

ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIE

Avis 32.176/2/V

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ETAT

ADVIES 32.176/2/V

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports, le 28 août 2001, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime", a donné le 31 août 2001 l'avis suivant :

De RAADVAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 28 augustus 2001 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer verzocht haar, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement", heeft op 31 augustus 2001 het volgende advies gegeven :

Suivant l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent. La motivation doit être reproduite dans le préambule de l'acte réglementaire.

La lettre de demande d'avis et le préambule de l'arrêté en projet s'expriment en des termes quasi identiques.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle est reproduite dans le préambule de l'arrêté en projet, est la suivante :

"Vu l'urgence motivée par la circonstance qu'en vertu de l'article 2, alinéa 1^{er}, de la directive 1999/19/CE de la Commission des Communautés européennes du 18 mars 1999 modifiant la directive 97/70/CE du Conseil instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les Etats membres doivent mettre en vigueur, au plus tard le 31 mai 2000, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive;

Considérant que, vu que la Belgique n'a pas rempli ses obligations en temps voulu, la Commission des Communautés européennes a émis un avis motivé en la matière le 29 janvier 2001 au titre de l'article 226 du traité instituant la Communauté européenne; que la Belgique doit se conformer sans délai à cet avis en transposant la directive en droit national pour éviter encore une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes;"

*

* *

.../...

OBSERVATIONS PARTICULIERES

Dispositif

Article 2

1. Le projet d'arrêté royal vise, notamment, en son article 2 les navires neufs et existants battant pavillon belge et enregistrés en Belgique. La question se pose si le recours à ces deux notions est compatible avec la directive communautaire 97/70/CE précitée, qui, à propos des navires des Etats membres, se réfère exclusivement à la notion de "pavillon" et ne fait mention de "l'enregistrement dans la Communauté" qu'à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, en ce qui concerne les navires existants.

2. Le paragraphe 3, en tant qu'il s'applique aux navires neufs battant pavillon d'un Etat membre de la Communauté, est trop restrictif lorsque in fine des alinéas 1^{er} et 2, il n'admet comme preuve de la conformité aux règles de sécurité que la certification par l'administration de cet Etat, alors que l'article 6 de la directive précitée prévoit que le certificat peut être tantôt délivré par l'administration elle-même, tantôt par un organisme agréé agissant pour le compte de l'Etat ⁽¹⁾.

Par contre le texte n'appelle pas d'observation en tant qu'il s'applique aux navires battant pavillon d'un Etat tiers.

3. Le paragraphe 3 interdit aux navires qui ne battent pas pavillon belge d'être en exploitation dans les eaux maritimes belges ou de débarquer leurs prises dans un port belge s'il n'est pas certifié par l'administration de leur Etat de pavillon qu'ils satisfont aux prescriptions visées à l'annexe I, c'est-à-dire l'annexe au Protocole de Torrémolinos avec les modifications y apportées par les annexes I, II, III et IV de la directive.

⁽¹⁾ Voir également à cet égard le formulaire du certificat de conformité établi par l'annexe V de la directive 97/70/CE.

En vertu de l'article 3, paragraphe 5, de la directive 97/70/CE, la conformité de ces navires doit également être appréciée par rapport à l'article 5 ⁽²⁾ de la directive.

Le paragraphe 3 sera complété en conséquence.

4. Au paragraphe 5, il convient de viser également l'arrêté royal du 14 septembre 1992 portant exécution de la directive du Conseil des Communautés européennes du 12 juin 1989 concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail. En effet, l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 97/70/CE, vise expressément la directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail.

Article 3

L'alinéa 1^{er} concerne uniquement les navires neufs, alors que l'article 5, alinéa 1^{er}, de la directive vise tous les navires. Le texte doit être modifié en ce sens.

Article 4

1. Afin de respecter le texte de l'article 6, paragraphe 1^{er}, de la directive 97/70/CE, il y a lieu d'écrire, in fine de l'alinéa 1^{er}, "conformément à la Règle 6, paragraphe 1, point a), du chapitre premier de l'annexe I".

⁽²⁾ et non de l'article 4 comme indiqué dans la version néerlandaise.

2. L'alinéa 2 vise la "prorogation du certificat" alors que l'article 6, paragraphe 2, de la directive mentionne "un nouveau certificat" dans la version française, "verlenging van het certificaat" dans la version néerlandaise, "renewal of the certificate" dans la version anglaise et "rinnovati" dans la version italienne.

Il appartient à l'auteur du projet de choisir le terme le plus adéquat compte tenu du texte obscur des règles 6 et 11 du chapitre premier de l'annexe I.

Article 5

Les alinéas 2 et 3 renvoient à l'article 4 du Protocole de Torrémolinos. Ce protocole n'a cependant pas été ratifié par la Belgique. Il ne peut dès lors y être fait directement référence; cette disposition du Protocole doit être incluse, sous une forme ou une autre, dans l'arrêté en projet.

Les articles 1^{er}, 4°, et 23, appellent la même observation.

Article 6

Cette disposition est inutile et sera omise. En effet, l'article 21 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires dispose déjà qu'est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 à 300 francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a contrevenu aux dispositions de la loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Il n'appartient pas à un arrêté de répéter ce qui est contenu dans une loi, surtout lorsqu'il s'agit de dispositions pénales.

Article 8

Au 2°, il y a contradiction entre la phrase introductive qui exclut les navires de pêche "d'une longueur égale ou supérieure à vingt-quatre mètres" et le point f) qui vise "un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à vingt-quatre mètres".

En outre, la directive 97/70/CE ne fait pas de distinction selon que le navire effectue ou non un voyage international.

Article 13

Il y a lieu de se référer à la norme de droit belge, à savoir l'arrêté royal du 30 novembre 1999 ⁽³⁾, qui assure la transposition de la directive 98/35/CE ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Moniteur belge du 30 décembre 1999.

⁽⁴⁾ L'attention est attirée sur ce que la directive 94/58/CE du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, modifiée par la directive 98/35/CE, a été abrogée et remplacée par la directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

De motivering van het verzoek om spoedbehandeling is in de brief met de adviesaanvraag en in de aanhef van het ontworpen besluit in nagenoeg dezelfde bewoordingen gesteld.

In het onderhavige geval luidt de motivering , zoals ze is weergegeven in de aanhef van het ontworpen besluit, als volgt :

"Gelet op de dringende noodzakelijkheid, gemotiveerd door de omstandigheid dat artikel 2, eerste lid, van richtlijn 1999/19/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 18 maart 1999 tot wijziging van richtlijn 97/70/EG van de Raad betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt, bepaalt dat de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om uiterlijk op 31 mei 2000 aan de richtlijn te voldoen;

Overwegende dat, aangezien België zijn verplichtingen niet tijdig is nagekomen, de Commissie van de Europese Gemeenschappen op 29 januari 2001 dienaangaande een gemotiveerd advies krachtens artikel 226 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap heeft uitgebracht; dat België zich onverwijld dient te conformeren aan dit advies door omzetting van de richtlijn in nationaal recht om alsnog een veroordeling door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen te voorkomen;"

*

* *

BIJZONDERE OPMERKINGEN

DISPOSITIEF

Artikel 2

1. Artikel 2 van het ontwerp van koninklijk besluit verwijst onder meer naar de nieuwe en bestaande zeegaande vaartuigen die onder Belgische vlag varen en in België

.../...

zijn geregistreerd. De vraag rijst of het hanteren van die twee begrippen bestaanbaar is met de voormelde gemeenschapsrichtlijn 97/70/EG die, in verband met de vaartuigen van de Lid-Staten, uitsluitend het begrip "vlag" hanteert en, wat de bestaande vaartuigen betreft alleen, melding maakt van "de registratie in de Gemeenschap" in artikel 1, lid 1.

2. Voorzover paragraaf 3 van toepassing is op nieuwe vaartuigen die varen onder de vlag van een Lid-Staat van de Gemeenschap, is hij te restrictief in zoverre aan het slot van het eerste en het tweede lid wordt bepaald dat als bewijs van het voldoen aan de veiligheidsvoorschriften alleen een verklaring van de administratie van die vlaggenstaat wordt aanvaard, terwijl in artikel 6 van de voormelde richtlijn wordt bepaald dat het certificaat zowel mag worden afgegeven door de administratie zelf als door een erkende organisatie die optreedt voor rekening van de vlaggenstaat ⁽¹⁾.

Bij de tekst behoren daarentegen geen opmerkingen te worden gemaakt in zoverre hij van toepassing is op de vaartuigen die varen onder de vlag van een Staat die geen lid is van de Europese Unie.

3. Paragraaf 3 verbiedt de vaartuigen die niet onder Belgische vlag varen in de Belgische zeewateren dienst te doen of hun vangst in de Belgische havens aan te landen, tenzij de administratie van hun vlaggenstaat heeft verklaard dat zij voldoen aan de voorschriften van bijlage I, dit wil zeggen de bijlage bij het Protocol van Torremolinos met de wijzigingen die erin zijn aangebracht bij de bijlagen I, II, III en IV van de richtlijn.

Krachtens artikel 3, lid 5, van richtlijn 97/70/EG moet de overeenstemming van die vaartuigen eveneens worden beoordeeld ten aanzien van artikel 5 ⁽²⁾ van de richtlijn.

Paragraaf 3 moet dienovereenkomstig worden aangepast.

⁽¹⁾ Zie in dat opzicht eveneens het formulier van het certificaat van overeenstemming dat is vastgesteld in bijlage V bij richtlijn 97/70/EG.

⁽²⁾ En niet van artikel 4, zoals in de Nederlandse versie wordt vermeld.

4. In paragraaf 5 dient eveneens te worden verwezen naar het koninklijk besluit van 14 september 1992 houdende uitvoering van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk. In artikel 1, lid 2, van richtlijn 97/70/EG wordt immers uitdrukkelijk verwezen naar richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk.

Artikel 3

Het eerste lid heeft uitsluitend betrekking op nieuwe vaartuigen, terwijl artikel 5, eerste alinea, van de richtlijn betrekking heeft op alle vaartuigen. De tekst moet in die zin worden gewijzigd.

Artikel 4

1. Om de tekst van artikel 6, lid 1, van richtlijn 97/70/EG in acht te nemen schrijve men in het eerste lid, in fine, "overeenkomstig voorschrift 6, paragraaf 1 onder a), van hoofdstuk I van bijlage I".

2. In het tweede lid is sprake van de "verlenging van het certificaat", terwijl in artikel 6, lid 2, van de richtlijn melding wordt gemaakt van "un nouveau certificat" in de Franse versie, "verlenging van het certificaat" in de Nederlandse versie, "renewal of the certificate" in de Engelse versie en "rinnovati" in de Italiaanse versie.

Het staat aan de steller van het ontwerp de meest geschikte term te kiezen gelet op de onduidelijkheid van de tekst van voorschriften 6 en 11 van hoofdstuk 1 van bijlage I.

Artikel 5

Het tweede en derde lid verwijzen naar artikel 4 van het Protocol van Torremolinos. Dat Protocol is evenwel niet door België bekrachtigd. Bijgevolg mag er niet rechtstreeks naar worden verwezen; deze bepaling van het Protocol moet in een of andere vorm worden opgenomen in het ontworpen besluit.

Bij de artikelen 1, 4°, en 23 behoort dezelfde opmerking te worden gemaakt.

Artikel 6

Deze bepaling is nutteloos en moet vervallen. Artikel 21 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen bepaalt immers reeds dat gestraft wordt met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van 26 tot 300 frank of met één van die straffen alleen, eenieder die de bepalingen van deze wet alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet vastgestelde besluiten heeft overtreden.

In een besluit mag niet worden herhaald wat in een wet is vervat, zeker niet wanneer het gaat om strafbepalingen.

Artikel 8

In onderdeel 2° is er een tegenstrijdigheid tussen de inleidende zin, die de vissersvaartuigen "waarvan de lengte vierentwintig meter of meer bedraagt" uitsluit, en punt f), waarin sprake is van "een vissersvaartuig waarvan de lengte vierentwintig meter of meer bedraagt".

Richtlijn 97/70/EG maakt bovendien geen onderscheid naar gelang het vaartuig al dan niet een internationale reis maakt.

Artikel 13

Er dient verwezen te worden naar de norm van Belgisch recht, te weten het koninklijk besluit van 30 november 1999 ⁽³⁾, dat zorgt voor de omzetting van richtlijn 98/35/EG ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Belgisch Staatsblad van 30 december 1999.

⁽⁴⁾ Er wordt gewezen op het feit dat richtlijn 94/58/EG van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, gewijzigd bij richtlijn 98/35/EG, is opgeheven en vervangen door richtlijn 2001/25/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden.

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs
de Heren

R. ANDERSEN,

président du Conseil d'Etat,
voorzitter van de Raad van State,

M. LEROY,

président de chambre,
kamervoorzitter,

P. QUERTAINMONT

conseiller d'Etat,
staatsraad,

Madame
Mevrouw

C. GIGOT,

greffier,
griffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme V. FRANCK, référendaire adjoint.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door Mevr. V. FRANCK, adjunct-referendaris.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. JAUMOTTE, conseiller d'Etat.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. M. J. JAUMOTTE, staatsraad.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRÉSIDENT - DE VOORZITTER,

C. GIGOT

R. ANDERSEN