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 précité. Ce signal ayant au moins 0,20 m de diamètre, doit être à double face et muni de matière réfléchissante;
- lorsque le carrefour est muni de la signalisation lumineuse prévue à l'article 104 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 précité;

- dans les agglomérations;
- lorsqu'il s'agit de voies ferrées affectées au trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes et fluviaux

Article 22.-

Les signaux tant fixes que mobiles et les panneaux utilisés pour la signalisation des passages à niveau et traversées à l'exception des balises, sont rendus visibles la nuit au moyen de matériaux réfléchissants si leur éclairage est insuffisant.

La lisse des barrières est divisée en bandes peintes alternativement en rouge et en blanc et pourvue de dispositifs ou produits réfléchissants.

Il ne peut être dérogé aux dispositions du présent article que lorsque le passage à niveau est situé sur un chemin de terre ou un sentier.

Article 23.-

1. La signification des signaux définis au présent arrêté, peut être complétée, précisée ou limitée par une indication en caractères blancs soit sur le signal, soit sur un panneau rectangulaire à fond bleu fixé en-dessous du signal.

.../...

2. Les usagers de la voie publique doivent se conformer à la signalisation décrite dans le présent arrêté dès que les signaux sont réguliers en la forme et suffisamment visibles.

3. Les injonctions des agents qualifiés prévalent sur la signalisation.

Article 24.-

Les mentions explicatives des signaux n^{os} 4, 5, 15 et 16 figurant à l'annexe 1 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 précité sont remplacées par :

signal n^o 4 : passage à niveau muni de barrières
manoeuvrées par un garde-barrières;

signal n^o 5 : passage à niveau non muni de barrières
manoeuvrées par un garde-barrières;

signal n^o 15 a-b-c : poteaux balises, approche d'un passage à niveau non muni de barrières
manoeuvrées par un garde-barrières;

signal n^o 16 a : passage à niveau non muni de barrières
manoeuvrées par un garde-barrières, voie
unique;

signal n^o 16 b : passage à niveau non muni de barrières
manoeuvrées par un garde-barrières, deux
voies et plus.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS GENERALES.Article 25.-

Le présent arrêté ne s'applique pas aux voies ferrées des tramways concédés par le conseil communal, le conseil provincial ou la députation permanente.

Article 26.-

Les infractions aux dispositions du présent arrêté sont sanctionnées, selon le cas, conformément à la loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par les lois des 1er août 1924 et 16 décembre 1935, ou à la loi du 6 mars 1818 concernant les peines à infliger pour les contraventions aux mesures générales d'administration intérieure, ainsi que les peines qui pourront être statuées par les règlements des autorités provinciales ou communales, modifiée par la loi du 5 juin 1934.

Article 27.-

Sont spécialement qualifiés, suivant le cas, pour rechercher et constater les infractions aux dispositions du présent arrêté, les fonctionnaires et agents désignés en application des dispositions :

- de l'article 11 de la loi du 9 juillet 1875, modifiée par celles des 15 août 1897 et 29 août 1931,
- de l'article 8 de la loi du 24 juin 1885, modifiée par celles des 11 août 1924, 20 juillet 1927, 29 août 1931 et 6 mai 1932,
- du titre II de la loi du 25 juillet 1891 modifiée par la loi du 20 juillet 1927,
- de l'article 4 de la loi du 1er août 1899 modifiée par celles des 1er août 1924 et 16 décembre 1935.

Article 28.-

Sont abrogés :

- 1° l'article 5, modifié par l'arrêté royal du 28 octobre 1952, et l'article 21 de l'arrêté royal du 24 mai 1913 portant règlement de police relatif à l'exploitation des chemins de fer vicinaux concédés ou à concéder par le Gouvernement;
- 2° l'article 12 de l'arrêté royal du 27 janvier 1931 contenant le règlement de police relatif à l'exploitation des tramways concédés ou à concéder par le Gouvernement en application de la loi du 9 juillet 1875;
- 3° les arrêtés royaux du 26 mars 1936 et du 23 mars 1939 relatifs à la signalisation des passages à niveau;
- 4° l'arrêté royal du 25 août 1937 relatif à la circulation sur le chemin de fer et ses dépendances, modifié par l'arrêté royal du 21 janvier 1939;

5° l'arrêté royal du 28 octobre 1952 modifiant, en ce qui concerne la signalisation, l'arrêté royal du 24 mai 1913 précité.

Article 29.-

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Article 30.-

Toutefois, la signalisation placée avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui ne correspond pas à celle figurée à l'annexe du présent arrêté, reste valable durant deux années.

Par contre, les signaux triangulaires de 0,70 m de côté et les barrières roulantes en usage avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, aux passages à niveau de la Société nationale des chemins de fer belges, sont maintenus en service jusqu'à leur renouvellement normal.

(Ainsi qu'il a été dit lors de l'examen du texte, il y aurait lieu de compléter l'article par une disposition transitoire relative au placement des signaux aux passages à niveau et aux traversées qui sont actuellement dépourvus de signalisation).

Article 31.-

Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à , le

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

Het ontwerp strekt er toe in een enkel besluit te regelen wat het noemt : de signalisatie van overwegen en van kruisingen van de openbare weg door spoorwegen die de overheid heeft geconcessionneerd, met uitsluiting van door de provincies en de gemeenten geconcessionneerde tramwegen, alsmede het verkeer op spoorwegen en dezer aanhorigheden en het verkeer op overwegen en kruisingen.

Algemene opmerkingen.

Het ontwerp betreft tegelijkertijd de politie over het wegverkeer, over de spoorwegen, over de buurtspoorwegen en over de door de Koning geconcessionneerde tramwegen.

Het steunt op de wetten van 12 april 1835, 9 juli 1875, 24 juni 1885, 23 juli 1926 en 1 augustus 1899 die de rechtsgrond zijn van 's Konings politiebevoegdheid op dit gebied.

In de adviezen L.3119 en L.4188 betreffende het ontwerp dat het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer is geworden, heeft de Raad van State gewezen op de verwarring die ontstaat door "het naast elkander bestaan van verschillende reglementen welke onderscheidenlijk op de buurtspoorwegen, op de stadstrams en op de andere gebruikers van de openbare weg toepasselijk zijn".

.../...

Het onderhavige ontwerp heeft dan ook de verdienste, dat het een bijdrage is tot de eenmaking van de reglementering.

Hoe beperkt ook kan deze eenmaking echter, zelfs op dit enge terrein, geen oplossing geven aan de ernstige moeilijkheden, veroorzaakt door de verscheidenheid van de wetten zelf die aan de politie-reglementen betreffende de spoorwegen, de buurtspoorwegen, de tramwegen en het wegverkeer ten grondslag liggen.

Zo zijn in de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en de reglementen op de politie van het vervoer voor de bestraffing van overtredingen van deze reglementen andere straffen gesteld dan in de wetten betreffende de politie over de spoorwegen, buurtspoorwegen en tramwegen.

Overtredingen van de bepalingen van het ontwerp zullen dus op een verschillende wijze gestraft worden naargelang die bepalingen hun rechtsgrond vinden in de wet van 1899 dan wel in de wetten van 12 april 1835, 24 juni 1885 of 9 juli 1875 betreffende respectievelijk de spoorwegen, de buurtspoorwegen en de tramwegen. Overtreding van eenzelfde bepaling zal bovendien anders gestraft worden naargelang de feiten met het wegverkeer dan wel met de politie over de spoorwegen verband houden.

.../...

In dit opzicht maakt artikel 2 een onderscheid tussen de artikelen van het ontwerp die steunen op de wet van 1899 en die welke hun rechtsgrond vinden in de wetgeving betreffende de spoorwegen, de buurtspoorwegen of de tramwegen. Overtredingen van de eerstbedoelde artikelen worden gestraft overeenkomstig de wet van 1899, terwijl overtredingen van de andere artikelen kunnen worden gestraft met de straffen gesteld in de wet van 6 maart 1818, gewijzigd bij de wet van 5 juni 1934.

De Raad van State merkt hierbij op, dat de Koning niet bevoegd is om uit te maken welke straffen op de genoemde overtredingen staan. Alleen de rechter is bevoegd om te zeggen welke strafwet op een bepaald feit toepassing vindt. Moet hij nu kennis nemen van overtredingen van bepalingen van eenzelfde besluit, waarvan echter de rechtsgrond en dus ook de straffen naar gelang van het geval verschillen, dan komt de rechter voor een uiterst moeilijke, zoniet onontwarbare toestand te staan.

Dezelfde moeilijkheid zal zich voordoen voor agenten, die bevoegd zijn om toe te zien dat de bepalingen van het ontwerp worden nagekomen en om overtredingen op te sporen. Die agenten verschillen naar gelang van de rechtsgrond waarop de overtreden bepaling steunt. In dit verband herinnert het geamendeerde artikel 1 van het ontwerp aan de wetten die, ieder op haar eigen terrein, aan verschillende agenten een bepaalde bevoegdheid van gerechtelijke politie toekennen.

.../...

Deze verschillen in de vervolging en de bestraffing van overtredingen nopen de Raad van State tot het herhalen van een wenk, die hij reeds bij het onderzoek van een vroeger ingediend ontwerp betreffende het wegvervoer (L.4685/2) heeft gegeven, namelijk dat, althans voor de bestraffing van alle overtredingen inzake verkeer, een wet in een eenvormige regeling zou voorzien.

Overeenkomstig de wens die de Raad in zijn advies nr L.4188 heeft uitgedrukt, zou de Regering, in afwachting van een wet, nu reeds in de mate van het mogelijke voor eenheid moeten zorgen in de regelen terzake van wegverkeer en, voor zover de sporen zich op de openbare weg bevinden, ook van het spoorverkeer.

+
+ +

De kruisingen van openbare wegen en spoorwegen worden in het ontwerp in twee categorieën ingedeeld :

- a. overwegen, die omschreven worden als "de gehele of gedeeltelijke kruising van een openbare weg door één of meer op een eigen bedding aangelegde sporen";
- b. kruisingen, die hierin van de overwegen verschillen, dat de spoorweg niet op eigen bedding, maar ofwel in de rijbaan, ofwel op een verhoogde of een gelijkgrondse berm, ofwel op een ophoging is aangelegd.

.../...

De ontworpen regelen verschillen naargelang het een overweg of een kruising betreft. De overwegen deelt het ontwerp in drie categorieën in en voor ieder daarvan legt het een verschillende signalisatie op, bestaande uit verplichte tekens en uit aanvullende tekens, waarvan de Minister van Verkeerswezen de opstelling kan bevelen indien de plaatsgesteldheid dit verantwoordt.

Luidens artikel 19 van het ontwerp "bepaalt de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde in elk geval : a) wat de overwegen betreft : tot welke categorie zij behoren alsmede de in de artikelen 5 en 7 van dit koninklijk besluit bedoelde aanvullende signalisatie". Deze tekst doet de vraag rijzen, of de Koning een dergelijke bevoegdheid aan de Minister kan opdragen en hem kan machtigen tot gehele of gedeeltelijke overdracht van die bevoegdheid aan de door hem aangewezen persoon.

Opdat die vraag kan worden beantwoord, moet de rechtsgrond van die bepaling worden vastgesteld. In aanmerking komt ofwel de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en de reglementen op de politie van het vervoer, ofwel de wet van 12 april 1835 betreffende de vervoerprijzen en de reglementen op de politie der spoorwegen, of ook, maar in mindere mate, de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen, of nog de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen.

.../...

Sommigen achten de wet van 1 augustus 1899 toepasselijk op de ganse signalisatie van overwegen, maar de tot staving van die zienswijze aangehaalde adviezen betreffen alleen de waarschuwingstekens. Het ontwerp handelt echter niet alleen over waarschuwingstekens, maar ook over verbodstekens, en die vallen ontegenzeggelijk buiten het kader van de wet van 1 augustus 1899. Artikel 1, eerste lid, van die wet zegt immers : "Aan de Regering wordt machtiging verleend om bij koninklijk besluit algemene verordeningen uit te vaardigen tot regeling van de politie op het vervoer en op het verkeer van alle vervoermiddelen te lande, van trek-, last- of rijdieren en van vee", en het verslag aan de Kamer der Volksvertegenwoordigers geeft de volgende regel aan : "De politie van het vervoer moet een dubbel doel nastreven : de instandhouding van de wegen alsmede het gemak en de veiligheid van het verkeer". Deze regel kan worden vergeleken met de definitie van Capitant in zijn "Vocabulaire juridique : Police du roulage, réglementation de la circulation des véhicules en vue d'assurer la conservation des routes ainsi que la sécurité et la liberté de circuler".

Bij analogie kan worden gezegd, dat de politie over de spoorwegen, die door de hiervoren vermelde wetten aan de Koning is toevertrouwd, de regelen bevat die er toe strekken de instandhouding van de spoorwegen en het gemak en de veiligheid van het spoorwegverkeer te verzekeren.

Nu staat het vast, dat de tekens die de nabijheid van een overweg aankondigen, tot doel hebben de veiligheid van het wegverkeer te verzekeren door de bestuurders te waarschuwen voor een eventuele nabije

hinderpaal, afsluitboom of spoortrein. Maar het staat evenzeer vast, dat de tekens die het oversteken van de overweg bij het naderen van een spoorvoertuig verbieden, tot doel hebben het gemak en de veiligheid van het spoorwegverkeer te verzekeren, evenals het verkeers-
teken dat auto's verbiedt een kruispunt over te steken, een veilig en gemakkelijk verkeer bevordert voor auto's die het kruispunt oversteken in de richting loodrecht op die van de voertuigen, welke verplicht zijn te stoppen.

Wanneer de Koning bepaalt, dat nabij een overweg waarschuwingspalen moeten worden aangebracht, mag men dus aannemen dat hij dit kan ter uitvoering van de wet van 1 augustus 1899, maar wanneer hij het opstellen van verbodstekens voorschrijft, handelt hij krachtens zijn politiebevoegdheid inzake spoorwegen. Daarom is het overigens, dat het koninklijk besluit van 25 augustus 1937 betreffende het verkeer op de spoorweg en dezes aanhorigheden, waarvan artikel 2 het verkeer en het stilstaan zo van voetgangers als van dieren en voertuigen op de spoorweg bij het naderen van een trein verbodt, zoals de andere daaraan voorafgaande besluiten, uitgevaardigd is op grond van de wet van 12 april 1835.

Op het gebied van de politie over de spoorwegen bezit de Koning volle verordenende bevoegdheid, behalve wat de tramlijnen betreft die, zoals verder zal worden gezegd, geconcessionneer kunnen zijn door onder voogdij gestelde lichamen. Met dit voorbehoud kan de Koning de overwegen dus in categorieën indelen en voor elke categorie de maatregelen vaststellen die de veiligheid van het spoorwegverkeer verzekeren .

Na te hebben bepaald welke aanvullende tekens kunnen worden geplaatst, waar de plaatsgesteldheid dit verantwoordt, kan hij aan de Minister van Verkeerswezen de zorg overlaten, voor elk geval te bepalen welke aanvullende tekens moeten worden aangebracht. Zodoende belast hij de Minister alleen met de minder belangrijke uitvoeringsmaatregelen, terwijl hij zijn voornaamste bevoegdheid zelf behoudt.

Hetzelfde geldt wanneer de Koning de Minister er mede belast zijn eigen reglementering af te werken door alle overwegen overeenkomstig de door hem bepaalde maatstaven in een der drie categorieën van het ontwerp in te delen, en zelfs wanneer hij hem er mede belast te bepalen, welke signalisatie "aan de kruisingen" of "nabij een kruispunt met sporen" moet worden aangebracht.

Moeilijker te verantwoorden is echter de machtiging die aan de Minister wordt verleend om de bevoegdheid welke hem door de Koning is opgedragen, over te dragen aan een door hem aangewezen persoon. Deze bepaling ware te schrappen.

+
+ +

Artikel 20 van het ontwerp luidt :

"Het is verboden de in dit besluit beschreven en in zijn bijlagen afgebeelde signalisatie voor andere dan de voorziene doeleinden te gebruiken. Zij alleen mag worden gebezigd om aan de gebruikers van de openbare weg de aanduidingen te geven waarvoor zij gelden".

.../...

Dit artikel herhaalt bijna woordelijk de eerste twee leden van artikel 120 van het koninklijk besluit van 8 april 1954.

Naar uit de door de gemachtigde ambtenaar verstrekte inlichtingen blijkt, zou de tweede volzin van het artikel er toe strekken, de plaatselijke overheden te verbieden nog andere dan de door het ontwerp voorgeschreven tekens aan te brengen.

Deze volzin heeft echter alleen zin voor zoverre het gaat om tekens waarvoor de wet van 1 augustus 1899 geldt, dit zijn waarschuwingstekens aangebracht in het belang van de veiligheid van het wegverkeer.

Daar de politiebevoegdheid aangaande de in het ontwerp bedoelde spoorwegen geheel bij de Koning berust, mogen de plaatselijke overheden zich niet met de tot die politie behorende signalisatie inlaten zonder hun bevoegdheid te buiten te gaan.

Artikel 20 heeft dus nagenoeg dezelfde draagwijdte als de eerste twee leden van artikel 120 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer waarvan het uitgaat.

+
+ +

Onder de door het ontwerp voorgeschreven tekens komen ook de afsluitbomen voor.

.../...

Afsluitbomen zijn geen tekens, evenmin voor het spoorverkeer waarvan zij de veiligheid moeten bevorderen, als voor het verkeer op de weg, waar zij de hinderpaal vormen waarvoor voertuigen juist moeten worden gewaarschuwd. In feite zijn ze beschermingsinrichtingen.

Als verkeerstekens worden afsluitbomen op overwegen niet aangemerkt in het verkeersreglement, noch in het protocol over de verkeerstekens dat gevoegd is bij het internationaal verdrag van Genève nopens het wegverkeer.

+
+ +

Na de ontworpen wijziging van de teksten ter verklaring van de tekens nrs 4 en 5 uit bijlage 1 van het koninklijk besluit van 8 april 1954, zal de betekenis van deze tekens nog slechts gedeeltelijk overeenstemmen met die welke er aan is gegeven in artikel 15 van het bij het internationaal verdrag van Genève gevoegde protocol over de verkeerstekens.

Hetzelfde geldt voor het teken nr 16 (Sint-Andrieskruis). Evengenoemd artikel 15 bepaalt, dat dit teken een onbewaakte spoorwegovergang aankondigt en dat "ter vermijding van verwarring bewaakte spoorwegovergangen niet van dit teken zijn voorzien".

Artikel 6 van het ontwerp schrijft echter voor, dat het Sint-Andrieskruis wordt aangebracht aan overwegen van de tweede categorie, die eventueel van gedeeltelijke afsluitbomen zijn voorzien.

.../...

Artikel 4, laatste lid, bepaalt, dat een teken moet worden aangebracht om de doorgang voor voetgangers aan te duiden. Dit teken is niet in overeenstemming met het teken 1, 17, voorgeschreven door het protocol nopens de verkeerstekens.

Het internationaal verdrag nopens het wegverkeer en het protocol nopens de verkeerstekens, ondertekend te Genève op 19 september 1949, zijn goedgekeurd door de wet van 1 april 1954.

In het advies L.4188/2 maakt de Raad van State de opmerking, dat het in strijd is met het verdrag tekens in te voeren die hetzelfde voorwerp, hetzelfde gebod of hetzelfde verbod op een andere wijze aanduiden dan in het protocol. Strijdig met het verdrag is dus het teken dat door het ontwerp wordt voorgeschreven om de doorgang voor voetgangers aan te duiden.

Is eveneens strijdig met het verdrag, het invoeren van tekens die een andere dan de in het protocol omschreven betekenis hebben. Dit is het geval met de tekens 1, 2 en met het Sint-Andrieskruis, zoals zij in de bijlagen van het ontwerp zijn voorgeschreven.

+

+ +

De wetten van 12 april 1835 (artikel 2) en 23 juli 1926 (artikel 17) hebben de Koning gelast de politie over de spoorwegen te regelen. Dezelfde bevoegdheid heeft de wet van 24 juni 1855 (artikel 8) aan de Koning opgedragen inzake buurtspoorwegen. Tenslotte machtigt de wet van 1 augustus 1899 (artikel 1) de Koning tot het opmaken van algemene reglementen betreffende het wegverkeer.

.../...

De politie over de tramwegen is door de wet van 9 juli 1875 (artikel 7) opgedragen aan de overheid die de concessie verleent, dit is aan de Koning, aan de gemeenteraden of aan de provinciale raden, of nog aan de bestendige deputatie.

Voor zover het ontwerp de tramwegen betreft, zal het alleen rechtsgrond hebben ten aanzien van door de Koning geconcessioneerde tramwegen. Daarom zou uitdrukkelijk moeten worden bepaald, dat het ontwerp niet van toepassing is op de door de gemeenteraden, de provinciale raden of de bestendige deputaties geconcessioneerde tramwegen.

+

+ +

Onderzoek van de tekst.

De aanhef verwijst naar het koninklijk besluit van 26 maart 1936 betreffende de signalisatie van de overwegen, en naar het koninklijk besluit van 25 augustus 1937 betreffende het verkeer op de spoorweg en dezes aanhorigheden. Daar deze besluiten door het ontwerp worden opgeheven, hoeven zij in de aanhef niet te worden vermeld.

Ook de verwijzing naar de besluiten van 24 mei 1913, 7 februari 1898 en 27 januari 1931, die niet de rechtsgrond van het ontwerp zijn en door het ontwerp niet worden gewijzigd, tenzij om er enkele artikelen van op te heffen, moet als overbodig worden weggelaten.

.../...

De wet van 25 juli 1891 is gewijzigd door de wet van 20 juli 1927.

De wet van 9 juli 1875 is niet alleen gewijzigd door de wet van 15 augustus 1897, maar ook door die van 29 augustus 1931. Bovendien zou in het bijzonder artikel 11 van de wet van 9 juli 1875 moeten worden aangehaald.

Artikelen 1 en 2.

Een Regeringsamendement stelt voor artikel 1 een nieuwe tekst voor en verandert de volgorde van beide artikelen.

Het nieuwe artikel 2 wijst de ambtenaren en beambten aan die gelast zijn overtredingen van de bepalingen van het ontwerp op te sporen en vast te stellen. De aan bovenbedoelde beambten toegekende bevoegdheid sluit die van de andere personen niet uit die, toch ook, op grond van de algemene bevoegdheid die zij aan de organieke bepalingen betreffende hun ambt ontleen, tot opdracht hebben overtredingen van de bepalingen van het ontwerp op te sporen en vast te stellen. Opdat terzake geen misverstand zou heersen, stelle men het begin van het artikel als volgt :

"Naar gelang van het geval worden bijzonder bevoegd verklaard ...".

Zoals gezegd, is de wet van 9 juli 1875 ook gewijzigd door de wet van 29 augustus 1931.

.../...

Voorzover betreft het in het ontwerp gemaakte onderscheid tussen overtredingen die overeenkomstig de wet van 1 augustus 1899 moeten worden gestraft en overtredingen waarop de in de wet van 6 maart 1818 gestelde straffen staan, verwijst de Raad van State naar de reeds gemaakte algemene opmerking.

Bovendien moet nog worden opgemerkt, dat de bestraffing "overeenkomstig de wet van 1 augustus 1899" tot gevolg zal hebben, dat niet alleen de door bedoelde wet gestelde straffen maar ook de artikelen 6 en 7 van die wet toepassing zullen vinden in geval van overtreding van de bepalingen van dit ontwerp.

De artikelen 1 en 2 zouden ten slotte beter aan het einde van het ontwerp komen. De artikelen betreffende de overtredingen van wets- of reglements-bepalingen komen immers doorgaans achteraan.

Artikel 3.

Hieronder wordt een andere lezing voorgesteld voor de tekst van 1°.

De tekst van 2° en 3° is bij amendement van de Regering van 16 november 1956 vervangen. Hierbij hoeven geen opmerkingen te worden gemaakt.

.../...

HOOFDSTUK I.Afdeling 1. - Overwegen.Artikel 4.

In dit artikel moet een onderscheid worden gemaakt tussen tekens en afsluitbomen. Deze opmerking geldt eveneens voor de artikelen 7, 19 en 22.

In de Franse tekst zouden de woorden "au droit du passage à niveau" moeten worden vervangen door de woorden "au passage à niveau".

Eveneens in de Franse tekst ware "passage pour piétons" beter dan "passe-piétons".

Het artikel zegt, dat de balk van de afsluitbomen in afwisselend rood en wit geschilderde banden wordt verdeeld en voorzien van reflecterende inrichtingen of producten. Dit gedeelte van het artikel zou moeten worden overgebracht naar artikel 22, dat hierop speciaal betrekking heeft.

Artikel 6. (geamendeerd)

De tekst betreffende de signalisatie of afstand is omgewerkt, dat een duidelijker onderscheid ontstaat tussen beide in het artikel bedoelde gevallen.

.../...

Artikel 7.

In 4 zouden de woorden "een positief door-gangssignaal" best vervangen worden door de woorden "een signaal dat de doorgang vrijmaakt".

Artikel 10.

Een amendement van 24 november 1956 heeft na het eerste lid van dit artikel een nieuwe bepaling ingevoegd, luidens welke de signalisatie kan worden aangevuld met schotten en draaibomen. Daar dit echter geen tekens zijn, moet de tekst van het amendement enigszins worden gewijzigd.

Het laatste lid van het artikel, dat geen nieuwe regel inhoudt, kan zonder bezwaar worden geschrapt.

Afdeling 2.- Kruisingen.Artikel 12.(geamendeerd)

In het eerste lid van dit artikel (geamendeerd) schrappen men het woord "reeds", dat de indruk kan wekken als zou de overheid door de bestaande toestand gebonden zijn.

.../...

HOOFDSTUK II. - VERKEER OP DE SPOORWEGEN EN
DEZER AANHORIGHEDEN.

De tekst van dit hoofdstuk is omgewerkt. Om het bepaalde in de artikelen 13 tot 18 beter volgens de behandelde stof te groeperen, wordt voorgesteld de stof van dit hoofdstuk over de volgende drie afdelingen te verdelen.

Afdeling 1. - Algemene bepalingen.

Deze afdeling zou de regels omvatten die van toepassing zijn op de spoorwegen in het algemeen, onverschillig of deze op de openbare weg of op een eigen bedding zijn aangelegd. Zij zou bestaan uit artikel 14, eerste en vierde lid, en uit de artikelen 16 en 18 van het ontwerp.

Afdeling 2.- Verkeer op de gedeelten van spoorwegen aan-
gelegd op een eigen bedding of op de openbare
weg, doch buiten de rijbaan.

Deze afdeling zou de bijzondere regels omvatten voor het verkeer op de spoorwegen, voor zover deze aangelegd zijn op een eigen bedding of in een berm van de rijbaan ofwel in een ophoging. Zij zou de bepalingen van de artikelen 13 en 14, tweede en derde lid, van het ontwerp overnemen.

.../...

In artikel 13, eerste lid, behoren de woorden "op een speciale bedding aangelegde" bij "gedeelten" en niet bij "spoorwegen". De Nederlandse tekst ware dus als volgt te wijzigen : "Het verkeer . . . is verboden op de op een speciale bedding aangelegde gedeelten van de spoorwegen"; in de Franse tekst schrijve men duidelijkheidshalve een komma na de woorden "parties de voies ferrées".

Het bepaalde in het tweede lid van artikel 13 gaat uit van artikel 4 van het reglement betreffende het verkeer op de spoorweg en dezes aanhorigheden (k.b.25 augustus 1937). Deze bepaling heeft slechts rechtsgrond inzover zij alleen maar het gemeen recht in herinnering brengt. De Koning is immers niet bevoegd om de normale werking van de regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid te wijzigen.

Afdeling 3.- Verkeer aan overwegen en kruisingen.

In deze afdeling zouden de bijzondere regels worden opgenomen welke de weggebruikers op de bedoelde plaatsen in acht moeten nemen. Zij sluiten aan bij de algemene regels van afdeling 1. De tekst van artikel 17 van het ontwerp zou in deze afdeling worden overgenomen.

.../...

De laatste twee leden van bedoeld artikel 17 bevatten bepalingen die niet geheel in de lijn liggen van de andere leden van hetzelfde artikel. Zij zullen tot gevolg hebben, dat nu eens de spoorwegexploitant dan weer de weggebruiker niet aansprakelijk wordt geacht wanneer zich een ongeval voordoet. Daarom zullen deze twee leden een afzonderlijk artikel vormen.

HOOFDSTUK III. - SIGNALISATIEREGELEN.

Dit hoofdstuk is zo omgewerkt, dat het onderscheid tussen tekens en afsluitbomen uitkomt.

Artikel 19.

Na te hebben bepaald dat de signalisatie aan de overweg ten laste van de spoorwegexploitant is en dat zij niet buiten hem om mag worden aangebracht, bepaalt artikel 19, laatste lid : "De in de artikelen 4, 6, 11 en 12 bedoelde signalisatie op afstand is ten laste van de wettelijk bevoegd verklaarde autoriteiten en mag alleen met dezer tussenkomst aangebracht worden".

De vraag die deze tekst wil oplossen, is dus, wie met het aanbrengen van de signalisatie is belast, als eenmaal op grond van de aangehaalde wetsbepalingen is beslist, de signalisatie aan te brengen.

.../...

Dit is een zeer kiese vraag, waarover het vast comité van de raad der wetgeving op 15 oktober 1936 een genuanceerd advies heeft gegeven. Dit advies vermeldt twee stellingen die in het comité zijn uiteengezet.

Volgens de eerste zou de signalisatie ten laste zijn van de gemeenten die, op grond van artikel 50 van het decreet van 14 december 1789 en op grond van artikel 3 van 16-24 augustus 1790, moeten zorgen voor "het veilig verkeer van de inwoners in de straten", en meer in het bijzonder voor "al wat verband houdt met de veiligheid en het gemak bij het verkeer in de straten, op de kaaien, pleinen en openbare wegen".

Volgens de andere stelling eist het gemeen recht, dat hij die een gevaar veroorzaakt de nodige maatregelen treft om het af te wenden.

Bovendien bepaalt artikel 9 van het lastenboek van de spoorwegconcessies (M.b.20 februari 1866), dat "bij de overwegen en bij de kunstwerken, langsheen de wegen en, in het algemeen, op al de plaatsen waar zulks in het belang van de openbare veiligheid noodzakelijk wordt geacht, plantsoenen, leuningen, borstweringen, palen, banketten, stootblokken of andere dergelijke werken moeten worden aangebracht".

Het aanbrengen van waarschuwingspalen heeft immers tot doel de openbare veiligheid bij de overwegen te verzekeren.

.../...

Daarom gaf het vast comité, zonder zich evenwel over de twee stellingen uit te spreken, in overweging dat een tekst een einde aan de controverse zou maken.

De Raad van State kan niet anders dan ook in die zin adviseren.

Indien, zoals uit ingewonnen inlichtingen blijkt, de bedoeling van de Regering is, het aanbrengen van de tekens die op afstand van de overweg moeten worden geplaatst ten laste van de gemeenten te brengen, dan zou, om elke betwisting te vermijden, een wetsontwerp in die zin moeten worden ingediend.

Artikel 21.

In 2° is "de aanwezigheid van een spoorweg op de kruispunten" altijd een kruising in de betekenis welke het ontwerp (geamendeerd artikel 3) aan die term geeft. Deze woorden, en ook de woorden "de kruising of" in het volgende lid, kunnen bijgevolg als overbodig worden geschrapt.

Artikel 22.

De tekst van artikel 4 betreffende het schilderen van afsluitbomen moet onveranderd in artikel 22 worden overgenomen. Al doelt de tekst van artikel 4 niet op de gedeeltelijke afsluitbomen, uit de bijlage blijkt nochtans dat ook van deze afsluitbomen de balk in afwisselend rood en wit geschilderde banden moet worden verdeeld.

.../...

Artikel 24.

Artikel 11-3 van het koninklijk besluit van 24 mei 1913 is opgeheven door het koninklijk besluit van 28 oktober 1952. Het is dus onnodig het nog eens op te heffen.

De bepalingen tot wijziging van de teksten ter verklaring van sommige tekens van bijlage I van het koninklijk besluit van 3 april 1954, zouden in een afzonderlijk artikel moeten worden opgenomen.

Artikel 25.

Het tweede en het derde lid van dit artikel zouden een afzonderlijk artikel moeten vormen.

De Regering is het er mede eens, dat de in het tweede lid bepaalde overgangsperiode ook voor de signalisatie op afstand zou gelden. Maar een overgangsbepaling is ook nodig voor de signalisatie van overwegen en van kruisingen waar thans geen enkel teken is aangebracht.

+

+ +

.../...

Tekst opgesteld door de Raad van State.
Afgezien van de hiervoren gemaakte opmerkingen bevat deze tekst nog een aantal vormwijzigingen die evenwel geen commentaar behoeven.

Koninklijk besluit houdende regeling betreffende de veiligheidsinrichtingen, de signalisatie van overwegen en gelijkgrondse kruisingen van de openbare weg door spoorwegen en het verkeer op spoorwegen en aanhorigheden.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gelet op de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en de reglementen op de politie van het vervoer, gewijzigd bij de wetten van 1 augustus 1924 en 16 december 1935;

Gelet op de wet van 1 april 1954 houdende inzonderheid goedkeuring van het Internationaal Verdrag nopens het wegverkeer en van het protocol nopens de verkeerstekens, op 19 september 1949 te Genève ondertekend;

Gelet op het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 15 juni 1954, 31 december 1954, 13 juni 1956 en 8 mei 1957;

.../...

Gelet op de wet van 6 maart 1818 omtrent de straffen wegens overtredingen van de algemene verordeningen van inwendig bestuur op te leggen, alsmede omtrent de straffen die bij de reglementen van de provincie- of de gemeenteverheid zullen kunnen vastgesteld worden, gewijzigd bij de wet van 5 juni 1934, inzonderheid op artikel 1;

Gelet op de wet van 12 april 1835 betreffende de vervoerprijzen en de reglementen op de politie der spoorwegen, inzonderheid op de artikelen 2 en 3;

Gelet op de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen, gewijzigd bij de wet van 20 juli 1927;

Gelet op de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, inzonderheid op artikel 17;

Gelet op de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen, gewijzigd bij de wetten van 11 augustus 1924, 20 juli 1927, 29 augustus 1931 en 6 mei 1932, inzonderheid op artikel 8;

Gelet op de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen, gewijzigd bij de wetten van 15 augustus 1897 en 29 augustus 1931, inzonderheid op de artikelen 7 en 11;

Overwegende dat het met het oog op de regelmatige en vlugge werking van de openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer, evenzeer als voor de veiligheid van de reizigers die er gebruik van maken, nodig is de uitoefening van het voor de spoorrijtuigen bestaande recht van doorgangsvoorrang te reglementeren;

.../...

Overwegende dat eenheid dient te worden gebracht in de regelen betreffende het verkeer op de spoorwegen en de signalisatie van de overwegen en gelijkgrondse kruisingen van de openbare weg door spoorwegen;

Geket op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

HOOFDSTUK I.- VEILIGHEIDSINRICHTINGEN EN SIGNALISATIE
AAN OVERWEGEN EN KRUISINGEN.

Artikel 1.-

Voor de toepassing van de bepalingen van dit besluit :

- 1° hebben de in artikel 2 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 omschreven uitdrukkingen dezelfde betekenis als in dat artikel;
- 2° wordt onder "overweg" verstaan de gehele of gedeeltelijke kruising van een openbare weg door één of meer op een eigen bedding aangelegde sporen;
- 3° wordt onder "kruising" verstaan de gehele of gedeeltelijke kruising van een openbare weg door één of meer niet op een eigen bedding aangelegde sporen;
- 4° wordt onder "spoorweg op eigen bedding" verstaan elke spoorweg die buiten de openbare weg is aangelegd.

.../...

Afdeling 1.- Overwegen.Artikel 2.-

De overwegen worden, overeenkomstig artikel 19 van dit besluit, in drie categorieën ingedeeld. Zij zijn van de volgende inrichtingen en tekens voorzien .

A. Overwegen van de eerste categorie.Artikel 3.-

De overwegen van de eerste categorie zijn voorzien van afsluitbomen die door een overwegwachter worden bediend. De afsluitbomen reiken over de volle breedte van de openbare weg (figuur 3) en bestaan uit een balk die op een hoogte van 0,80 tot 1,20 m boven de grond is geplaatst en waaraan een net hangt, waarvan de onderste boord zich ten hoogste op 0,50 m boven het peil van de aslijn van de weg moet bevinden.

De afsluitbomen die over de volle breedte van de openbare weg reiken, kunnen worden vervangen door gedeeltelijke afsluitbomen die zigzag aan beide zijden van de spoorweg aangebracht worden en voor het verlaten hiervan een vrije doorgang laten, die ten minste 3 m breed en ten hoogste half zo breed als de rijbaan is (figuur 6).

.../...

Artikel 4.-

Deze overwegen worden gesignaleerd :

1° op afstand :

- door een gevaarsteken (figuur 1), op 90 tot 200 m afstand van de eerste spoorstaaf of op kortere afstand als de plaatsgesteldheid dit verantwoordt. In zodanig geval wordt het afstandsteken aangevuld met een rechthoekig bord waarin in witte cijfers op blauwe achtergrond is aangeduid op welke afstand de overweg zich bevindt;

2° aan de overweg :

- door het in bijlage 2 van genoemd koninklijk besluit van 3 april 1954 aangegeven teken nr 21. Dit teken wordt vastgehecht in het midden van de afsluitbomen of op het rechtergedeelte ten opzichte van de richting die de gebruikers van de desbetreffende openbare weg volgen.

Wanneer aan de overweg een doorgang voor voetgangers bestaat, wordt deze gesignaleerd door een aanwijzingsteken dat beantwoordt aan de voorschriften van artikel 103 van genoemd koninklijk besluit van 8 april 1954 en met, in 't wit op blauwe achtergrond, het woord "oplettten" (figuur 5).

.../...

Artikel 5.-

De in artikel 4 omschreven signalisatie aan de overwegen kan worden aangevuld met :

1. Een vast rood licht (figuren 4 en 7) waarvan het laagste punt van het lichtdoorlatend gedeelte zich op een hoogte tussen 1,60 m en 2 m boven de grond bevindt. Dit licht mag aan beide kanten zichtbaar zijn.

Het vast rood licht wordt geplaatst nabij de afsluitboom, en wel op het rechtergedeelte van de openbare weg ten opzichte van de richting welke de bestuurders volgen die de overweg naderen.

Dit licht gaat zowel over dag als 's nachts aan, alvorens de afsluitbomen in gesloten stand beginnen over te gaan, en het gaat eerst uit wanneer zij geheel open staan. Passende maatregelen worden getroffen opdat het rood licht bij zonnig weer zichtbaar blijft.

Wanneer de plaatsgesteldheid dit verantwoordt, mag ook links een vast rood licht worden geplaatst en dit licht heeft dezelfde betekenis als dat van rechts.

2. Een geluidsein dat in werking moet worden gebracht alvorens de afsluitbomen in gesloten stand beginnen over te gaan, en dat blijft werken zolang die beweging duurt.

.../...

B. Overwegen van de tweede categorie.Artikel 6.-

De overwegen van de tweede categorie zijn niet voorzien van afsluitbomen die door een overwegwachter worden bediend.

Zij worden gesignaleerd :

1^o op afstand :

- wanneer het een openbare weg met rijbaan betreft die buiten de bebouwde kommen is gelegen :
 - a) door drie bakenpalen op 40 tot 50 m, 90 tot 100 m en 140 tot 150 m van de eerste spoorstaaf aangebracht aan de rechterkant ten opzichte van de richting die de gebruikers van de desbetreffende openbare weg volgen, met onderscheidenlijk 1, 2 of 3 rode strepen op witte achtergrond (figuur 8);
 - b) door een gevaarsteken geplaatst op de bakenpaal die het verst van de spoorweg verwijderd is (figuur 8);
- wanneer het een openbare weg zonder rijbaan betreft of wanneer de openbare weg in een bebouwde kom gelegen is : door een gevaarsteken (figuur 2), geplaatst op 90 tot 200 m van de eerste spoorstaaf, of op een kortere afstand als de plaatsgesteldheid dit verantwoordt. In zodanig geval wordt het afstandsteken aangevuld met een rechthoekig bord waarop in witte cijfers op blauwe achtergrond is aangeduid op welke afstand de overweg zich bevindt;

.../...

2° aan de overweg :

- door een teken in de vorm van een Sint-Andrieskruis (figuren 9 en 10) waarvan de armen afwisselend in rode en witte banden geschilderd worden. Dat teken wordt nabij de spoorweg aangebracht en wel aan de rechterkant ten opzichte van de richting die de gebruikers van de desbetreffende openbare weg volgen.

De onderste armen van het Sint-Andrieskruis zijn dubbel voor een overweg met twee of meer sporen.

Het laagste punt van het Sint-Andrieskruis ligt ten minste 2 m boven de grond .

De staander van het Sint-Andrieskruis wordt afwisselend in rode en witte banden geschilderd.

Artikel 7.-

Deze overwegen mogen voorzien zijn van automatische gedeeltelijke afsluitbomen die zigzag aan beide zijden van de spoorweg zijn aangebracht en voor het verlaten hiervan een vrije doorgang laten die ten minste 3 m breed en ten hoogste half zo breed als de rijbaan is (figuren 15 en 16).

De in artikel 6 omschreven signalisatie aan overwegen kan worden aangevuld met :

.../...

1. Een automatisch lichtsignaal (figuren 11 en 12) op de staander van het Sint-Andrieskruis geplaatst en bestaande uit één rood knipperlicht of uit twee op een horizontale lijn geplaatste rode lichten die beurtelings knipperen (slaan 70 tot 90 malen per minuut en per licht aan). Die lichten mogen aan beide kanten zichtbaar zijn.

Het laagste punt van het lichtdoorlatend gedeelte moet ten minste 1,90 m boven het peil van de aslijn van de weg liggen.

2. Een automatisch geluidsein. Bij gebruik van het rode lichtsignaal moet het geluidsein in werking worden gebracht zolang het rood lichtsignaal brandt. Bij gebruik van gedeeltelijke afsluitbomen moet het geluidsein in werking worden gebracht alvorens de afsluitbomen in gesloten stand beginnen over te gaan en moet het blijven werken zolang die beweging duurt.
3. Een automatisch signaal dat de doorgang vrij geeft bestaande uit een lunair wit knipperlicht (slaat 30 tot 50 malen per minuut aan) (figuren 13, 14 en 16). Dit licht mag aan beide kanten zichtbaar zijn. Het is verplicht aan de overwegen van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen waar één of twee automatische rode knipperlichten aangebracht zijn.

.../...

Artikel 8.-

1. De in artikel 7 bepaalde automatische lichtsignalen kunnen door lichtsignalen met handbediening worden vervangen.
2. Rode lichten of het lunair wit licht die ten gevolge van storingen onafgebroken branden dan wel knipperen met een andere frequentie dan voorzien is, behouden hun betekenis.

Artikel 9.-

Het teken in de vorm van een Sint-Andrieskruis en het lichtsignaal (artikel 7 - 1) mogen aan de linker-kant worden geplaatst indien de plaatsgesteldheid dit verantwoordt.

Zij hebben dezelfde betekenis als die aan de rechterkant.

C. Overwegen van de derde categorie.Artikel 10.-

De overwegen van de derde categorie zijn niet voorzien van afsluitbomen. Zij worden gesignaleerd door middel van het in artikel 6 - 2 omschreven teken in de vorm van een Sint-Andrieskruis, doch zoals dit in verkleinde afmetingen afgebeeld is in figuur 17 van de bijlage van dit besluit.

.../...

Aan deze overwegen kunnen schotten of draaibomen worden aangebracht.

De overwegen van de derde categorie zijn die welke op voetpaden zijn aangelegd.

Afdeling 2. - Kruisingen.

Artikel 11.-

De niet op een kruispunt gelegen kruisingen worden gesignaleerd :

1. op afstand :

- door een in bijlage nr 1 van genoemd koninklijk besluit van 8 april 1954 aangegeven teken nr 14. Dit teken wordt op 90 tot 200 m van de kruising aangebracht en wordt aangevuld met een rechthoekig bord met het woord "TRAM" of "TREIN", volgens het geval, in witte letters op blauwe achtergrond (figuur 18);

2. aan de kruising :

- ofwel door een bord "TRAM" of "TREIN", volgens het geval, nabij de kruising aan te brengen hetzij boven de rijbaan op een hoogte begrepen tussen 4,50 m en 5 m, hetzij buiten de rijbaan en aan de rechterkant ten opzichte van de richting welke de gebruikers van de desbetreffende openbare weg volgen en op ten minste 0,60 m hoogte (figuren 19 en 20);

.../...

- ofwel door lichtsignalen met een vast rood licht of een oranjegeel knipperlicht.

Artikel 12.-

Kruispunten met sporen worden gesignaleerd :

1. op afstand :

- door het teken vermeld in artikel 11, 1^o, tenzij het kruispunt voorzien is van de tekens 1, 2 of 3 aangegeven in bijlage 1 van het genoemd koninklijk besluit van 8 april 1954.

In dit geval wordt elk teken 1 of 3 aangevuld met een rechthoekig bord met het woord "TRAM" of "TREIN", volgens het geval, in witte letters op blauwe achtergrond ;

2. aan het kruispunt :

- door de hiervoren omschreven signalisatie, die kan worden aangevuld zoals aangeduid in artikel 11, 2.

HOOFDSTUK II. - VERKEER OP SPOORWEGEN EN AANHORIGHEDEN.

Afdeling I. - Algemene bepalingen.

Artikel 13.-

Het is verboden, zonder voorafgaande schriftelijke vergunning van de spoorwegexploitant, voertuigen te laten stilstaan en voorwerpen van enigerlei aard neer te leggen op een plaats waar zij de gemakkelijke doorgang van de spoorrijtuigen of de normale werking van de toestellen hinderen dan wel de seinen van de spoorweg beletten te zien.

.../...

Het is verboden zich op enigerlei wijze aan een spoorrijtuig vast te klampen, op palen en pylonen te klimmen, de sporen en dezer aanhorigheden alsmede het exploitatiematerieel te beschadigen, de dienst op de spoorweg te beletten, te hinderen of te vertragen, de seinen en de spoortoeu-stellen aan te raken of te bedienen, over de afsluitbomen te springen of te klimmen en ze te openen of te sluiten.

Artikel 14.-

Sporen die in de rijbaan zijn aangelegd, zijn bij voorrangsrecht bestemd voor het verkeer van spoorrijtuigen; de gebruiker van de openbare weg die de doorgang voor een spoorrijtuig moet vrijlaten, mag zijn weg maar voortzetten indien hij dit, gelet op de plaats, de verwijdering en de snelheid van het spoorrijtuig, kan doen zonder gevaar voor ongevallen.

Elke gebruiker van de openbare weg moet, bij het naderen van een spoorrijtuig, het spoor vrijmaken en er zich zodra mogelijk van verwijderen zodat het spoorrijtuig kan doorrijden.

Afdeling 2. - Verkeer op de spoorweggedeelten die op speciale bedding of op de openbare weg, maar buiten de rijbaan, zijn aangelegd.

Artikel 15.-

Het verkeer van voetgangers, bestuurders, trek-, last- of rijdieren en vee is verboden op de op een speciale bedding aangelegde gedeelten van de spoorwegen alsmede op dezer aanhorigheden die niet voor het publiek toegankelijk zijn, behalve met een vergunning afgegeven door de exploitant van die spoorwegen.

Een voetganger of bestuurder die deze gedeelten van spoorwegen en aanhorigheden volgt, doet dit, ondanks die vergunning, op eigen risico en gevaar en op zijn verantwoordelijkheid; bij ongeval kan hij slechts schadevergoeding eisen indien hij bewijst dat het ongeval te wijten is aan een fout van de spoorwegexploitant of diens personeel.

Artikel 16.-

Wanneer de spoorweg op de openbare weg maar buiten de rijbaan is aangelegd, is het verkeer van bestuurders op die spoorweg verboden, zoals het ook verboden is er trek-, last- of rijdieren en vee op te laten lopen.

Afdeling 3. - Verkeer op overwegen en kruisingen.

Artikel 17.-

Het is elk gebruiker van de openbare weg verboden een overweg of een kruising op te gaan of op te rijden in een van de volgende gevallen :

- a. als de afsluitbomen in beweging of in gesloten stand zijn;
- b. als een vast rood licht of een rood knipperlicht brandt;
- c. als het geluidsein werkt.

.../...

Aan overwegen met een doorgang voor voetgangers, geldt dit verbod niet voor voetgangers, wat het rood licht en het geluidsssein betreft.

Artikel 18.-

Zijn er geen veiligheidsinrichtingen of tekens voorgeschreven die op een doorgangsverbod wijzen, dan mag de gebruiker van de openbare weg een overweg of een kruising eerst oversteken nadat hij alle voorzorgen genomen heeft om zich te vergewissen dat geen enkel spoorrijtuig nadert.

Voor overwegen van de tweede categorie hoeft de gebruiker van de openbare weg die voorzorgen niet te nemen als het signaal, dat de doorgang vrijlaat, brandt.

HOOFDSTUK III. - SIGNALISATIEREGELEN.

Artikel 19.-

1. Rekening houdend met de omvang van het gevaar en met de voorzichtigheid waarvan de gebruiker van de openbare weg blijk moet geven wegens de voorrang van de op sporen rijdende voertuigen, alsmede met de plaatsgesteldheid, bepaalt de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde in elk geval :

- a. inzake overwegen: de categorie waartoe zij behoren alsmede de in de artikelen 5, 7 en 10 van dit besluit bedoelde aanvullende signalisatie en veiligheidsinrichtingen;
- b. voor de kruisingen die niet met een kruispunt samenval-
len: de signalisatie die aldaar dient te worden aange-
bracht.

.../...

2. De Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde bepaalt binnen welke termijn de door hen vastgestelde signalisatie moet worden aangebracht.

3. Het aanbrengen van de veiligheidsinrichtingen en de signalisatie aan overwegen en kruisingen komen uitsluitend ten laste van de spoorwegexploitant.

De in de artikelen 4, 6, 11 en 12 bedoelde signalisatie op afstand komt ten laste van de wettelijk bevoegd verklaarde autoriteiten en mag alleen door hun toedoen worden aangebracht.

Artikel 20.-

Het is verboden de in dit besluit beschreven en in de bijlagen afgebeelde inrichtingen en signalen voor andere dan de voorziene doeleinden te gebruiken. Alleen die signalen mogen worden gebezigd om aan de gebruikers van de openbare weg de aanduidingen te geven waarvoor zij gelden.

Artikel 21.-

1. In afwijking van de bepalingen van hoofdstuk I, worden de overwegen van de tweede categorie (artikel 6) niet op afstand gesignaleerd wanneer het spoorwegen betreft die bestemd zijn voor het verkeer tussen de in zee of rivierhavens bestaande laad- en loskaaien, opslagplaatsen, hangars en magazijnen.

.../...

2. In afwijking van de bepalingen van hoofdstuk I, moeten de kruisingen niet gesignaleerd worden :

- als de spoortrein stopt alvorens de kruising of het kruispunt op te rijden;
- als het voorbijrijden van de spoortrein geregeld wordt door een lid van het personeel van de spoorwegexploitant, dat in bezit is van het in bijlage 2 van genoemd koninklijk besluit van 8 april 1954 omschreven signaal nr 21. Dit signaal met een middellijn van ten minste 0,20 m moet twee rechtse kanten hebben en van een reflecterende stof zijn voorzien;
- als de in artikel 104 van genoemd koninklijk besluit van 8 april 1954 omschreven lichtsignalen aan het kruispunt zijn aangebracht;
- in de bebouwde kommen;
- als het spoorwegen betreft die bestemd zijn voor het verkeer tussen de in zee- of rivierhavens bestaande laad- en loskaaien, opslagplaatsen, hangars en magazijnen;

Artikel 22.-

De vaste zowel als de verplaatsbare tekens en de borden die voor het signaleren van de overwegen en de kruisingen gebezigd worden, met uitzondering van de bakenpalen, moeten 's nachts door middel van reflecterende materialen zichtbaar worden gemaakt als zij niet genoegzaam verlicht zijn.

De balk van de afsluitbomen wordt in afwisselend rood en wit geschilderde banden verdeeld en voorzien van reflecterende inrichtingen of producten.

.../...

Van de bepalingen van dit artikel mag slechts afgeweken worden wanneer de overweg in een aardeweg of een voetpad gelegen is.

Artikel 23.-

1. De betekenis van de in dit besluit omschreven tekens kan aangevuld, gepreciseerd of beperkt worden door een aanduiding in witte karakters hetzij op het teken, hetzij op een onder het teken bevestigd rechthoekig bord met blauwe achtergrond.

2. De gebruikers van de openbare weg moeten de in dit besluit beschreven signalisatie in acht nemen zodra de tekens regelmatig naar de vorm en voldoende zichtbaar zijn.

3. Bevelen van bevoegde personen hebben voorrang boven verkeerstekens.

Artikel 24.-

De teksten ter verklaring van de tekens nummers 4, 5, 15 en 16 van bijlage 1 van genoemd koninklijk besluit van 8 april 1954 worden vervangen door :

signaal nr 4 : overweg voorzien van afsluitbomen die door een overwegwachter worden bediend;

signaal nr 5 : overweg niet voorzien van afsluitbomen die door een overwegwachter worden bediend;

signaal nr 15 a-b-c : bakenpalen, nadering van een overweg niet voorzien van afsluitbomen die door een overwegwachter worden bediend;

signaal nr 16 a: overweg niet voorzien van afsluitbomen die door een overwegwachter worden bediend, enkel spoor;

signaal nr 16 b: overweg niet voorzien van afsluitbomen die door een overwegwachter worden bediend, twee sporen en meer.

HOOFDSTUK IV.- ALGEMENE BEPALINGEN.Artikel 25.-

Dit besluit is niet van toepassing op de spoorwegen van tramlijnen die door gemeenteraad, provincieraad of bestendige deputatie zijn geconcessionneerd.

Artikel 26.-

Overtreding van de bepalingen van dit besluit wordt, naar gelang van het geval, gestraft overeenkomstig de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en de reglementen op de politie van het vervoer, gewijzigd bij de wetten van 1 augustus 1924 en 16 december 1935, of overeenkomstig de wet van 6 maart 1818 omtrent de straffen wegens overtredingen van de algemene verordeningen van inwendig bestuur op te leggen, alsmede omtrent de straffen die bij de reglementen van de provincie- of de gemeenteoverheid zullen kunnen worden vastgesteld, gewijzigd bij de wet van 5 juni 1934.

Artikel 27.-

Naar gelang van het geval, worden bijzonder bevoegd verklaard tot het opsporen en vaststellen van de overtredingen van dit besluit, de ambtenaren en beambten aangewezen bij toepassing van het bepaalde in :

- artikel 11 van de wet van 9 juli 1875, gewijzigd bij de wetten van 15 augustus 1897 en 29 augustus 1931,

.../...

- artikel 8 van de wet van 24 juni 1885, gewijzigd bij de wetten van 11 augustus 1924, 20 juli 1927, 29 augustus 1931 en 6 mei 1932,
- titel II van de wet van 25 juli 1891, gewijzigd bij de wet van 20 juli 1927,
- artikel 4 van de wet van 1 augustus 1899, gewijzigd bij de wetten van 1 augustus 1924 en 16 december 1935.

Artikel 23.-

Opgeheven worden :

- 1° artikel 5, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 28 oktober 1952, en artikel 21 van het koninklijk besluit van 24 mei 1913 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de door de Regering vergunde of te vergunnen buurtspoorwegen ;
- 2° artikel 12 van het koninklijk besluit van 27 januari 1931 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de door de Regering bij toepassing van de wet van 9 juli 1875 vergunde of te vergunnen tramwegen ;
- 3° de koninklijke besluiten van 26 maart 1936 en 23 maart 1939 betreffende de signalisatie van de overwegen ;
- 4° het koninklijk besluit van 25 augustus 1937 betreffende het verkeer op de spoorweg en dezes aanhoorigheden, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 januari 1939 ;

.../...

5° het koninklijk besluit van 28 oktober 1952 tot wijziging, wat de signalisatie betreft, van het evengenoemd koninklijk besluit van 24 mei 1913.

Artikel 29.-

Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

Artikel 30.-

De vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit aangebrachte signalisatie die niet overeenstemt met die welke in de bijlage van dit besluit afgebeeld is, blijft echter nog twee jaar geldig.

De driehoekige tekens met 0,70 m zijde en de rolsluitbomen aan de overwegen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in gebruik vóór de inwerkingtreding van dit besluit, worden daarentegen behouden totdat zij normaal vernieuwd worden.

(Zoals reeds gezegd bij het onderzoek van de tekst, behoort het artikel te worden aangevuld met een overgangsbepaling betreffende het aanbrengen van signalen aan overwegen en kruisingen waar de signalisatie thans ontbreekt).

Artikel 31.-

Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te ,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs : F. LEPAGE,
M. Heren :

conseiller d'Etat,
raadsheer van State,

président
voorzitter

G. HOLOYE,
G. VAN BUNNEN,

conseillers d'Etat,
raadsheren van State,

L. FREDERICQ,

assesseurs de la
section de législation,

J. LIMPENS,

bijzitters van de
afdeling wetgeving,

J. COOLEN,

greffier adjoint,
adjunct-griffier,

greffier.
griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. F. LEPAGE.

Le rapport a été présenté par M. A. DEPONDT, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) J. COOLEN.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. F. LEPAGE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. DEPONDT, auditeur.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) F. LEPAGE.