Transmis à
Overgemaakt aan

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 13e juli 1972 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende het reglement van politie en scheepvaart voor het kanaal van Brussel naar de Rupel en voor de haven van Brussel", heeft de 17e november 1972 het volgend advies gegeven :

ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 13 juillet 1972, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel et du port de Bruxelles", a donné le 17 novembre 1972 l'avis suivant :

Het ontworpen koninklijk besluit strekt ertoe het politie- en scheepvaartreglement voor het kanaal van Brussel naar de Rupel en voor de haven van Brussel door een nieuwe regeling te vervangen.

Zoals de bestaande, omvat de in het vooruitzicht gestelde regeling, bepalingen betreffende het heffen van retributies voor het gebruik van de waterweg en zijn installaties.

Wat de rechtsgrond van de tweeërlei bepalingen van het huidig ontwerp betreft, verwijst de Raad van State naar het advies dat hij de 1e februari 1962 aan de Minister van Openbare Werken onder nr. 7777/2 verleend heeft met betrekking tot het ontwerp dat het koninklijk besluit van 15 mei 1962 tot wijziging van het koninklijk besluit van 25 maart 1924 houdende het nieuw politie- en scheepvaartreglement voor het kanaal van Brussel naar de Rupel en voor de haven van Brussel is geworden.

Bij brief ter Ministerie van Openbare Werken op 9 augustus 1971 aangekomen, heeft de vennootschap aan de Minister van Openbare Werken medegedeeld dat haar raad van beheer op 7 juli 1971 was overgegaan tot de wijziging van verschillende tarieven geldend voor de binnenvaart en de zeevaart.

Het zijn deze wijzigingen die in het nieuw politiereglement worden opgenomen en zodoende bindend gemaakt tegenover derden.

.../...

Door de tarieven van de retributies in het reglement van politie en scheepvaart op te nemen, oefent de Koning het hem door artikel 9 van de wet van 11 september 1895 toegekend recht van controle op de verrichtingen van de vennootschap uit.

*
* *

Het ontworpen koninklijk besluit heft het koninklijk besluit op van 30 december 1871 "houdende politie- en scheepvaartreglement van het kanaal van Brussel naar de Rupel" met de wijzigingen welke er sindsdien aangebracht werden, alsmede het koninklijk besluit van 25 maart 1924 "houdende nieuw politie- en scheepvaartreglement van het kanaal van Brussel naar de Rupel". Vermits dit laatste koninklijk besluit niet werd bekendgemaakt heeft de erin opgenomen opheffing van het koninklijk besluit van 30 december 1871 geen rechtsgevolgen kunnen hebben tegenover derden. Het is dus terecht dat eerstgenoemd koninklijk besluit volledig wordt opgeheven.

Artikel 2, § 18, van het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen bepaalt dat het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 niet van toepassing is op het zeekanaal van Brussel naar de Rupel.

Artikel 3 van hetzelfde besluit stelt onder meer voor het zeekanaal van Brussel naar de Rupel regelen vast betreffende de nuttige afmetingen van de kunstwerken en de maximum diepgang van de vaartuigen. Artikel 3 van de bijlage van het ontworpen besluit wijkt van die regelen af.

.../...

De bepalingen van het koninklijk besluit van 7 september 1950 welke met de nieuwe regelen in strijd zijn dienen te worden opgeheven in zover zij betrekking hebben op het zeekanaal van Brussel naar de Rupel.

*

* *

Sommige bepalingen van het ontwerp missen rechtsgrond. Deze opmerking geldt voor volgende artikelen.

Artikel 3, § 8, b), eerste lid.

Bij dit artikel worden de kapiteins verantwoordelijk gesteld voor de schade toegebracht zowel aan de kunstwerken als aan hun vaartuig en lading, wanneer deze schade het gevolg is van de onverenigbaarheid van de afmetingen van het vaartuig of van de lading met deze van de kunstwerken.

Een zulkdanige bepaling dient te worden weggelaten want zij voegt niets toe aan de regels waaruit zowel de delictuele als de quasi-delictuele aansprakelijkheid van de kapiteins voortspruit.

Artikel 9, § 1, c).

Daar geen wettelijke verplichting bestaat een verzekering aan te gaan wat betreft de aansprakelijkheid voortspruitende uit de binnenvaart komt het de Koning niet toe aan de kapitein op te leggen in het bezit te zijn van "een geldige verzekeringspolis of verzekeringsgetuigschrift".

.../...

Artikel 10, § 1.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 10, § 1.

Artikel 39, § 2.

De verplichting door artikel 39, § 2, van het ontwerp aan de kapitein of de eigenaar van het vaartuig opgelegd "een tot dekking van de schade nodig geachte som in bewaring (te) geven" of het ter vervanging hiervan "stellen van een borg" mist wettelijke grondslag.

Artikel 44.

"Geen schadeloosstelling of vergoeding kan van de vennootschap worden geëist voor averij of scheepvaartsremming, veroorzaakt door gebrek aan voedingswater, door een ongeval of door maatregelen in het algemeen belang getroffen".

Het komt de Koning niet toe de vennootschap te ontslaan van de nakoming van de verplichtingen die uit haar eventuele burgerlijke aansprakelijkheid zouden kunnen voortspruiten.

Artikel 69.

Bij dit artikel 69, 2, wordt aan de "eigenaars van gronden grenzende aan het domein van de vennootschap" verboden gebouwen op te richten of beplantingen uit te voeren "vooraleer ze de grenslijn van het domein van de

.../...

vennootschap tegensprekelijk hebben doen vaststellen". Voor deze beperking door de Koning van de uitoefening van het eigendomsrecht is geen wettelijke grondslag voorhanden.

Het bepaalde sub 3 van hetzelfde artikel betreffende het planten van hoogstammige bomen, andere bomen en levendige hagen bestrijkt een materie welke door artikel 35 van het Landelijk Wetboek geregeld is.

Het bij artikel 69, vierde lid, voorzien verbod hagen niet zo breed te laten uitgroeien "dat ze tot over de scheidingslijn van het domein van de vennootschap reiken" is slechts een bevestiging van de verplichting het eigendomsrecht van de vennootschap te eerbiedigen en derhalve overbodig.

Bij hetzelfde lid wordt bepaald dat de hoogte van de hagen boven de grond 1,50 m niet mag overschrijden. Voor zulkdanige verbodsbepaling ontbreekt wettelijke grondslag.

Onder 5 van het artikel is bepaald :

"Bomen en hagen moeten regelmatig gesnoeid worden en de ruspen desgevallend verdelgd". Wellicht worden hier bedoeld de bomen en hagen waarvan sprake sub 3 en 4.

Er is geen rechtsgrond voorhanden om af te wijken ter zake van het gemeen recht indien zulks de bedoeling is.

.../...

Artikel 72, 2.

Naar luid van dit artikel wordt de vennootschap ontslagen van aansprakelijkheid "voor het gebruik van haar kranen". Het komt de Koning niet toe af te wijken van de door het gemeen recht vastgestelde regels betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid.

Artikel 76, eerste lid.

In zover deze bepaling ertoe strekt een "poging tot ontduiking van scheepvaartrechten" strafbaar te stellen is zij strijdig met artikel 7 van de Grondwet en artikel 53 van het Strafwetboek. De verwijzing naar de wet van 6 maart 1918 dient verder vervangen door deze naar de wet van 6 maart 1818.

Artikel 76, tweede lid.

Deze bepaling stelt :

"Elk persoon die de bepalingen overtreedt, waarbij de heffing der scheepvaartrechten ... wordt geregeld, is strafbaar met een geldboete gelijk aan ...".

Straffen worden door de wet of krachtens de wet bepaald. Ter zake is geen machtiging voorhanden die de Koning bevoegd maakt om voormelde geldboete in te stellen en af te wijken van de bepalingen van de wet van 6 maart 1818, gewijzigd bij de wet van 5 juni 1934.

*

* *

.../...

In sommige bepalingen van het ontwerp welke het vaststellen van de retributies betreffen, wordt over het hoofd gezien dat de Koning belast is met het uitoefenen van controle op het bedrag van de door de vennootschap vastgestelde retributies.

In dit verband dient de aandacht te worden gevestigd op de volgende artikelen.

Artikel 10.

Naar luid van § 5 wordt "De prijs van deze inschrijvingsplaat ... vastgesteld door de Vennootschap".

Deze tekst dient te worden gesteld als volgt :

"De prijs van deze inschrijvingsplaat wordt door de vennootschap vastgesteld na goedkeuring door de Koning".

Een zelfde opmerking kan gemaakt worden in verband met artikel 12, § 1, b, artikel 69, eerste lid, artikel 70, eerte en tweede lid, artikel 72, eerste lid, en artikel 74, tweede lid.

*

* *

Diverse bepalingen van het ontwerp hebben geen normatief karakter en zijn slechts even zoveel verwijzingen naar bestaande reglementeringen die enkel als inlichting kunnen dienen voor degenen die het kanaal bevaren.

.../...

Dit is inzonderheid het geval met de artikelen 5, § 4, 9, § 1, e, 9, § 3, 29, § 1, 2 en 3, 67, tweede lid, en 69, tweede lid.

*

* *

T Ten einde een sluitend geheel van de nieuwe reglementering te maken verdient het de voorkeur in deze reglementering al de toepasselijke regels op te nemen in stede van voor bepaalde dezer naar een andere reglementering te verwijzen.

Men vermijde dus, zoals in de artikelen 15, 16 en 17 van het ontwerp gebeurt, te verwijzen naar het scheepvaartreglement van de Beneden-Zeeschelde. De daarin bedoelde voorschriften worden eerder in het ontwerp opgenomen.

*

* *

Artikel 4, § 2 gewaagt van "zeeschepen" en artikel 38, § 2 van "bootjes en plezierbootjes". Deze benamingen komen niet voor in artikel 2 dat de begripsbepalingen inhoudt.

*

* *

Het ontwerp geeft ten slotte aanleiding tot verscheidene opmerkingen die meestal loutere vormopmerkingen zijn.

.../...

A. Het ontwerp besluit.

In het tweede lid van de aanhef moet men lezen : januari 1790 in plaats van januari 1970.

Daar de Koning de politiebevoegdheid eigenmachtig uitoefent over het kanaal van Brussel naar de Rupel en de installaties, zonder dat de tussenkomst van de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel vereist is,verdient het aanbeveling het zevende lid van de aanhef als volgt te stellen :

"Gelet op het verzoek van de naamloze vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, ertoe strekkende sommige tarieven van retributies voor het gebruik van de installaties van het Kanaal van Brussel naar de Rupel te herzien".

Artikel 1 van het ontwerp zou best als volgt worden gesteld :

"Het bij dit besluit gevoegde reglement regelt de politie en de scheepvaart op het kanaal van Brussel naar de Rupel".

In artikel 2, 2°,van het ontwerp volgen, in de opsomming van de teksten die het koninklijk besluit van 25 maart 1924 gewijzigd hebben, de besluiten van de Regent van 20 november 1945, 29 april 1948 en 30 maart 1949 op de koninklijke besluiten, die van latere datum inbegrepen.

Het past aan bewuste besluiten van de Regent hun plaats te geven in e chronologische volgorde.

.../...

B. Het toegevoegd reglement.

Daar het bij het ontwerp gevoegd reglement zich niet tot de politie en de scheepvaart beperkt maar ook bepalingen bevat betreffende het heffen van retributies, zou de titel ervan best luiden als volgt :

"Reglement betreffende het Zeekanaal van Brussel naar de Rupel en de Haveninrichtingen van Brussel".

Vooraan in het reglement zou de aanduiding : "Titel I. - Algemene bepalingen" moeten voorkomen.

De vermeldingen "Hoofdstuk I" welke artikel 1 voorafgaan en "Begripsbepalingen" voorkomende in artikel 2 dienen weggelaten te worden. Het is niet gebruikelijk elk artikel of sommige onder hen van een opschrift te voorzien.

Vóór artikel 3 zou de vermelding "Titel II. - Scheepvaartvoorschriften" gevolgd door deze van "Hoofdstuk I. - Voorwaarden om te mogen varen" dienen ingelast te worden.

De woorden "Voorwaarden om te mogen varen" zouden uit artikel 3 moeten geweerd worden.

In artikel 4 zouden de woorden "§ 1. Binnenvaartuigen" en "§ 2. Zeeschepen" moeten geschrapt worden.

De aanduiding "I. Pleziervaartuigen" naast de vermelding van artikel 10 dient geschrapt te worden.

De woorden : "II. Achterboten van schepen" in artikel 10 dienen geschrapt te worden en het laatste lid van artikel 10 dient een afzonderlijk artikel uit te maken, met het gevolg dat de verdere artikelen zullen moeten worden vernummerd.

.../...

Naast Hoofdstuk II van Titel II zal als aanduiding moeten voorkomen "Voorschriften betreffende de in de vaart zijnde vaartuigen" en naast Afdeling I van dit hoofdstuk : "Scheepvaarturen, lichten en seinen".

De aanduidingen welke vermeld zijn naast artikel 12, vóór artikel 13, naast artikel 13, vóór artikel 17, naast artikel 17, naast de artikelen 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 en 25 zouden moeten geschrapt worden.

De aanduidingen voorkomende in § 1 van artikel 25 : "a) Vraag om doorvaart" en b) "Beweegbare masten" moeten worden geschrapt.

De vermeldingen naast de artikelen 26, 27 en 28 moeten geschrapt worden.

Als aanduiding van Hoofdstuk VIII van Titel II zouden de woorden "Slepen en duwen" best gebruikt worden.

De vermelding naast artikel 49 zou best nagelaten worden.

Titel II zou moeten vernummerd worden.

Naast Hoofdstuk I van titel II van het ontwerp zou best de vermelding "Inschrijven, meten en slopen der vaartuigen" voorkomen en naast hoofdstuk II van dezelfde titel de vermelding "Scheepvaartrechten". De letters A tot en met F voorkomende in hoofdstuk II van de Titel II van het ontwerp zouden best vervangen worden door de aanduiding van de Afdelingen I tot en met VI.

Vóór artikel 63 zou de aanduiding van "Hoofdstuk I - Instandhouding" moeten vermeld worden en vóór artikel 71 de aanduiding van "Hoofdstuk II - Exploitatie".

.../...

Titel IV zou best als volgt betiteld worden : "Strafbepalingen, klachten en beroep".

*

Artikel 2 : Men leze :

"Behoudens andersluidende bepalingen ..." in stede van "Behoudens afwijkende bepalingen ...".

f-"... en als zodanig door de havenkapitein wordt beschouwd" in stede van "... en als dusdanig door de havenkapitein wordt aangegeven";

j-"... bouwsel met machines ..." in stede van "... bouwsel met mechanische werktuigingen";

i-"zichtbaar" : waarneembaar bij donkere nacht en heldere dampkring (term gebezigd met betrekking tot lichten) in stede van "zichtbaar" : gebezigd ten opzichte van lichten zichtbaar bij donkere nacht en heldere dampkring;

t-de uitdrukkingen "agenten van het bestuur", "agenten van de scheepvaart" of "agenten van de waterweg" "beambten belast met het toezicht op de waterweg" zouden volledigheidshalve best vervangen worden door "de bevoegde personen".

Al de artikelen (bijvoorbeeld artikel 9) waarin een van deze uitdrukkingen voorkomt, zouden dienvolgens moeten aangepast worden.

.../...

Artikel 3, § 1, a. De slotzin van deze bepaling zou best als volgt gesteld worden :

"... of van om het even welke andere oorzaak of indien het gevaar oplevert voor de scheepvaart of voor de kunstwerken".

Artikel 8, § 3.

De zinsnede "Onverminderd andere van toepassing zijnde bepalingen van dit reglement" is overbodig.

Artikel 10.

In § 1 eerste volzin vervange men het werkwoord "geduld" door "gedoogd".

In § 4, tweede volzin, schrijve men "op de achtersteven stuurboordzijde aangebracht".

In het laatste lid van dit artikel, dat een zelfstandig artikel moet worden, schrijve men : "... waarbij zij behoort ...".

In artikel 18 wordt het woord "soortgelijke" best vervangen door het woord "gelijkaardige".

.../...

Artikel 19, § 2.

"De vaartuigen moeten hun snelheid zodanig aanpassen, dat golfslag ..." zou best gelezen worden : "Nochtans moeten de vaartuigen hun snelheid derwijze beperken, dat golfslag ...".

Artikel 22, § 3.

"Het is verboden op gelijke hoogte te blijven varen of de snelheid van een vaartuig op te drijven enkel met het doel een ander vaartuig voorbij te varen".

Deze bepaling welke de onderlinge positie van meerdere vaartuigen betreft zou als volgt best aangevuld worden :

"... enkel met het doel een ander vaartuig voorbij te varen of dit te beletten voorbij te varen".

Artikel 24, § 2.

De benaming "tolwezen" dient te worden vervangen door "de douane"; ook vervange men "gelast" door "belast".

Artikel 25, § 2.

"Het volkomen stoppen is verplicht ...".

Het woord "volkomen" is overbodig.

.../...

Artikel 25, § 5.

"Wanneer de configuratie ter plaats (bijvoorbeeld een bocht in de waterweg) verhindert ...".

De uitdrukking "plaatsgesteldheid" is te verkiezen boven deze van "configuratie ter plaats".

Het past verder niet in een reglement voorbeelden te vermelden.

Artikel 28, § 4.

"In uitzonderlijke omstandigheden of in bijzondere gevallen, onder meer om in de bevoorrading van het land te voorzien, mag de orde van schutting door de havenkapitein worden geregeld".

De uitdrukking "bijzondere gevallen" verduidelijkt de tekst niet en is dus overbodig.

Artikel als 38bis genummerd.

Dit artikel dient geen bisnummer te krijgen en zou best als volgt gelezen worden :

"Artikel ...

De kapitein moet de nodige voorzorgsmaatregelen nemen om zijn schip voor averij te vrijwaren, om geen schade toe te brengen aan schepen van derden, algemeen genomen, om generlei schade ...".

.../...

Artikel 40, §§ 2 en 3.

De volgende lezing verdient aanbeveling :

"§ 2. De kapiteins moeten onmiddellijk gevolg geven aan de bevelen. Indien de bevelen niet of gebrekkig uitgevoerd werden of indien de kapiteins afwezig zijn mogen de voorgeschreven maatregelen van ambtswege op hun kosten worden uitgevoerd onverminderd het verhaal tot terugvordering van die kosten".

Artikel 41, § 2.

Deze bepaling zou best door de volgende tekst vervangen worden :

"§ 2. De kapitein is gehouden het vaartuig zo spoedig mogelijk vlot te brengen zo nodig binnen de termijn vastgesteld door de Vennootschap. Bij het verstrijken van die termijn kunnen de nodige maatregelen van ambtswege genomen worden overeenkomstig artikel 40, § 2".

Artikelen 42 en 43.

De machtiging het vaartuig of het wrak te verkopen indien de kapitein en de eigenaar van het gezonken vaartuig onbekend zijn, behoort niet tot het domein van de politie.

.../...

Dezelfde opmerking geldt voor de verkoop van de lading van het gezonken schip of van voorwerpen die in de bedding van de waterweg achtergelaten zijn.

Men leze best artikel 42 als volgt :

"Indien de kapitein en de eigenaar van het gezonken vaartuig onbekend zijn neemt de Vennootschap van ambtswege de nodige maatregelen".

Artikel 51.

Men leze : "... het slopen der vaartuigen ..." in plaats van het "slepen".

Artikel 52, § 2.

Men leze : "... In de aldus verkregen totale afstand worden fracties van een kilometer, groter dan 500 m, als één kilometer aangerekend; fracties kleiner dan 500 m worden niet aangerekend ...".

Artikel 53, § 3.

"... voor zover ze niet inzinken tot meer dan 5 centimeter boven het tweede inzinkingsvlak (met ballast) ...".

De haakjes voor en na de uitdrukking "met ballast" zouden best nagelaten worden.

.../...

Artikel 57.

"Wanneer een vaartuig langer dan een maand in het Zeekanaal stilligt is het verblijfrechten verschuldigd die worden bepaald op : ...".

Deze bepaling zou als volgt nuttig aangevuld worden :

"Iedere nieuwe begonnen maand wordt voor een volledige maand gerekend".

Artikel 73.

1. De term "douaneverrichtingen" is te verkiezen boven de term "tolverrichtingen".

2. De term "gedoogd" is te verkiezen boven de term "geduld".

Artikel 77.

In artikel 77 zijn de termen "door proces-verbaal of door elk ander wettelijk middel" overbodig aangezien de bevoegde personen uiteraard die overtredingen vaststellen bij proces-verbaal.

Dit artikel kan dus weggelaten worden.

.../...

Artikel 78.

"Zijn inzonderheid belast met de uitvoering van dit reglement :

a) de agenten van het bestuur zoals omschreven in artikel 2 - u; ...".

Deze bepaling zou best als volgt geformuleerd worden :

"Zijn inzonderheid belast met het toezicht op de naleving van dit reglement :

a) de agenten van het bestuur zoals omschreven in artikel 2 - t; ...".

Artikel 79.

"De gemeentebesturen, de rijkswacht en alle andere personen met een openbaar gezag bekleed, moeten op verzoek hulp verlenen voor de uitvoering van dit reglement".

Het beroep op de sterke hand wordt geregeld door een algemene wetgeving en kan niet in dit politiereglement worden geregeld.

Derhalve moet artikel 79 wegvallen.

.../...

Artikel 81.

In dit artikel verdient de uitdrukking : "De sluismeesters houden een register ter beschikking ..." de voorkeur boven "De sluismeesters beschikken over een register ...".

L'arrêté royal en projet vise au remplacement du règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel et du port de Bruxelles.

Tout comme l'actuel, le nouveau règlement envisagé prévoit des dispositions qui concernent le paiement de rétributions pour l'utilisation de la voie d'eau et de ses installations.

A propos du fondement légal des deux ordres de dispositions que comporte le présent projet, le Conseil d'Etat renvoie à l'avis qu'il a donné au Ministre des Travaux publics le 1er février 1962 sous le n° 7777/2 sur le projet qui est devenu l'arrêté royal du 15 mai 1962 modifiant l'arrêté royal du 25 mars 1924 portant nouveau règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel et du port de Bruxelles.

Par une lettre entrée au Ministère des Travaux publics le 9 août 1971, la société a informé le Ministre des Travaux publics que son conseil d'administration avait modifié, le 7 juillet 1971, divers tarifs en vigueur pour la navigation intérieure et la navigation maritime.

Ce sont ces modifications qui sont introduites dans le nouveau règlement de police, et, de ce fait, rendues obligatoires à l'égard des tiers.

En précisant les tarifs des rétributions dans le règlement de police et de navigation, le Roi exerce le droit

.../...

de contrôle sur les opérations de la société que lui a conféré l'article 9 de la loi du 11 septembre 1895.

*
* *

L'arrêté royal en projet abroge l'arrêté royal du 30 décembre 1871 "portant règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel" avec toutes les modifications qu'il a subies, ainsi que l'arrêté royal du 25 mars 1924 "portant nouveau règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel". Ce dernier arrêté n'ayant pas été publié, l'abrogation qu'il prévoyait de l'arrêté royal du 30 décembre 1871 est demeurée sans effets juridiques à l'égard des tiers. C'est à juste titre donc que ledit arrêté royal de 1871 est abrogé intégralement.

Suivant l'article 2, § 18, de l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables, l'arrêté royal du 15 octobre 1935 n'est pas applicable au canal maritime de Bruxelles au Rupel.

L'article 3 du même arrêté établit pour le canal maritime de Bruxelles au Rupel, notamment, des règles relatives aux dimensions utiles des ouvrages d'art et au maximum de tirant d'eau des bateaux, règles auxquelles l'article 3 de l'annexe du projet d'arrêté déroge. Les dispositions de l'arrêté royal du 7 septembre 1950 qui sont contraires aux nouvelles règles doivent être abrogées dans la mesure où elles ont trait au canal maritime de Bruxelles au Rupel.

*
* *

.../...

Certaines dispositions du projet sont dépourvues de fondement légal. Tel est le cas pour les articles mentionnés ci-après.

Article 3, § 8, b), première phrase.

Selon cet article, les capitaines sont responsables des dégâts occasionnés tant aux ouvrages d'art qu'à leur propre bâtiment et à leur cargaison, si ces dégâts sont la conséquence de l'incompatibilité des caractéristiques du bâtiment ou de la cargaison avec celles des ouvrages d'art.

Une disposition de l'espèce n'ajoute rien aux règles qui découlent de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle des capitaines ; il y a lieu dès lors de la supprimer.

Article 9, § 1er, c).

Etant donné qu'il n'existe pas d'obligation légale de souscrire une assurance destinée à couvrir la responsabilité en matière de navigation intérieure, il n'appartient pas au Roi d'imposer au capitaine d'être porteur d'"une police ou (d')un certificat d'assurance valable".

.../...

Article 10, § 1.

L'observation précédente vaut pour aussi pour l'article 10, § 1.

Article 39, § 2.

L'obligation de "constituer une caution en couverture de l'estimation des frais occasionnés par l'avarie" ou de remplacer cette garantie par "une caution qui sera jugée satisfaisante", que l'article 39, § 2, du projet impose au capitaine ou au propriétaire d'un bâtiment manque de base légale.

Article 44.

"Aucun dédommagement ou indemnité ne peut être réclamé à la société du chef d'avaries ou d'interruption de la navigation occasionnées par une pénurie d'eau, par une avarie ou à la suite de mesures ordonnées dans un but d'intérêt public".

Il n'appartient pas au Roi de délier la société des obligations qui résulteraient éventuellement de sa responsabilité civile.

Article 69.

Le § 2 interdit aux "propriétaires de terrains situés le long du canal et de ses dépendances" d'élever des constructions ou de faire des plantations "avant d'avoir

.../...

fait tracer contradictoirement la limite du domaine de la Société". Cette limitation de l'exercice du droit de propriété par le Roi est dénuée de fondement légal.

La disposition du § 3 relative à la plantation d'arbres à haute tige, d'autres arbres et de haies vives, concerne une matière qui est déjà réglée par l'article 35 du Code rural.

Le § 4, selon lequel l'épaisseur des haies "ne peut dépasser la limite du domaine de la Société" ne fait que confirmer l'obligation de respecter le droit de propriété de la société et, dès lors, est superflu.

Le même § 4 dispose que la hauteur des haies au-dessus du sol est limitée à 1,50m au maximum. Tout fondement légal fait défaut à une telle disposition prohibitive.

Le § 5 de l'article porte :

"Les arbres et les haies doivent être régulièrement taillés et échenillés". Vraisemblablement s'agit-il ici des arbres et des haies visées aux §§ 3 et 4.

Le fondement légal fait défaut pour déroger en l'espèce au droit commun si telle est l'intention.

.../...

Article 72, § 2.

Aux termes de cet article, la société est dégagée de toute responsabilité du chef de "l'usage de ses grues". Il n'appartient pas au Roi de déroger aux règles du droit commun en matière de responsabilité civile.

Article 76, § 1er.

Dans la mesure où cette disposition a pour objet de réprimer la "tentative de fraude en matière de droits de navigation", elle est contraire à l'article 7 de la Constitution et à l'article 53 du Code pénal. De plus, c'est à la loi du 6 mars 1818 et non à celle du 6 mars 1918 que le paragraphe doit faire référence.

Article 76, § 2.

Cette disposition porte : "Toute personne ayant contrevenu aux dispositions réglant la perception des droits de navigation ... est passible d'une amende égale ...".

.../...

Les peines sont déterminées par ou en vertu de la loi. En l'espèce, le Roi n'a pas été habilité à établir l'amende précitée et à déroger aux dispositions de la loi du 6 mars 1818 modifiée par la loi du 5 juin 1934.

*

* *

Dans certaines dispositions du projet relatives à la fixation des rétributions, il a été perdu de vue que le Roi est chargé d'exercer un contrôle sur le montant des rétributions arrêté par la société.

C'est notamment le cas dans les articles suivants.

Article 10.

Aux termes du § 5 "le prix de cette plaque ... est fixé par la Société".

Il convient de rédiger ce texte comme suit :

"Le prix de cette plaque d'immatriculation est fixé par la Société moyennant l'approbation du Roi".

La même observation vaut pour l'article 12, § 1, b, l'article 69, § 1er, l'article 70, §§ 1er et 2, l'article 72, § 1er,et l'article 74, § 2.

*

* *

.../...

Certaines dispositions du projet n'ont aucun caractère normatif, étant autant de références à des réglementations existantes qui n'ont pour ceux qui naviguent sur le canal que la valeur d'une simple information.

Il en va plus particulièrement ainsi pour les articles 5, § 4, 9, § 1er, e, 9, § 3, 29, §§1er, 2 et 3, 67, § 2,et 69, § 2.

*

* *

Pour que la nouvelle réglementation se présente comme un tout cohérent, il importe qu'elle reproduise l'ensemble des règles applicables au lieu de renvoyer, pour certaines de celles-ci, à une autre réglementation.

Faire,comme aux articles 15, 16 et 17 du projet, référence au règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur, doit donc être évité. Il serait préférable de reprendre les prescriptions visées dans le projet.

*

* *

.../...

A l'article 4, § 2, il est question de "bâtiments de navigation maritime", et à l'article 38, § 2, de "barquettes et embarcations de plaisance". Ces dénominations ne figurent pas à l'article 2 consacré aux définitions.

*

* *

Enfin, le projet donne lieu à une série d'observations, de forme pour la plupart.

A. Concernant le projet d'arrêté.

A l'alinéa 2 du préambule, il convient d'écrire janvier 1790 au lieu de janvier 1970.

Le Roi exerçant lui-même le pouvoir de police sur le canal de Bruxelles au Rupel et ses installations, sans que l'intervention de la S.A. du canal et des installations maritimes de Bruxelles soit requise, il serait préférable de rédiger l'alinéa 7 du préambule comme suit :

"Vu la demande de la société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles tendant à la révision de certains tarifs et rétributions pour l'utilisation des installations du canal de Bruxelles au Rupel".

.../...

L'article 1er du projet serait mieux rédigé comme suit :

"Le règlement annexé au présent arrêté règle la police et la navigation sur le canal de Bruxelles au Rupel".

Dans l'énumération des arrêtés modificatifs de l'arrêté royal du 25 mars 1924, donnée à l'article 2, 2°, du projet, les arrêtés du Régent des 20 novembre 1945, 29 avril 1948 et 30 mars 1949 sont mentionnés après des arrêtés royaux de date plus récente.

L'ordre chronologique doit être respecté en ce qui concerne lesdits arrêtés du Régent.

B. Concernant le règlement annexé.

Comme le règlement annexé au projet ne se borne pas à régler la police et la navigation, mais contient aussi des dispositions prévoyant la perception de rétributions, il est proposé de rédiger l'intitulé ainsi :

"Règlement relatif au canal maritime de Bruxelles au Rupel et aux installations maritimes de Bruxelles".

En tête du règlement, il y a lieu d'insérer la mention "Titre I - Dispositions générales".

.../...

Les mentions "Chapitre I" précèdant l'article 1er, et "Définitions" figurant à l'article 2, devraient être supprimées. Il n'est pas d'usage de pourvoir chacun des articles ou certains d'entre eux d'un intitulé.

L'article 3 devrait être précédé des mentions "Titre II : Prescriptions relatives à la navigation" et "Chapitre I. Conditions requises pour être admis à naviguer", les mots "Conditions requises pour être admis à naviguer" étant, par suite, à supprimer dans le corps de l'article 3 .

A l'article 4, il conviendrait de supprimer les mots "§ 1. Bâtiments de navigation intérieure" et "§ 2. Bâtiments de navigation maritime".

La mention "I. Bâtiments de plaisance" juxtaposée à celle de l'article 10 doit être omise.

Dans ce même article 10, il y a lieu de supprimer les mots "II. Barquettes des bâtiments" et de faire de la disposition figurant sous cet intitulé un article distinct, ce qui emporte la nécessité de modifier la numérotation des articles subséquents.

A côté du Chapitre II du Titre II doit venir la mention : "Prescriptions relatives aux bâtiments faisant route", et à côté de la Section I de ce chapitre la mention : "Heures de navigation, feux et signaux".

.../...

Il conviendrait de supprimer les mentions qui se trouvent à côté de l'article 12,avant l'article 13,à côté de l'article 13, avant l'article 17, à côté de l'article 17, à côté des articles 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 et 25.

Les mentions : "a) Demandes de passage" et "b) Mâts amovibles" doivent être omises au § 1 de l'article 25.

Il y a lieu de supprimer les mentions se trouvant à côté des articles 26, 27 et 28.

Le Chapitre VIII du Titre II gagnerait à être intitulé : "Remorquage et poussage".

La mention figurant à côté de l'article 49 devrait être omise.

Le titre II devrait changer de numérotation.

Le Chapitre I du Titre II du projet devrait recevoir l'intitulé "Inscription, jaugeage et déchirage des bâtiments",et le chapitre II de ce même titre, l'intitulé : "Droits de navigation". Les lettres A à F qui figurent au chapitre II du titre II du projet seraient avantageusement remplacées par l'indication des Sections I à VI.

.../...

Avant l'article 63, il conviendrait de faire figurer la mention : "Chapitre I - Conservation", et avant l'article 71 la mention : "Chapitre II - Exploitation".

L'intitulé ci-après est proposé pour le titre IV : "Dispositions pénales, plaintes et recours".

*

A l'article 2, version néerlandaise,il convient de lire :

"Behoudens andersluidende bepalingen ..." au lieu de "Behoudens afwijkende bepalingen ...".

f-"... en als zodanig door de havenkapitein wordt beschouwd" au lieu de "... en als dusdanig door de havenkapitein wordt aangegeven";

Dans la version française il convient d'écrire :

j-"... ensemble ... muni de machines" au lieu de "... ensemble ... muni d'outils mécaniques" ;

i-"visible" : perceptible par nuit sombre et atmosphère pure (terme utilisé par rapport à des feux) au lieu de "visible" : utilisé par rapport à des feux visibles par nuit sombre et atmosphère pure ;

.../...

t-afin d'être complet, il serait préférable de remplacer les expressions "agents de l'administration", "agents de la navigation" ou "de la voie navigable","préposés à la surveillance de la voie navigable" par les mots "personnes compétentes".

Tous les articles (p.ex. l'article 9) où figure une de ces expressions doivent être adaptés en conséquence.

Il vaudrait mieux de rédiger la phrase finale de l'article 3, § 1, a, comme suit en néerlandais :

"... of van om het even welke oorzaak of indien het gevaar oplevert voor de scheepvaart of voor de kunstwerken".

Article 8, § 3.

Le membre de phrase "Sans préjudice des autres prescriptions du présent règlement" est superflu .

Article 10.

Dans la version néerlandaise du § 1, première phrase, il convient de remplacer le verbe "geduld" par "gedoogd".

.../...

Dans le texte néerlandais du § 4, deuxième phrase, il y a lieu d'écrire "op de achtersteven stuurboordzijde aangebracht".

Au dernier alinéa de l'article, qui doit devenir un article autonome, il convient d'écrire en néerlandais "...waarbij zij behoort ...".

Dans la version néerlandaise de l'article 18 , il vaudrait mieux remplacer le mot "soortgelijke" par le mot "gelijkaardige".

Article 19, § 2.

" Le début de cette disposition devrait se lire comme suit : "Toutefois les bâtiments doivent réduire leur vitesse ...".

Article 22, § 3.

"Il est interdit de continuer à naviguer à hauteur d'un autre bâtiment ou d'augmenter sa vitesse uniquement pour dépasser un autre bâtiment".

Cette disposition,qui se rapporte à la position respective de plusieurs bâtiments, gagnerait à être complétée de la manière suivante :

.../...

" ..., uniquement pour dépasser un autre bâtiment ou pour empêcher celui-ci de dépasser".

Article 24, § 2.

Il y a lieu de remplacer dans le texte néerlandais la dénomination "tolwezen" par "de douane" et le verbe "gelast" par "belast".

Article 25, § 2.

Dans la phrase néerlandaise "Het volkomen stoppen is verplicht ...", le mot "volkomen" est superflu.

Article 25, § 5.

Dans la phrase néerlandaise "Wanneer de configuratie ter plaats (bv. een bocht in de waterweg) verhindert ...", il est suggéré d'employer le mot "plaatsgesteldheid" plutôt "configuratie ter plaats".

En outre, il est inabituel de donner des exemples dans un règlement.

.../...

Article 28, § 4.

"Dans des circonstances exceptionnelles ou spéciales, entre autres pour assurer l'approvisionnement du pays, l'ordre des éclusages peut être fixé par le Capitaine du Port".

Le terme "spéciales" n'apporte pas de précisions au texte et est, dès lors, superflu.

L'article numéroté 38bis.

Cet article auquel il n'y a aucun motif de donner un numéro bis serait mieux rédigé comme suit :

"Article ...

Il appartient au capitaine de prendre toutes les précautions pour que son bâtiment ne subisse aucune avarie, n'occasionne aucun dommage aux bâtiments de tiers, en général, pour qu'il ne cause aucun dommage ...".

Article 40, §§ 2 et 3.

Il est proposé de fusionner ces paragraphes de la manière suivante :

"§ 2. Les capitaines sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres. Si les ordres ne sont pas exécutés ou le sont imparfaitement ou si les capitaines sont absents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office à leurs frais, sans préjudice du recours pour la répétition de ces frais".

.../...

Article 41, § 2.

Le texte suivant est proposé :

"§ 2. Le capitaine est tenu de remettre le bâtiment à flot aussi rapidement que possible, le cas échéant, dans le délai fixé par la Société. A l'expiration de ce délai, les mesures nécessaires peuvent être prises d'office conformément à l'article 40, § 2".

Articles 42 et 43.

L'habilitation de vendre le bâtiment ou l'épave si le capitaine et le propriétaire du bâtiment coulé bas sont inconnus, ne relève pas du domaine de la police.

La même observation vaut pour la vente de la cargaison du bâtiment coulé ou des objets abandonnés dans le lit du canal.

L'article 42 pourrait se lire comme suit :

"Si le capitaine et le propriétaire du bâtiment coulé bas sont inconnus, la Société prend d'office les mesures qui s'imposent".

.../...

Article 51.

Dans la version néerlandaise de cet article, faut lire "... het slopen der vaartuigen ..." au lieu de "slepen".

Article 52, § 2.

Dans la version néerlandaise de l'alinéa 3 il y a lieu de lire : "... In de aldus verkregen totale afstand worden fracties van een kilometer, groter dan 500 m, als één kilometer aangerekend ; fracties kleiner dan 500 m worden niet aangerekend ...".

Article 53, § 3.

Dans la version néerlandaise, l'article porte :

"... voor zover ze niet inzinken tot meer dan 5 centimeter boven het tweede inzinkingsvlak (met ballast) ...".

Il vaudrait mieux supprimer les parenthèses avant et après l'expression "met ballast".

Article 57.

"Lorsqu'un bâtiment séjourne plus d'un mois dans les eaux du canal, il est assujetti au paiement d'un droit de séjour dont les taux sont fixés comme suit : ...".

Cette disposition serait utilement complétée par la phrase :

"Tout nouveau mois commencé est compté pour un mois entier".

Article 73.

Dans la version néerlandaise du 1. le terme "douaneverrichtigen" est préférable au terme "tolverrichtigen", et dans celle du 3. le terme "gedoogd" au terme "geduld".

Article 77.

A l'article 77, les termes "par procès- verbal ou par tous autres moyens légaux" sont superflus puisque les personnes compétentes constatent forcément ces infractions dans un procès -verbal.

L'article peut donc être omis.

.../...

Article 78.

"Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement :

a) les agents de l'administration désignés à l'article 2 - u ; ...".

Il conviendrait de formuler cette disposition comme suit :

"Sont spécialement chargés du contrôle de l'application du présent règlement :

a) les agents de l'administration désignés à l'article 2 - t ; ...".

Article 79.

"Les administrations communales, la gendarmerie et toutes personnes revêtues d'une autorité publique doivent, si elles sont requises à cet effet, prêter main-forte pour l'exécution du présent règlement".

Le recours à la force publique est réglé dans une législation générale et ne peut pas l'être par le présent règlement de police.

L'article 79 doit dès lors disparaître.

.../...

Article 81.

L'expression : "Les éclusiers tiennent à la disposition des capitaines un registre sur lequel ceux-ci ..." est préférable à "Les éclusiers disposent d'un registre ...".

De kamer was samengesteld uit

de Heren : H. ADRIAENS, kamervoorzitter,
Messieurs : président de chambre,

Ch. SMOLDERS, staatsraden,
A. DEPONDT, conseillers d'Etat,

J. DE MEYER, bijzitters van de afdeling wetgeving,
F. DE KEMPENEER, assesseurs de la section de législation,

E. VAN VYVE, afdelingsgriffier.
greffier de section.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Ch. SMOLDERS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. DE COENE, adjunct-auditeur.

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

Le rapport a été présenté par M. J. DE COENE, auditeur-adjoint.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER, DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

E. VAN VYVE. H. ADRIAENS.