GG

ROYAUME DE BELGIQUE

– – – – – – – – – –

AVIS 48.523/2/V
DU 4 AOÛT 2010

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

– – – – – – – – – – – –

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 12 juillet 2010, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant diverses dispositions transposant la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information", a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

*
* *

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

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

Observations générales

Portée et fondement légal du projet

1. Le projet examiné vise à transposer la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire du suivi du trafic des navires et d'information.

La directive 2002/59/CE précitée a, quant à elle, été transposée en droit belge par l'arrêté royal du 17 septembre 2005 transportant 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 [1].

---

(1) Lequel a fait l'objet de l'avis n/ 38.395/4, donné le 17 mai 2005.

Pour assurer la transposition de la directive modificative 2009/17/CE précitée, le projet examiné modifie et complète, d'une part, les dispositions autonomes de l'arrêté royal du 17 septembre 2005 précité (voir le chapitre V du projet) et, d'autre part, les modifications déjà apportées par cet arrêté royal de transposition aux arrêtés suivants :

- l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (le chapitre I[er] du projet);

- l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge (chapitre II du projet);

- l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen [2] (chapitre III du projet);

- l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur [3] (chapitre IV du projet).

Pour ce faire, le projet examiné trouve notamment son fondement légal dans l'article 4 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation [4], tout comme l'arrêté royal du 17 septembre 2005 précité qu'il modifie. Or, depuis l'adoption de ce dernier arrêté royal, la loi du 5 juin 1972 précitée a été modifiée de manière importante par la loi du 22 janvier 2007 modifiant la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires et la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime.

2. Parmi ces modifications, il convient tout d'abord de relever le remplacement de l'article 1[er] de la loi du 5 juin 1972 précitée par l'article 3 de la loi du

---

(2) Canal dont la partie belge fait partie des eaux maritimes belges, conformément à l'article 1[er], 7/, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

(3) *Idem*.

(4) Dont l'intitulé était : "loi du 5 juin 1972 relative à la sécurité des navires", avant son remplacement par la loi du 22 janvier 2007 modifiant la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires et la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime. Ce changement d'intitulé témoigne de l'extension du champ d'application de cette loi.

22 janvier 2007. Depuis ce remplacement, la terminologie relative aux bâtiments de navigation a été clarifiée, et distingue maintenant les navires [5], qui sont les bâtiments de navigation maritime (à l'exception de la catégorie particulière des navires de plaisance), des bateaux [6], définis comme étant "tout bâtiment de navigation qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures, à l'exception des bateaux de plaisance" [7] [8].

Cette nouvelle systématisation de la terminologie légale n'est cependant pas respectée par les dispositions des chapitres III et IV du projet, qui modifient respectivement l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur.

Dans la terminologie utilisée par ces deux derniers arrêtés royaux, le terme "bateau" désigne, en effet, une catégorie générale, au sein de laquelle on distingue notamment les navires des bateaux fluviaux [9].

Afin d'assurer le respect de la nouvelle terminologie légale, et d'éviter toute ambiguïté dans l'utilisation du terme "bateau", il convient de revoir non seulement les dispositions des chapitres III et IV du projet examiné, mais également l'ensemble des dispositions des deux arrêtés royaux du 23 septembre 1992, précités. Ce faisant, il conviendra d'accorder une attention toute particulière à la concordance des versions linguistiques du projet.

---

(5) Terme auquel correspond, en néerlandais, le mot "*schip*".

(6) Terme auquel correspond, en néerlandais, le mot "*binnenschip*"

(7) Loi du 5 juin 1972, article 1er, 4/.

(8) Le terme "bâtiment de navigation" (*vaartuig*, en néerlandais) correspond à la catégorie la plus générale, regroupant "tout engin flottant, y compris les engins qui peuvent se déplacer sans déplacement d'eau, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport ou de déplacement sur l'eau" (article 1er, 9/, de la loi du 5 juin 1972 précitée).

(9) Voir les définitions figurant à l'article 2 de chacun des deux arrêtés royaux du 23 septembre 1992, précités.

3. La loi du 22 janvier 2007 précitée a également modifié la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, en y insérant un chapitre *Ivbis* - Prescriptions de sécurité pour les bateaux fluviaux et les bateaux de plaisance, la surveillance et le contrôle du respect des conventions internationales, de la loi et des règlements. Parmi les dispositions de ce nouveau chapitre, figure l'article 17*ter*, dont le paragraphe 1er reprend, en matière de navigation intérieure, des habilitations au Roi similaires à celles que Lui donne l'article 4 de la même loi, en matière de navigation maritime.

Si le projet examiné, une fois sa terminologie revue conformément à l'observation précédente, devait viser tant les navires que les bateaux, il conviendrait de viser également à l'alinéa 1er de son préambule, l'article 17*ter* de la loi du 5 juin 1972, au titre de fondement légal.

Publication des normes internationales auxquelles se réfère le projet

Dans son avis n/ 38.395/4, donné le 17 mai 2005 sur un projet devenu l'arrêté royal du 17 septembre 2005 précité, la section de législation a formulé l'observation générale suivante :

> "Le projet renvoie à de nombreuses reprises à diverses normes internationales.
>
> Dans l'avis 33.493/4, donné le 11 décembre 2002, sur un projet d'arrêté royal «relatif aux stations de radiocommunication fonctionnant sur des fréquences du service mobile maritime», la section de législation du Conseil d'État a rappelé que :
>
> «L'article 190 de la Constitution réserve à la loi la compétence de déterminer les formes dans lesquelles doivent être publiés les lois et règlements pour être obligatoires. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet déclaré les traités inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au Moniteur belge [10]. Il en résulte que l'arrêté en projet ne peut, comme le fait pourtant l'article 1er, 1/, faire référence à une publication de ces Règlements administratifs qui serait l'oeuvre du secrétaire général de l'U.I.T.

(10) Cass., 11 décembre 1953, Pas., 1954, I, p. 298, 19 mars 1981, J.T. 1982, p. 586, note J. Verhoeven, 25 novembre 1993, J.L.M.B., 1994, p. 218.

L'absence de publication au Moniteur belge n'aurait pas soulevé d'objections si la Convention ou la Constitution de l'U.I.T. auxquelles la loi a donné assentiment et qui ont été publiées au Moniteur belge, avaient elle-mêmes prévu les formes dans lesquelles ces Règlements administratifs devaient être publiés [11].

En conséquence, l'auteur du projet devra veiller à publier au Moniteur belge les dispositions des Règlements des radiocommunications dont il entend imposer le respect par les destinataires du projet».

Dans le bref délai qui lui est imparti, la section de législation n'a pu vérifier si les normes internationales auxquelles se réfère le projet ont fait ou non l'objet de publications, soit au niveau international en vertu d'un traité approuvé par la Belgique, soit au niveau belge".

Cette observation vaut également pour le projet examiné [12].

Élaboration de tableaux de transposition

Le considérant 34 de la directive 2009/17/CE précitée que le projet vise à transposer dispose :

"Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer», les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics".

---

(11) Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, L'application du droit international par le juge administratif, A.P.T., 1998, p. 95).

(12) Sur la question de la publication des normes internationales en matière de transport maritime, il peut également être renvoyé aux avis n/47.091/4 et 47.092/4, donnés par la section de législation le 23 septembre 2009, respectivement sur un avant-projet de loi "modifiant diverses lois d'assentiment ou d'approbation d'actes internationaux concernant l'Organisation maritime internationale ou adoptés sous les auspices de l'Organisation maritime internationale" et sur un avant-projet de loi "relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime".

L'utilité de l'élaboration et de la publication de tels tableaux est renforcée lorsqu'un projet législatif ou réglementaire n'assure pas la transposition complète d'une directive. Dans ce cas, lesdits tableaux permettent, en effet, d'identifier les dispositions de droit communautaire non transposées ainsi que les normes juridiques - actuelles ou futures - permettant de parfaire l'oeuvre de transposition. À cet égard, il doit être relevé que les courriers transmis par l'Autorité fédérale aux gouvernements de région dans le cadre de la procédure d'association, en date du 22 février 2010, énoncent :

> "Les matières réglées par la directive 2009/17/CE précitée relèvent, pour une part de la compétence régionale et pour une autre part de la compétence de l'Etat fédéral. Les autorités concernées (l'État fédéral, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale) doivent, par conséquent, en vertu de leurs compétences propres, transposer la directive en droit interne.
>
> Vous trouverez en annexe 2 un projet d'arrêté royal modifiant diverses dispositions transposant la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, qui a pour objet la transposition de diverses dispositions de la directive 2009/17/CE précitée en droit interne en ce qui concerne les matières relevant de la compétence fédérale. Les dispositions de l'article 1er, 10 et 11, de la directive 2009/17/CE précitée (l'autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance) ne sont pas transposées par le projet d'arrêté royal précité, mais doivent être transposées par une loi et un arrêté d'exécution en ce qui concerne les matières qui relèvent de la compétence de l'État fédéral".

Il serait souhaitable que le projet examiné soit accompagné, lors de sa publication, d'un rapport au Roi contenant les tableaux de transposition précités et expliquant, pour les dispositions de la directive 2009/17/CE précitée qu'il omet sciemment de transposer, la mesure dans laquelle l'auteur du projet estime qu'elles relèvent ou non de sa compétence, ainsi que la façon dont il entend assurer, pour ce qui le concerne à tout le moins, la transposition complète de cette directive.

Observations particulières

Intitulé

Tel qu'il est rédigé, l'intitulé du projet énonce que ce dernier modifie diverses dispositions transposant (déjà) la directive 2009/17/CE précitée.

Il serait plus exact d'énoncer qu'il modifie diverses dispositions 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, afin de transposer la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

Pour plus de concision, il serait toutefois préférable de se limiter à énoncer que l'arrêté royal en projet transpose partiellement [13] la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

Préambule

À l'alinéa 1er du préambule, visant l'article 4 de la loi du 5 juin 1972 précitée, il convient de remplacer les mots : "5 février 2007" par "22 janvier 2007".

Pour ce qui concerne la nécessité de viser également, au titre de fondement légal du projet, l'article 17*ter* de la même loi, il est renvoyé au point 3 de l'observation générale relative à la portée et au fondement légal du projet.

Dispositif

Article 3

Dans la version française du membre de phrase liminaire de l'article 3 du projet, les mots : "17 septembre 2007" doivent être remplacés par "17 septembre 2005".

---

(13) Voir à cet égard l'observation générale relative à l'élaboration de tableaux de transposition formulée ci-avant.

Article 11

1. À l'article 26*bis*, § 1er, alinéa 3, en projet de l'arrêté royal du 4 août 1981 précité (article 11 , 1/, du projet examiné), la formule : "il est du devoir et de la responsabilité du chargeur de fournir (...) et de faire en sorte que (...)" doit être remplacée par : "le chargeur fournit (...) et fait en sorte que (...)"; le recours aux notions de "devoir" et "responsabilité" compliquant inutilement le texte.

2. La même observation vaut pour les articles 16 et 33 du projet.

Article 18

À l'article 18, 2/, du projet, les mots "sauf préjudice de" doivent être remplacés par "sans préjudice de".

Article 32

À l'article 28*bis*, § 1er, alinéa 1er, b), en projet, de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur (article 32 du projet examiné), il convient de viser l'annexe 1, et non l'annexe 5, du même arrêté.

Article 39

À l'article 6/1 de l'arrêté royal du 17 septembre 2005 précité, en projet, il y a lieu d'écrire à l'alinéa 1er, a), "elle fournit" au lieu de "elle fournisse".

La chambre était composée de

Messieurs	M.	HANOTIAU,	président de chambre,
	Ph.	QUERTAINMONT,	conseillers d'État,
Mesdames	S.	GUFFENS,	
	A.-C.	VAN GEERSDAELE,	greffier.

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

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

A.-C. VAN GEERSDAELE M. HANOTIAU

GG

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 48.523/2/V
VAN 4 AUGUSTUS 2010

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, tweede vakantiekamer, op 12 juli 2010 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van verscheidene bepalingen ter omzetting van richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart", heeft het volgende advies gegeven :

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

*
* *

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

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

Algemene opmerkingen

Draagwijdte en rechtsgrond van het ontwerp

1. Het voorliggende ontwerp voorziet in de omzetting van richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart.

De voornoemde richtlijn 2002/59/EG is harerzijds in het Belgische recht omgezet bij het koninklijk besluit van 17 september 2005 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 [1].

---

(1) Waarover op 17 mei 2005 advies nr. 38.395/4 is verstrekt.

Het voorliggende ontwerp voorziet, met het oog op de omzetting van de voornoemde wijzigingsrichtlijn 2009/17/EG, in de wijziging en de aanvulling van enerzijds de autonome bepalingen van het voornoemde koninklijk besluit van 17 september 2005 (zie hoofdstuk V van het ontwerp), en van anderzijds de wijzigingen die dit koninklijk omzettingsbesluit reeds heeft aangebracht in de volgende besluiten :

- het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (hoofdstuk I van het ontwerp);

- het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (hoofdstuk II van het ontwerp);

- het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen [2] (hoofdstuk III van het ontwerp);

- het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde [3] (hoofdstuk IV van het ontwerp).

Daartoe ontleent het voorliggende ontwerp onder meer zijn rechtsgrond aan artikel 4 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen [4], net als het voornoemde koninklijk besluit van 17 september 2005, dat hierbij wordt gewijzigd. Sedert de uitvaardiging van het laatstgenoemde koninklijk besluit is de voornoemde wet van 5 juni 1972 echter ingrijpend gewijzigd bij de wet van 22 januari 2007 tot wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen en van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart.

---

(2) Overeenkomstig artikel 1, 7/, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen behoort het Belgische gedeelte van dit kanaal tot de Belgische zeewateren.

(3) *Idem*.

(4) Het opschrift van deze wet, dat is gewijzigd bij de wet van 22 januari 2007 tot wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen en van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart, luidde aanvankelijk als volgt : "wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen". Het gewijzigde opschrift geeft aan dat de werkingssfeer van de wet is uitgebreid.

.../...

2. Een van die wijzigingen is inzonderheid de vervanging van artikel 1 van de voornoemde wet van 5 juni 1972 bij artikel 3 van de wet van 22 januari 2007. De terminologie inzake de vaartuigen is sedert deze vervanging duidelijker geworden : thans wordt een onderscheid gemaakt tussen de schepen [5], te weten de zeevaartuigen (met uitzondering van de bijzondere categorie van de pleziervaartuigen), en de binnenschepen [6], waaronder "elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren, met uitzondering van de plezierboten" wordt verstaan [7] [8].

Deze nieuwe systematisatie van de wettelijke terminologie wordt evenwel niet in acht genomen in de bepalingen van de hoofdstukken III en IV van het ontwerp, die wijzigingen aanbrengen in respectievelijk het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen en het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde.

In de terminologie die in de laatstgenoemde twee koninklijke besluiten wordt gebruikt, wijst de term "schip" op een algemene categorie, waaronder eveneens de binnenschepen begrepen zijn [9].

Teneinde de nieuwe wettelijke terminologie in acht te nemen en iedere dubbelzinnigheid in het gebruik van het woord "schip" te voorkomen, dienen niet alleen de bepalingen in de hoofdstukken III en IV van het voorliggende ontwerp te worden herzien, maar ook alle bepalingen van de twee voornoemde koninklijke besluiten van 23 september 1992. Daarbij moet inzonderheid erop worden toegezien dat de Nederlandse en de Franse versie van het ontwerp onderling overeenstemmen.

---

(5) Stemt in de Franse versie overeen met de term "navire".

(6) Stemt in de Franse versie overeen met de term "bateau".

(7) Wet van 5 juni 1972, artikel 1, 4/.

(8) De term "vaartuig" ("bâtiment de navigation" in het Frans) stemt overeen met de meest algemene categorie, die "elk drijvend tuig met inbegrip van tuigen die zich kunnen voortbewegen zonder waterverplaatsing, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer of verplaatsing te water" behelst (artikel 1, 9/, van de voornoemde wet van 5 juni 1972).

(9) Zie de definities in artikel 2 van elk van de twee voornoemde koninklijke besluiten van 23 september 1992.

3. De voornoemde wet van 22 januari 2007 heeft ook wijzigingen aangebracht in de wet van 5 juli 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, door de invoeging aldaar van een hoofdstuk IV*bis* - Veiligheidsvoorwaarden voor binnenschepen en plezierboten, het toezicht en de controle op de naleving van de internationale verdragen, van de wet en van de reglementen. Een van de bepalingen in dit nieuwe hoofdstuk is artikel 17*ter*, waarvan paragraaf 1 met betrekking tot de binnenscheepvaart machtigingen aan de Koning overneemt die van dezelfde aard zijn als die welke artikel 4 van dezelfde wet aan de Koning verleent met betrekking tot de scheepvaart.

Indien het voorliggende ontwerp, zodra de terminologie ervan herzien is overeenkomstig de voorgaande opmerking, zowel op de binnenschepen als op de schepen zou slaan, moet in het eerste lid van de aanhef bij wijze van rechtsgrond ook artikel 17*ter* van de wet van 5 juni 1972 worden vermeld.

Bekendmaking van internationale normen waarnaar het ontwerp verwijst

De afdeling Wetgeving heeft in haar advies nr. 38.395/4, dat op 17 mei 2005 verstrekt is omtrent een ontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het voornoemde koninklijk besluit van 17 september 2005, de volgende algemene opmerking gemaakt :

> "In het ontwerp wordt herhaaldelijk verwezen naar verscheidene internationale rechtsregels.
>
> In haar advies 33.493/4, gegeven op 11 december 2002 over een ontwerp van koninklijk besluit «betreffende de stations voor radioverbinding die werken op frequenties van de mobiele maritieme dienst», heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State op het volgende gewezen :
>
> «Krachtens artikel 190 van de Grondwet is alleen de wetgever bevoegd om te bepalen in welke vorm wetten en verordeningen bekendgemaakt moeten worden willen ze verbindend zijn. Volgens het Hof van Cassatie is die bepaling van de Grondwet van overeenkomstige toepassing op internationale akten. Het Hof van Cassatie heeft immers geoordeeld dat Verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal in het Belgisch Staatsblad zijn

bekendgemaakt [10]. Daaruit volgt dat in het ontworpen besluit niet mag worden verwezen naar het publiceren van die administratieve Reglementen, dat het werk zou zijn van de secretaris-generaal van de IUT, hetgeen nochtans geschiedt in artikel 1, 1/.

Dat de administratieve Reglementen niet in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt, zou geen bezwaar hebben opgeleverd indien de Stichtingsakte en de Overeenkomst van de IUT, waarmee bij de wet is ingestemd en die in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt zijn, zelf zouden hebben bepaald in welke vorm die administratieve Reglementen moeten worden bekendgemaakt [11].

Bijgevolg dient de steller van het ontwerp ervoor te zorgen dat in het Belgisch Staatsblad de bepalingen worden bekendgemaakt van de Radioreglementen die hij door de adressaten van het ontwerp nageleefd wil zien».

Binnen de korte termijn die haar toegemeten is, heeft de afdeling Wetgeving niet kunnen nagaan of de internationale rechtsregels waarnaar in het ontwerp wordt verwezen al dan niet bekendgemaakt zijn, hetzij op internationaal niveau krachtens een door België goedgekeurd verdrag, hetzij op Belgisch niveau."

Deze opmerking geldt eveneens voor het voorliggende ontwerp [12].

---

(10) Cassatie, arrest d.d. 11 december 1953, in Arr. Verbr. 1954, blz. 252-253; arrest d.d. 19 maart 1981, in Arr. Cass., 1980-81, 2, blz. 808 e.v., zie ook JT 1982, blz. 586, noot J. Verhoeven, en arrest d.d. 25 november 1993, in Arr. Cass., 1993, 2, blz. 986 e.v.

(11) De regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen in het interne recht immers verbindend worden gemaakt door bekendmaking ervan in het officiële bericht of publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, door de uitwerking van bepalingen uit de verdragen die daarop betrekking hebben. Zie in dit verband B. Haubert en C. Debroux, L'application du droit international par le juge administratif, APT, 1998, blz. 95.

(12) Omtrent de aangelegenheid van de bekendmaking van internationale normen inzake het vervoer over zee kan eveneens worden verwezen naar de adviezen nrs. 47.091/4 en 47.092/4, door de afdeling Wetgeving op 23 september 2009 verstrekt over respectievelijk een voorontwerp van wet "tot wijziging van verscheidene wetten houdende instemming met of goedkeuring van internationale akten inzake de Internationale Maritieme Organisatie of aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie" en een voorontwerp van wet "betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart".

Opmaak van omzettingstabellen

In overweging 34 van de voornoemde richtlijn 2009/17/EG, die het ontwerp beoogt om te zetten, staat te lezen :

> "In overeenstemming met punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord inzake beter wetgeven worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen de richtlijnen en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken".

Het opmaken en openbaar maken van zulke tabellen is des te nuttiger ingeval een ontwerp van wet of van verordening een richtlijn niet volledig omzet. In dat geval kan aan de hand van zulke tabellen immers worden opgemaakt welke Europeesrechtelijke bepalingen niet zijn omgezet, alsook op basis van welke huidige of latere rechtsnormen de omzetting kan worden vervolledigd. In dat opzicht valt op te merken dat de brieven d.d. 22 februari 2010 die de federale overheid in het kader van het erbij betrekken van de gewestregeringen aan deze laatste heeft gezonden, onder meer stellen :

> "De aangelegenheden die worden geregeld door voormelde richtlijn 2009/17/EG behoren deels tot de bevoegdheid van de gewesten en deels tot de bevoegdheid van de federale staat. De betrokken overheden (federale Staat, Vlaams Gewest, Waals Gewest en Brussels Hoofdstedelijk Gewest) moeten bijgevolg de richtlijn, ieder wat hun bevoegdheden betreft, omzetten in interne regelgeving.
>
> Als bijlage 2 gaat het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van verscheidene bepalingen tot omzetting van richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart, dat tot doel heeft een aantal bepalingen van voormelde richtlijn 2009/17/EG die tot de bevoegdheid van de federale staat behoren, om te zetten in nationale regelgeving. De bepalingen van artikel 1, onder 10 en 11, van voormelde richtlijn 2009/17/EG (bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven) worden niet omgezet door het voormelde ontwerp van koninklijk besluit, maar moeten bij wet en uitvoeringsbesluit worden omgezet wat betreft de aangelegenheden die tot de federale bevoegdheid behoren."

Het is wenselijk dat het voorliggende ontwerp bij de bekendmaking ervan vergezeld zou gaan van een verslag aan de Koning dat de voornoemde omzettingstabellen bevat en dat, wat betreft de bepalingen van de voornoemde richtlijn 2009/17/EG die het ontwerp willens verzuimt om te zetten, toelicht de mate waarin de steller van het ontwerp van oordeel is dat ze al dan niet tot zijn bevoegdheid behoren en op welke wijze hij voornemens is deze richtlijn volledig om te zetten, althans wat hem betreft.

Bijzondere opmerkingen

Opschrift

Het opschrift van het ontwerp geeft in zijn huidige lezing aan dat het ontwerp verscheidene bepalingen wijzigt die (reeds) voorzien in de omzetting van de voornoemde richtlijn 2009/17/EG.

Preciezer zou zijn te stellen dat het ontwerp, met het oog op de omzetting van richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart, verscheidene bepalingen wijzigt die voorzien in 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 in de opheffing van richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

Wil men het evenwel beknopt houden, dan zou het verkieslijk zijn zich te beperken tot de formulering dat het ontwerp van koninklijk besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting [13] van richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart.

---

(13) Zie in dit verband de algemene opmerking hierboven met betrekking tot de opmaak van omzettingstabellen.

Aanhef

In het eerste lid van de aanhef, waarin verwezen wordt naar artikel 4 van de voornoemde wet van 5 juni 1972, moeten de woorden "5 februari 2007" vervangen worden door de woorden "22 januari 2007".

Wat betreft de noodzaak om bij wijze van rechtsgrond van het ontwerp eveneens artikel 17*ter* van dezelfde wet te vermelden, wordt verwezen naar punt 3 van de algemene opmerking betreffende de draagwijdte en de rechtsgrond van het ontwerp.

Dispositief

Artikel 3

In de Franse lezing van het inleidende zinsdeel van artikel 3 van het ontwerp moeten de woorden "17 septembre 2007" vervangen worden door de woorden "17 septembre 2005".

Artikel 11

1. In het ontworpen artikel 26*bis*, § 1, derde lid, van het voornoemde koninklijk besluit van 4 augustus 1981 (artikel 11, 1/, van het voorliggende ontwerp) moeten de woorden "Het is de taak en verantwoordelijkheid van de verlader om deze verklaring aan de kapitein of de exploitant te bezorgen en ervoor te zorgen dat ..." vervangen worden door de woorden "De verlader bezorgt deze verklaring aan de kapitein of de exploitant en zorgt ervoor dat ..."; het aanwenden van woorden zoals "taak" en "verantwoordelijkheid" maakt de tekst immers nodeloos ingewikkeld.

2. Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 16 en 33 van het ontwerp.

Artikel 18

In de Franse lezing van artikel 18, 2/, van het ontwerp moeten de woorden "sauf préjudice de" vervangen worden door de woorden "sans préjudice de".

Artikel 32

In het ontworpen artikel 28*bis*, § 1, eerste lid, b), van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde (artikel 32 van het voorliggende ontwerp) dient te worden verwezen naar bijlage 1 van hetzelfde besluit, in plaats van bijlage 5.

Artikel 39

In de Franse lezing van het ontworpen artikel 6/1 van het voornoemde koninklijk besluit van 17 september 2005 schrijve men in het eerste lid, a), "elle fournit" in plaats van "elle fournisse".

De kamer was samengesteld uit

de Heren	M.	HANOTIAU,	kamervoorzitter,
	Ph.	QUERTAINMONT,	staatsraden,
de Dames	S.	GUFFENS,	
	A.-C.	VAN GEERSDAELE,	griffier.

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

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

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

A.-C. VAN GEERSDAELE M. HANOTIAU