

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 42.361/4
DU 26 FÉVRIER 2007

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de la Région de Bruxelles-Capitale, le 20 février 2007, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale "transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil", a donné l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2/, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996, et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

"Deze hoogdringendheid is vereist aangezien België reeds door het Hof van Justitie veroordeeld is wegens het niet omzetten van hoger vermelde Europese Richtlijn. Gelieve bijgevolg binnen een termijn van 5 dagen uw advies over te maken."

Conformément à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2/, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, le préambule doit reproduire le texte relatif à la motivation de l'urgence figurant dans la lettre de demande d'avis.

*
* * *

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

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

Observation générale

La problématique de la transposition des directives en matière de transport maritime a été récemment examinée par la section de législation à propos des directives 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, et 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du

.../...

4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

Dans son avis 36.869/4, donné le 5 avril 2004 sur un projet devenu l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2004 concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, et qui transpose, pour ce qui concerne l'autorité fédérale, la directive 2000/59/CE précitée, la section de législation a formulé l'observation suivante :

"Dans son avis 36.693/4, donné le 10 mars 2004, sur un projet devenu l'arrêté royal du 19 mars 2004 modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, la section de législation a émis l'observation suivante :

«Comme le rappelle la demande d'avis, les matières réglées par la directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, relèvent en partie des compétences de l'autorité fédérale et en partie des compétences des Régions. Les compétences fédérales concernent principalement les exigences en rapport avec la sécurité du chargement et la conformité opérationnelle des vraquiers. Les compétences régionales concernent principalement les exigences de conformité des terminaux.

La lettre de demande d'avis précise également que les procédures de collaboration entre les navires et les terminaux concernent aussi bien l'autorité fédérale que les Régions.

Dans une "annexe 2" à la demande d'avis figure un tableau de répartition des compétences qui confirme que certains articles de la directive 2001/96/CE précitée concernent à la fois l'autorité fédérale et les Régions : il s'agit des articles 2 (champ d'application), 3 (définitions), 8 (procédure de coopération) et 10 (réparation des avaries survenues au cours du chargement et du déchargement) et 16 (sanctions). Il faut ajouter à la liste des compétences mixtes les articles 4 et 9, paragraphe 2, ainsi que l'annexe IV, points 8, 9 et 10 de la directive 2001/96/CE précitée.

Il résulte du dossier que les autorités concernées ont opté pour des transpositions parallèles de la directive 2001/96/CE précitée sans avoir recours à un accord de coopération, conformément à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles.

Rien ne s'oppose en soi à pareille méthode. Il importe toutefois de constater que certaines dispositions de la directive 2001/96/CE précitée, notamment l'article 8, impliquent des procédures conjointes d'exécution, exigeant simultanément l'intervention du capitaine du vraquier et celle du représentant du terminal.

.../...

La transposition serait plus claire si, sur ces points en tout cas, elle était opérée par le moyen d'un seul instrument qui ne peut être qu'un accord de coopération.»

La transposition de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison relève, également, tant des compétences de l'autorité fédérale en matière d'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports (au sens de l'article 6, § 4, 3/, de la loi spéciale du 8 août 1980), que de celles des régions relatives à la protection de l'environnement (article 6, § 1^{er}, II, 1/, de la loi spéciale), à la politique des déchets (article 6, § 1^{er}, II, 2 /, de la loi spéciale) et aux ports et à leurs dépendances (article 6, § 1^{er}, X, 3 /, de la loi spéciale).

Eu égard à la difficulté de déterminer avec une précision totale ce qui, dans cet exercice de transposition, relève des compétences de l'État ou des régions, l'observation précitée vaut également pour le projet examiné."

Cette observation vaut également pour la transposition de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil. Elle voit même sa pertinence renforcée par la nécessité, que ce soit pour prévenir les risques d'accidents maritimes ou pour limiter leurs conséquences, de mettre en place des mécanismes de collaboration tant entre les autorités belges et celles d'autres États membres, qu'entre les différentes autorités belges elles-mêmes, cette dernière forme de collaboration n'étant, par définition, pas organisée par le droit communautaire.

Observations particulières

Préambule

En premier lieu, et sous réserve des observations ci-dessous, le préambule doit, en raison de l'article 9, viser également comme fondement juridique :

- l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale;
- la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port.

.../...

En deuxième lieu, l'avis 39.991/4 donné le 13 mars 2006 par la section de législation du Conseil d'État ne doit pas être visé au préambule du projet d'arrêté à l'examen. Cet avis répond à la consultation sur le projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} juin 2006.

Il conviendra, en revanche de faire référence au présent avis.

Dispositif

Article 3

1. À l'alinéa 1^{er}, b), 2^e tiret, dans le texte français, les mots "la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires" doivent être omis.

2. Il y a lieu de revoir la division en alinéas et en litteras. Ainsi par exemple, la section de législation se demande si la division en litteras de "a) «exploitant»" à "f) «marchandises dangereuses»" constitue un alinéa distinct ou une division de l'alinéa précédant.

Article 8

L'article 8 du projet prévoit que :

"Les informations transmises au titre du présent arrêté sont traitées confidentiellement. Elles peuvent toutefois être transmises dans le cadre des missions de l'autorité portuaire."

Il vise à transposer l'article 24 de la directive 2002/59/CE qui impose aux États membres de prendre

"les mesures nécessaires, conformément à leur législation nationale, pour garantir la confidentialité des informations qui leur sont transmises au titre de la présente directive."

.../...

Il découle de cet article que les États doivent garantir la confidentialité des informations communiquées aux autorités compétentes en application des mesures prises pour la transposition de la directive 2002/59/CE. Il ressort notamment des articles 11, 14, 16 et 21 que les informations communiquées aux autorités d'un État membre ne bénéficient toutefois pas de la confidentialité :

- en cas d'enquête sur des accidents et incidents maritimes;
- dans le cadre du système d'échange, entre États membres, des informations visées à l'annexe I de la directive susmentionnée;
- dans le cadre de la surveillance des navires présentant un risque potentiel pour la navigation ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement;
- quand ces informations portent sur des marchandises dangereuses ou polluantes, sur un incident ou un accident en mer.

La diffusion de ces informations a pour objet

"d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer [...] et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires" (article 1^{er}, premier alinéa, de la directive 2002/59).

La proposition initiale de la Commission (proposition de directive du Parlement européen et du Conseil (2001/C 120/67) relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime (JO C 120 E, p. 67), comme sa proposition modifiée (proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil (2001/C 362/255) relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime (JO C 362 E, p. 365), prévoyait déjà la confidentialité des informations notifiées et précisait qu'elles pouvaient seulement être utilisées à des fins de sécurité maritime et de protection de l'environnement. Le Parlement a adopté un amendement omettant la notion de confidentialité de la proposition initiale de la Commission. (Parlement,

.../...

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, procédure de codécision, rapport sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime, 31 mai 2001, A5-0208/2001, p. 38; Parlement, séance du 14 juin 2001, JO C 53 E, p. 238). Le Conseil des ministres, pour sa part, a opté pour le texte devenu l'article 24 de la directive 2002/59/CE (Position commune (CE) n° 15/2002 arrêtée par le Conseil le 19 décembre 2001, JO C 58/E, p. 22). Ce texte n'a, en effet, plus été discuté par la suite.

Il découle de ce qui précède que le principe de la confidentialité des opérations commerciale est bien de rigueur et qu'il ne peut y être dérogé que dans les cas prescrits par la directive 2002/59/CE elle-même.

L'article 8 du projet permet, quant à lui, la transmission d'informations sans préciser leur destinataire. De plus, il autorise cette transmission "dans le cadre des missions de l'autorité portuaire".

Selon le délégué du gouvernement bruxellois, l'intention est de désigner la société régionale du port de Bruxelles comme autorité portuaire.

Indépendamment des objections que cette désignation suscite (voir ci-dessous l'observation sur l'article 12), il convient d'observer qu'outre les nouvelles compétences que lui attribuerait l'arrêté en projet, ladite société demeurera, en toute hypothèse, chargée de gérer, d'exploiter et de développer le canal, le port, l'avant-port, les installations portuaires et leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale (article 2, alinéa 3, de l'ordonnance du 3 décembre 1992).

Tel qu'il est rédigé, l'article 8 du projet permettrait donc à la société régionale du port de Bruxelles de diffuser les informations reçues au titre de la directive 2002/59/CE dans le cadre de ses activités commerciales.

La disposition sera revue afin d'éviter toute difficulté d'interprétation et d'assurer la transposition correcte de l'article 24 de la directive 2002/59/CE.

.../...

Le cahier des charges qui détermine les obligations de services de la société régionale du port de Bruxelles sera, le cas échéant, également complété en ce sens.

Article 9

1. L'article 9 est pris pour la transposition de l'article 25, paragraphe 1, de la directive 2002/59/CE dont il partage l'intitulé.

Selon le délégué du gouvernement, l'article 9 signifie que le contrôle de la mise en œuvre de l'arrêté en projet est confié à la capitainerie du port et la responsabilité finale de ce contrôle au fonctionnaire dirigeant du port de Bruxelles. Or, ce fonctionnaire est un organe de la société régionale (article 6, 3/, de l'ordonnance du 3 décembre 1992), pressentie comme autorité portuaire. La confusion des rôles de contrôleur et de contrôlé est incompatible avec l'effectivité des inspections auxquelles les États membres sont tenus de procéder; cela d'autant plus que le paragraphe 18 du préambule de la directive 2002/59/CE met l'accent sur la nécessité d'un contrôle strict.

2. Ensuite, il ressort enfin des explications du délégué du gouvernement que l'article 9 du projet tend aussi à permettre l'imposition d'amendes administratives en application de l'article 16*bis*, § 4, de l'ordonnance du 3 décembre 1992. Le texte en projet ne le permettrait pas. En effet, l'article 16*bis* de l'ordonnance n'est pas modifié et limite aux infractions au règlement régional de police, la possibilité d'infliger des amendes administratives.

3. Enfin, au paragraphe 1^{er}, les mots "telles que modifiées par l'ordonnance du 6 novembre 2003" doivent être omis afin de ne pas figer le renvoi à l'ordonnance du 3 décembre 1992 et à la loi du 5 mai 1936.

Article 11

L'article 11 prévoit que l'arrêté entrera en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Moniteur belge.

L'auteur du projet doit être en mesure d'expliquer quelle raison spécifique justifie une dérogation aux délais usuels d'entrée en vigueur des arrêtés fixés par l'article 39, alinéa 3, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

Sauf motivation particulière, la date d'entrée en vigueur doit en tout état de cause être prévue de manière à accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles règles; il appartiendra également à l'auteur du projet de s'assurer que la date de publication au Moniteur belge de l'arrêté en projet sera choisie de manière telle que ses destinataires disposeront à cet effet d'un délai suffisant.

Article 12

Il n'appartient pas au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de confier directement l'exécution de l'arrêté en projet à l'administration. Cette exécution revient au Ministre qui en est l'autorité hiérarchique.

L'article 12 du projet prévoit aussi que l'administration désignera l'autorité portuaire. Il a déjà été relevé que l'intention est de désigner la société régionale du port de Bruxelles.

Cette délégation, déjà contestable en soi, est d'autant moins admissible que cette société est un organisme de droit public de catégorie B (article 2, alinéa 4, de l'ordonnance du 3 décembre 1992) et que le Gouvernement bruxellois ne met pas à profit la compétence qu'il tire de l'article 1^{er} de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transports par route, par chemin de fer ou par voie navigable, pour adapter l'article 2, alinéa 3, de l'ordonnance susmentionnée aux compétences découlant de la directive 2002/59/CE.

L'opportunité qu'il y a à adapter l'objet de la société est confirmée par l'article 16*bis*, §§ 1^{er} et 2, alinéa 2, 5/, de l'ordonnance ci-dessus. Ces dispositions ont institué une capitainerie de port "auprès du Port de Bruxelles" pour veiller notamment à "la préservation de l'environnement, de l'intégrité, de la sécurité et de la santé dans la zone portuaire et du canal".

Observation finale

Il y a lieu d'assurer la concordance entre la version néerlandaise et la version française dans l'article 3, alinéa 2, e), dans l'intitulé et le texte de l'article 4, et à l'article 6, § 1^{er} ¹.

⁽¹⁾ À l'article 4, dans la version néerlandaise, l'intitulé s'exprime au pluriel et le texte s'exprime au singulier.

La chambre était composée de

Messieurs	Ph. HANSE,	président de chambre,
	P. LIÉNARDY,	conseillers d'État,
	P. VANDERNOOT,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. P. GILLIAUX, premier auditeur chef de section.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

Ph. HANSE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 42.361/4
VAN 26 FEBRUARI 2007

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 20 februari 2007 door de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering "tot omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad", heeft het volgende advies gegeven :

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2/, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

"Deze hoogdringendheid is vereist aangezien België reeds door het Hof van Justitie veroordeeld is wegens het niet omzetten van hoger vermelde Europese Richtlijn. Gelieve bijgevolg binnen een termijn van 5 dagen uw advies over te maken."

Overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2/, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, dient in de aanhef de tekst overgenomen te worden van de motivering van het spoedeisende karakter die gegeven wordt in de brief met de adviesaanvraag.

*

* *

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

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

Algemene opmerking

De problematiek inzake de omzetting van richtlijnen betreffende het zeeverkeer is kort geleden onderzocht door de afdeling wetgeving naar aanleiding van

.../...

richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, en richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen.

In zijn advies 36.869/4, gegeven op 5 april 2004 over een ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, waarin, wat de federale overheid betreft, de voornoemde richtlijn 2000/59/EG, omgezet wordt, heeft de afdeling wetgeving de volgende opmerking geformuleerd :

"In advies 36.693/4, dat op 10 maart 2004 is uitgebracht over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 19 maart 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, heeft de afdeling wetgeving de volgende opmerking gemaakt :

«Zoals erop wordt gewezen in de adviesaanvraag, vallen de aangelegenheden die geregeld worden in richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen, deels onder de bevoegdheid van de federale overheid en deels onder die van de Gewesten. De federale bevoegdheid heeft hoofdzakelijk betrekking op de eisen met betrekking tot de veiligheid van het laden en de operationele geschiktheid van de bulkschepen. De gewestelijke bevoegdheid heeft hoofdzakelijk betrekking op de geschiktheidseisen voor de terminals.

In de brief met de adviesaanvraag wordt eveneens gepreciseerd dat de procedures voor samenwerking tussen schepen en terminals zowel de federale als de gewestelijke bevoegdheid betreffen.

In een "bijlage 2" bij de adviesaanvraag is een tabel opgenomen met de bevoegdheidsverdeling, die bevestigt dat bepaalde artikelen van de voormelde richtlijn 2001/96/EG zowel betrekking hebben op de federale overheid als op de Gewesten : het gaat om de artikelen 2 (werkingssfeer), 3 (definities), 8 (procedures voor de samenwerking), en 10 (reparatie van tijdens laden of lossen ontstane schade) en 16 (sancties). Aan de lijst met gemengde bevoegdheden dienen te worden toegevoegd de artikelen 4 en 9, lid 2, alsmede bijlage IV, punten 8, 9 en 10 van de voormelde richtlijn 2001/96/EG.

Uit het dossier blijkt dat de betrokken overheden geopteerd hebben voor parallelle omzettingen van de voormelde richtlijn 2001/96/EG, zonder een samenwerkingsakkoord te sluiten, overeenkomstig artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

.../...

Op zich staat niets aan een zodanige methode in de weg. Evenwel dient te worden opgemerkt dat sommige bepalingen van de voormelde richtlijn 2001/96/EG, inzonderheid artikel 8, gezamenlijke uitvoeringsprocedures impliceren, waarbij tegelijk het optreden van de kapitein van het bulkschip als dat van de terminalvertegenwoordiger vereist wordt.

De omzetting zou duidelijker zijn, indien, althans wat deze drie punten betreft, zij wordt gedaan aan de hand van één enkel instrument, dat alleen een samenwerkingsakkoord kan zijn.»

Ook de omzetting van richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen valt zowel onder de bevoegdheid van de federale overheid inzake het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer (in de zin van artikel 6, § 4, 3/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) als onder de bevoegdheid van de gewesten betreffende de bescherming van het leefmilieu (artikel 6, § 1, II, 1/, van de bijzondere wet), het afvalstoffenbeleid (artikel 6, § 1, II, 2/, van de bijzondere wet) en de havens en hun aanhorigheden (artikel 6, § 1, X, 3/, van de bijzondere wet).

Gelet op de moeilijkheid om met volledige zekerheid vast te stellen wat bij die proeve van omzetting tot de bevoegdheid van de Staat dan wel tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, geldt de voormelde opmerking eveneens voor het voorliggende ontwerp."

Deze opmerking geldt ook voor de omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad. De opmerking is zelfs des te relevanter wegens ongevallen op zee de noodzaak, om de risico's van te voorkomen of om de gevolgen van zulke ongevallen te beperken, te voorzien in samenwerkingsmechanismen zowel tussen de Belgische overheden en die van de overige Lidstaten, als tussen de verschillende Belgische overheden onderling, aangezien het gemeenschapsrecht per definitie die laatste vorm van samenwerking niet regelt.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Onder voorbehoud van de hiernavolgende opmerkingen geldt dat in de aanhef, gelet op artikel 9, als rechtsgrond eveneens verwezen dient te worden naar :

- de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest;
- de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins.

Voorts behoort in de aanhef van het voorliggende ontwerpbesluit geen melding te worden gemaakt van advies 39.991/4, gegeven op 13 maart 2006 door de afdeling wetgeving van de Raad van State. Dat advies sluit aan bij de aanvraag over het ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het besluit van de Waalse Regering van 1 juni 2006.

Er behoort daarentegen verwezen te worden naar dit advies.

Dispositief

Artikel 3

1. In het eerste lid, b), 2^{de} streepje, van de Franse tekst dienen de woorden "la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires" geschrapt te worden.

2. De indeling in leden en in a), b), c), ... dient te worden herzien. Zo vraagt de afdeling wetgeving zich af of de indeling in "a) «exploitant»" tot "f) «gevaarlijke goederen»" een onderscheiden lid is of een onderverdeling van het vorige lid.

.../...

Artikel 8

Artikel 8 van het ontwerp luidt als volgt :

"De overeenkomstig dit besluit overgemaakte informatie wordt op vertrouwelijke wijze behandeld. Ze kan evenwel in het raam van de opdrachten van de havenautoriteit overgemaakt worden."

Dit artikel strekt ertoe artikel 24 van richtlijn 2002/59/EG om te zetten, dat aan de Lidstaten de verplichting oplegt om

"overeenkomstig hun nationale wetgeving de nodige maatregelen (te treffen) om de vertrouwelijkheid te waarborgen van de informatie die hun krachtens deze richtlijn wordt toegezonden".

Uit dat artikel vloeit voort dat de Lidstaten de vertrouwelijkheid moeten waarborgen van de informatie die aan de bevoegde overheden meegedeeld wordt met toepassing van de maatregelen getroffen voor de omzetting van richtlijn 2002/59/EG. Bepaaldelijk uit de artikelen 11, 14, 16 en 21 blijkt dat voor de informatie die meegedeeld wordt aan de overheden van een Lidstaat het beginsel van de vertrouwelijkheid niet geldt :

- bij onderzoek naar incidenten en ongevallen op zee;
- binnen het bestek van het systeem van uitwisseling, onder Lidstaten, van de in bijlage I van de voormelde richtlijn genoemde informatie;
- bij toezicht op schepen die een potentieel gevaar inhouden voor de scheepvaart of een bedreiging zijn voor de veiligheid ter zee, voor de veiligheid van personen of voor het milieu;
- wanneer deze inlichtingen betrekking hebben op gevaarlijke of verontreinigende stoffen, op een incident of ongeval op zee.

De verspreiding van die inlichtingen is bedoeld

"om de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer in de Gemeenschap te verhogen om de reactie van de autoriteiten [...] op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee [...] te verbeteren, en om tot een betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen bij te dragen" (artikel 1, eerste alinea, van richtlijn 2002/59).

Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie (voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad (2001/C 120/67) betreffende de invoering van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer (PB C 120 E, blz. 67), alsook het gewijzigde voorstel ervan (gewijzigde voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad (2001/C 362/255) betreffende de invoering van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer (PB C 362 E, blz. 365), voorzagen reeds in de vertrouwelijkheid van de bekendgemaakte informatie, waarbij bepaald werd dat deze informatie uitsluitend gebruikt mocht worden ten behoeve van de veiligheid op zee en de bescherming van het milieu. Het parlement heeft een amendement goedgekeurd waarin het begrip vertrouwelijkheid uit het oorspronkelijke voorstel van de Commissie weggelaten wordt. (Parlement, Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme, Medebeslissingsprocedure, Verslag over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer, 31 mei 2001, A5-0208/2001, blz. 38; Parlement, zitting van 14 juni 2001, PB C 53 E, blz. 238). De Raad van Ministers heeft op zijn beurt geopteerd voor de tekst die aanleiding gegeven heeft tot artikel 24 van richtlijn 2002/59/EG (Gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 15/2002 door de Raad vastgesteld op 19 december 2001, PB C 58/E, blz. 22). Deze tekst is vervolgens immers niet meer besproken.

Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat het beginsel van de vertrouwelijkheid van handelstransacties hier van kracht is en dat er enkel van kan worden afgeweken in de gevallen die genoemd worden in richtlijn 2002/59/EG zelf.

Artikel 8 van het ontwerp biedt op zijn beurt de mogelijkheid om informatie te verstrekken zonder te bepalen voor wie deze bedoeld is. Bovendien wordt die informatieverstrekking toegestaan "in het raam van de opdrachten van de havenautoriteit".

.../...

Volgens de gemachtigde van de Brusselse Regering is het de bedoeling om de gewestelijke vennootschap van de haven van Brussel aan te stellen als havenautoriteit.

Ongeacht de bezwaren die deze aanstelling oplevert (zie hieronder de opmerking over artikel 12), dient opgemerkt te worden dat naast de nieuwe bevoegdheden die haar in het ontworpen besluit worden toegekend, die vennootschap hoe dan ook belast blijft met het beheer, de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven, de haveninrichtingen en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest (artikel 2, derde lid, van de ordonnantie van 3 december 1992).

Zoals het thans is gesteld, wordt in artikel 8 van het ontwerp aan de gewestelijke vennootschap van de haven van Brussel de mogelijkheid geboden om de informatie die ze ingevolge richtlijn 2002/59/EG gekregen heeft, te verspreiden binnen het bestek van haar handelsactiviteiten.

De bepaling dient te worden herzien, teneinde interpretatieproblemen te voorkomen en te zorgen voor een correcte omzetting van artikel 24 van richtlijn 2002/59/EG.

Het bestek waarin de verplichtingen van de gewestelijke vennootschap van de haven van Brussel vastgelegd worden op het vlak van dienstverlening, dient, in voorkomend geval, eveneens in die zin te worden vervolledigd.

Artikel 9

1. Artikel 9 strekt ertoe artikel 25, lid 1, van richtlijn 2002/59/EG om te zetten, waaraan het zijn opschrift ontleent.

Volgens de gemachtigde van de Regering houdt artikel 9 in dat de havenkapiteinsdienst wordt belast met de controle op de tenuitvoerlegging van het ontworpen besluit en de leidend ambtenaar van de haven van Brussel met de eindverantwoordelijkheid voor deze controle. Deze leidend ambtenaar is evenwel een orgaan van de Gewestelijke vennootschap (artikel 6, 3/, van de ordonnantie van 3 december 1992), waarvan wordt aangenomen dat ze de havenautoriteit is. De verwarring

.../...

van de rol van controleur en gecontroleerde is onverenigbaar met de doeltreffendheid van de inspecties die de lidstaten moeten uitvoeren, des te meer daar in lid 18 van de aanhef van richtlijn 2002/59/EG de nadruk wordt gelegd op de noodzaak van een strenge controle.

2. Vervolgens blijkt uit de uitleg van de gemachtigde van de Regering dat artikel 9 van het ontwerp er eveneens toe strekt administratieve boetes te kunnen opleggen met toepassing van artikel 16*bis*, § 4, van de ordonnantie van 3 december 1992. De ontworpen tekst zou dit niet mogelijk maken. Artikel 16*bis* van de ordonnantie wordt immers niet gewijzigd en beperkt de mogelijkheid om administratieve boetes op te leggen tot overtredingen van de gewestelijke politieverordening.

3. Ten slotte moeten in paragraaf 1 de woorden "als gewijzigd door de ordonnantie van 6 november 2003" vervallen opdat de verwijzing niet wordt gefixeerd op de genoemde wijziging van de ordonnantie van 3 december 1992 en de wet van 5 mei 1936.

Artikel 11

Artikel 11 bepaalt dat het besluit in werking treedt op de eerste dag van de maand die volgt op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

De steller van het ontwerp moet in staat zijn te wettigen welke specifieke reden er bestaat om af te wijken van de gangbare termijn van inwerkingtreding van de besluiten die wordt bepaald door artikel 39, derde lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

Behoudens een bijzondere motivering, moet bij het vaststellen van de datum van inwerkingtreding er in ieder geval voor gezorgd worden dat eenieder een redelijke termijn wordt gegeven om kennis te nemen van de nieuwe regels; de steller van het ontwerp moet er zich ook van vergewissen dat de datum van de bekendmaking van het ontworpen besluit in het Belgisch Staatsblad zo wordt gekozen dat de adressaten ervan hiertoe over voldoende tijd beschikken.

Artikel 12

Het is geen aangelegenheid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het bestuur rechtstreeks te belasten met de uitvoering van het ontworpen besluit. Deze uitvoering komt toe aan de Minister die het hiërarchische gezag ervan is.

Artikel 12 van het ontwerp bepaalt ook dat het bestuur de havenautoriteit aanwijst. Er is reeds op gewezen dat het de bedoeling is de Gewestelijke vennootschap van de haven van Brussel aan te wijzen.

Deze delegatie, die op zich reeds betwistbaar is, is des te minder aanvaardbaar omdat deze vennootschap een publiekrechtelijke instelling van categorie B is (artikel 2, vierde lid, van de ordonnantie van 3 december 1992) en omdat de Brusselse Regering geen gebruik maakt van de bevoegdheid die ze ontleent aan artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg om artikel 2, derde lid, van de voormelde ordonnantie aan te passen aan de bevoegdheden die voortvloeien uit richtlijn 2002/59/EG.

Dat het opportuun is het doel van de vennootschap aan te passen, wordt bevestigd door artikel 16bis, §§ 1 en 2, 5/, van de voormelde ordonnantie. Bij deze bepalingen is een havenkapiteinsdienst opgericht ressorterende "onder de Haven van Brussel", om inzonderheid toe te zien op "de vrijwaring van het milieu, de integriteit, de veiligheid en de gezondheid in het haven- en kanaaldomein".

Slotopmerking

Er moet worden gezorgd voor overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst in artikel 3, tweede lid, e), in het opschrift en de tekst van artikel 4 en in artikel 6, § 1 ¹.

⁽¹⁾ In artikel 4 van de Nederlandse versie staat het opschrift in het meervoud en in de tekst ervan in het enkelvoud.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	Ph. HANSE,	kamervoorzitter,
	P. LIÉNARDY,	staatsraden,
	P. VANDERNOOT,	
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. P. GILLIAUX, eerste auditeur afdelingshoofd.

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

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

Ph. HANSE