

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 49.519/4
DU 11 MAI 2011

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 12 avril 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « désignant l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires », 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, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 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

1. L'article 21 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (ci-après la directive 2004/49/CE), dispose comme suit :

« Article 21

Organisme d'enquête

1. Chaque État membre veille à ce que les enquêtes sur les accidents et les incidents visés à l'article 19 soient menées par un organisme permanent, qui comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident ou d'incident. Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cet organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, entreprise ferroviaire, organisme de tarification, organisme de répartition et organisme notifié, et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête. Il est en outre indépendant fonctionnellement de l'autorité de sécurité et de tout organisme de réglementation des chemins de fer.

2. L'organisme d'enquête accomplit ses tâches de manière indépendante vis-à-vis des organismes visés au paragraphe 1^{er} et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet. Les enquêteurs obtiennent un statut leur donnant les garanties d'indépendance nécessaires.

... ».

La Belgique a transposé cette disposition de la directive 2004/49/CE par l'article 43 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et par l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création d'un organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires et déterminant sa composition.

Le 27 janvier 2011, la Commission européenne a adressé à la Belgique un avis motivé au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne «en raison des dispositions relatives à l'indépendance par rapport à toute entreprise ferroviaire de l'autorité de sécurité ferroviaire et de l'organisme d'enquête sur les accidents, prescrites par la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ».

Concernant l'indépendance de l'organisme d'enquête, l'avis motivé relève ce qui suit :

« L'article 21 de la directive 2004/49/EC est transposé dans la législation belge par l'article 43 de la loi du 19 décembre 2006 et par l'arrêté royal du 16 janvier 2007 (...). Du point de vue de la Commission, la loi et l'arrêté royal constituent une transposition suffisante de la directive en droit national ».

La Commission estime cependant que, compte tenu de ce que l'organisme d'enquête est placé en fait sous l'autorité hiérarchique d'une personne qui peut réintégrer la SNCB au terme de son mandat, les exigences de l'article 21 de la directive en matière d'indépendance de l'organisme d'enquête ne sont pas remplies.

L'arrêté royal en projet abroge l'arrêté royal du 16 janvier 2007, précité, et crée un organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires, dont les dirigeants sont placés sous l'autorité directe du Ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions¹. Le projet satisfait ainsi à l'exigence selon laquelle l'autorité hiérarchique sur les dirigeants de l'organisme d'enquête doit être exercée par une personne dépourvue de tout lien de dépendance vis-à-vis des organismes ferroviaires.

Pour rencontrer pleinement les griefs formulés dans l'avis motivé de la Commission, le projet doit toutefois encore être réexaminé sur deux points. Il est renvoyé à la deuxième observation relative à l'article 4 et à la première observation relative à l'article 14, ci-après.

¹ Voir l'article 4, alinéa 2, du projet.

2. Le projet doit être complété sur une série d'autres points essentiels sur lesquels l'attention du délégué du ministre a été attirée. Il s'agit notamment de la question de savoir si l'organisme d'enquête est créé au sein du SPF Mobilité et Transports, sous quelle forme juridique des membres du personnel de ce service public fédéral seront mis à la disposition de l'organisme d'enquête et sous quelle autorité hiérarchique ces membres du personnel seront placés pendant la durée de cette mise à disposition. Les réponses apportées à ces questions par le délégué du ministre sont imprécises et incomplètes. Elles se limitent pour l'essentiel à annoncer que le projet sera complété, sans préciser en quoi consisteront exactement les modifications envisagées. À défaut d'informations plus précises, la section de législation limite son examen aux observations ci-après.

Formalités préalables

1. Un protocole de la négociation syndicale menée le 29 avril 2011 au sein du comité de secteur VI a été transmis par le délégué du ministre. Il y manque les signatures. Les auteurs du projet veilleront à ce que la formalité de la négociation syndicale soit menée à son terme par l'établissement d'un protocole dûment signé.

2. Interrogé sur la question de savoir si l'organisme d'enquête était créé « au sein du SPF Mobilité et Transports » et s'il ne fallait pas, dans l'affirmative, recueillir l'avis du comité de direction du SPF Mobilité et Transports, le délégué du ministre a répondu que l'arrêté royal en projet « sera complété en ce sens ». Si l'organisme d'enquête est effectivement créé au sein du SPF Mobilité et Transports, cet avis devra être recueilli².

Observations particulières

Préambule

Alinéa 1^{er}

À l'alinéa 1^{er}, il convient de viser les alinéas 1^{er} et 4 de l'article 43 de la loi du 19 décembre 2006, précitée, qui constituent la base légale de l'arrêté en projet.

² Voir l'article 6, § 1^{er}, alinéa 3, de l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant le statut des agents de l'État ; voir aussi le préambule de l'arrêté royal du 16 janvier 2007, précité.

Alinéa 7 nouveau

Concernant la nécessité de viser, le cas échéant, l'avis du comité de direction du SPF Mobilité et Transports, il est renvoyé à la seconde observation relative aux formalités préalables.

Alinéa 8 nouveau

La formalité de l'association des gouvernements de régions, prescrite par l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, sera visée dans un alinéa 8 nouveau ³.

DispositifArticle 1^{er}

La directive 2004/49/CE mentionnée à l'article 1^{er} sera citée avec son intitulé exact. Après les mots « ainsi que la directive 2001/14/CE », les mots « du Conseil » seront dès lors omis.

Article 3

Il y a lieu d'insérer un alinéa 1^{er} nouveau, mentionnant qu'il est créé un organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires.

Si cet organisme est créé au sein du SPF Mobilité et Transports, cette précision sera également insérée dans cet article.

Le délégué du ministre a annoncé que le projet serait complété en ce sens.

³ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », formule F 3-4-6.

Article 4

1. En disposant que les membres de la direction sont soumis à l'autorité directe du Ministre, l'article 4 satisfait au reproche formulé dans l'avis motivé de la Commission européenne du 27 janvier 2011 en ce qui concerne l'indépendance de l'autorité hiérarchique dont dépend la direction de l'organisme d'enquête.

Cette autorité directe du Ministre ne peut porter préjudice à l'indépendance fonctionnelle de l'organisme d'enquête telle qu'elle résulte de l'article 43, alinéa 2, de la loi du 19 décembre 2006 précitée, lequel transpose l'article 21, paragraphe 1, de la directive 2004/49/CE.

2. Dans l'avis motivé précité, la Commission européenne relève toutefois que l'indépendance d'un tel organisme exige aussi que ses dirigeants « ne puissent pas durant un certain nombre d'années accepter une position de cadre supérieur au sein de la holding ou une entreprise contrôlée par cette dernière lorsqu'ils quittent l'entité en charge des fonctions essentielles ».

L'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que cette exigence de la Commission européenne nécessitera l'intervention du législateur, s'agissant d'une interdiction professionnelle appelée à sortir ses effets après la fin du mandat des enquêteurs au sein des organismes d'enquête.

Article 7

Il est inutile de rappeler que le serment doit être prêté « dans les termes fixés par l'article 2 du décret du 20 juillet 1831 »⁴.

Article 10

À l'alinéa 2, au lieu d'écrire « conformément à l'article 7 », il convient d'écrire « conformément à l'article 5 ».

⁴ *Ibid.*, recommandation n° 80.

Article 13

Il convient de préciser quelle « échelle traitement » sera applicable.

Article 14

1. Il ressort de l'avis motivé de la Commission que l'indépendance doit également être assurée dans le chef des membres du personnel de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête. Cette indépendance ne sera pas assurée si les membres du personnel se trouvent sous l'autorité d'une personne ayant elle-même un quelconque lien de dépendance avec l'un des organismes visés à l'article 43, alinéa 2, de la loi du 19 décembre 2006, précitée.

Il convient dès lors de préciser à l'article 14 du projet quelle est l'autorité dont relèvent les membres du personnel du SPF Mobilité et Transports pendant la durée de leur mise à disposition de l'organisme d'enquête. Cette autorité devra être pleinement indépendante par rapport aux organismes visés à l'article 43, alinéa 2, de la loi du 19 décembre 2006, précitée.

2. L'article 14 sera également précisé quant aux modalités juridiques de la mise à disposition du personnel, notamment en ce qui concerne la question de savoir s'il s'agit d'une mise à disposition sur une base volontaire et en ce qui concerne l'incidence de la mise à disposition sur l'évolution de la carrière de ces agents.

3. La question se pose en outre de savoir si les membres du personnel du SPF Mobilité et Transports mis à la disposition de l'organisme d'enquête sont des « membres » de cet organisme, au sens de l'article 43, alinéa 3, de la loi du 19 décembre 2006, précitée, et si les obligations en matière de secret professionnel énoncées dans cette dernière disposition leur sont par conséquent applicables.

Il est nécessaire de préciser, dans l'arrêté en projet, que les personnes mises à disposition de l'organisme d'enquête ont la qualité de « membres » de l'organisme d'enquête.

4. À l'alinéa 1^{er}, au lieu d'écrire « à la disposition du service », on écrira « à la disposition de l'organisme d'enquête ».

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	président de chambre,
	J. JAUMOTTE,	conseillers d'État,
	L. DETROUX,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par Mme W. VOGEL, premier auditeur.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

C. GIGOT

P. LIÉNARDY

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 49.519/4
VAN 11 MEI 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 12 april 2011 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 aanwijzing van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor”, 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

1. Artikel 21 van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (hierna richtlijn 2004/49/EG genoemd), luidt als volgt :

“Artikel 21

Onderzoeksorgaan

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat de in artikel 19 bedoelde onderzoeken naar ongevallen en incidenten worden verricht door een permanent orgaan en dat daarbij ten minste één onderzoeker als aangewezen onderzoeker in het geval van een ongeval of incident optreedt. Dit orgaan is, wat betreft zijn organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, heffingsinstanties, toewijzende instanties en aangemelde instanties, en andere partijen waarvan de belangen in strijd kunnen zijn met de taken die aan het onderzoeksorgaan zijn toevertrouwd. Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie en van spoorwegregelgevers.

2. Het onderzoeksorgaan verricht zijn taken onafhankelijk van de in lid 1 bedoelde organisaties en krijgt daartoe voldoende financiële middelen. De onderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende waarborgt.

...”.

Die bepaling van richtlijn 2004/49/EG is door België omgezet bij artikel 43 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en bij het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot oprichting van een onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor en tot vaststelling van zijn samenstelling.

Op 27 januari 2011 heeft de Europese Commissie aan België een met redenen omkleed advies gericht krachtens artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie “en met name de bepalingen inzake de onafhankelijkheid van de overeenkomstig richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen opgerichte spoorwegveiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen van de spoorwegondernemingen”.

In verband met de onafhankelijkheid van het onderzoeksorgaan staat in het met redenen omkleed advies het volgende te lezen :

“Artikel 21 van richtlijn 2004/49/EG is omgezet in Belgische wetgeving middels artikel 43 van de wet van 19 december 2006 en bij koninklijk besluit van 16 januari 2007 (...). Volgens de Commissie zijn de wet en het koninklijk besluit een voldoende omzetting van (de) richtlijn in nationaal recht”.

De Commissie is evenwel van oordeel dat, gelet op het feit dat het onderzoeksorgaan in feite onder het hiërarchisch gezag is gesteld van een persoon die na afloop van zijn mandaat naar de NMBS kan terugkeren, niet voldaan is aan de vereisten die artikel 21 van de richtlijn stelt inzake onafhankelijkheid van het onderzoeksorgaan.

Bij het ontworpen koninklijk besluit wordt het voormelde koninklijk besluit van 16 januari 2007 opgeheven en wordt een onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor opgericht waarvan de leiding onder het rechtstreekse gezag wordt geplaatst van de minister die bevoegd is voor het spoorwegvervoer¹. Het ontwerp voldoet aldus aan de eis dat het hiërarchisch gezag over de leiding van het onderzoeksorgaan uitgeoefend moet worden door een persoon die geen enkele band van afhankelijkheid ten aanzien van de spoorweginstanties vertoont.

¹ Zie artikel 4, tweede lid, van het ontwerp.

Teneinde de bezwaren vermeld in het met redenen omkleed advies van de Commissie volledig weg te nemen, dient het ontwerp evenwel op twee punten opnieuw onder de loep te worden genomen. Hierbij wordt verwezen naar de tweede opmerking over artikel 4 en naar de eerste opmerking over artikel 14 die infra gemaakt worden.

2. Het ontwerp dient te worden aangevuld op een reeks andere essentiële punten waarop de gemachtigde van de minister opmerkzaam is gemaakt. Het gaat inzonderheid om de vraag of het onderzoeksorgaan opgericht wordt binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, in welke rechtsvorm de personeelsleden van die federale overheidsdienst ter beschikking van het onderzoeksorgaan zullen worden gesteld en onder welk hiërarchisch gezag die personeelsleden gedurende die terbeschikkingstelling zullen staan. De antwoorden die de gemachtigde van de minister op deze vragen heeft gegeven, zijn onnauwkeurig en onvolledig. Ze beperken zich hoofdzakelijk ertoe aan te kondigen dat het ontwerp zal worden aangevuld, zonder aan te geven waarin de voorgenomen wijzigingen juist zullen bestaan. Bij gebrek aan nauwkeuriger inlichtingen beperkt de afdeling Wetgeving zich in het kader van haar onderzoek tot de volgende opmerkingen.

Voorafgaande vormvereisten

1. De gemachtigde van de minister heeft een protocol overgezonden betreffende de onderhandelingen die op 29 april 2011 met de vakbonden gevoerd zijn in sectorcomité VI. Op dat document komen geen handtekeningen voor. De stellers van het ontwerp dienen erop toe te zien dat het vormvereiste van de onderhandelingen met de vakbonden volledig vervuld wordt door een naar behoren ondertekend protocol op te stellen.

2. Op de vraag of het onderzoeksorgaan “binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer” opgericht wordt en, zo ja, of dan niet het advies van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer moest worden ingewonnen, heeft de gemachtigde van de minister geantwoord dat het ontworpen koninklijk besluit in die zin zal worden aangevuld. Als het onderzoeksorgaan inderdaad binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer opgericht wordt, zal dat advies ingewonnen moeten worden ².

² Zie artikel 6, § 1, derde lid, van het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het rijkspersoneel; zie eveneens de aanhef van het voornoemde koninklijk besluit van 16 januari 2007.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Eerste lid

In het eerste lid behoort te worden verwezen naar artikel 43, eerste en vierde lid, van de voornoemde wet van 19 december 2006, welke bepalingen de rechtsgrond van het ontworpen besluit vormen.

Zevende lid (nieuw)

In verband met de noodzaak om in voorkomend geval te verwijzen naar het advies van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer, wordt naar de tweede opmerking betreffende de voorafgaande vormvereisten verwezen.

Achtste lid (nieuw)

In een nieuw achtste lid dient te worden verwezen naar het vormvereiste van het erbij betrekken van de gewestregeringen, voorgeschreven bij artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ³.

Dispositief

Artikel 1

Van richtlijn 2004/49/EG, die in artikel 1 vermeld wordt, moet het juiste opschrift geciteerd worden. In de Franse tekst dienen de woorden “du Conseil” na de woorden “ainsi que la directive 2001/14/CE” dan ook te vervallen.

Artikel 3

Er dient een nieuw eerste lid te worden ingevoegd waarin vermeld wordt dat een onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor wordt opgericht.

³ *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab Wetgevingstechniek, formule F 3-4-6.

Als dat orgaan binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt opgericht, dient zulks eveneens in dat artikel te worden aangegeven.

De gemachtigde van de minister heeft aangekondigd dat het ontwerp in die zin zou worden aangevuld.

Artikel 4

1. Artikel 4, waarin bepaald wordt dat de leidinggevenden van het onderzoeksorgaan onder het rechtstreekse gezag van de minister staan, komt tegemoet aan het verwijt dat de Europese Commissie in haar met redenen omkleed advies van 27 januari 2011 gemaakt heeft met betrekking tot de onafhankelijkheid van de hiërarchische overheid waaronder de leiding van het onderzoeksorgaan ressorteert.

Dat rechtstreekse gezag van de minister mag geen aantasting inhouden van de functionele onafhankelijkheid van het onderzoeksorgaan, zoals die voortvloeit uit artikel 43, tweede lid, van de voornoemde wet van 19 december 2006, bij welke bepaling artikel 21, lid 1, van richtlijn 2004/49/EG wordt omgezet.

2. In haar voornoemd met redenen omkleed advies heeft de Europese Commissie er evenwel op gewezen dat voor de onafhankelijkheid van zo een orgaan eveneens vereist is dat de leidinggevenden ervan “gedurende een bepaald aantal jaren na hun vertrek bij de met de essentiële functies belaste entiteit, niet in aanmerking komen voor een hogere kaderfunctie binnen een holding of een onderneming die daaronder ressorteert”.

De steller van het ontwerp wordt er opmerkzaam op gemaakt dat deze eis van de Europese Commissie een optreden van de wetgever zal vergen, aangezien het gaat om een beroepsverbod dat dient in te gaan na afloop van het mandaat van de onderzoekers binnen de onderzoeksorganen.

Artikel 7

Het is niet nodig eraan te herinneren dat de eed moet worden afgelegd “in de termen bepaald bij artikel 2 van het decreet van 20 juli 1831”⁴.

⁴ *Ibid.*, aanbeveling nr. 80.

Artikel 10

In het tweede lid dient in plaats van “overeenkomstig artikel 7” “overeenkomstig artikel 5” te worden geschreven.

Artikel 13

Er behoort te worden aangegeven welke “weddeschaal” van toepassing zal zijn.

Artikel 14

1. Uit het met redenen omkleed advies van de Commissie volgt dat ook de onafhankelijkheid van de personeelsleden van de veiligheidsinstantie en van het onderzoeksorgaan gewaarborgd dient te worden. Die onafhankelijkheid zal niet gewaarborgd zijn als de personeelsleden onder het gezag staan van een persoon die zelf enige band van afhankelijkheid bezit ten aanzien van een van de instanties waarvan sprake is in artikel 43, tweede lid, van de voornoemde wet van 19 december 2006.

In artikel 14 van het ontwerp dient dan ook te worden aangegeven onder welke instantie de personeelsleden van de FOD Mobiliteit en Vervoer ressorteren gedurende de tijd dat ze ter beschikking van het onderzoeksorgaan zijn gesteld. Die instantie moet volkomen onafhankelijk zijn ten aanzien van de instanties waarvan sprake is in artikel 43, tweede lid, van de voormelde wet van 19 december 2006.

2. In artikel 14 dienen eveneens de nadere juridische regels te worden gepreciseerd van het ter beschikking stellen van personeel, inzonderheid met betrekking tot de vraag of het gaat om een terbeschikkingstelling op vrijwillige basis en met betrekking tot de gevolgen van de terbeschikkingstelling op de ontwikkeling van de loopbaan van die personeelsleden.

3. Voorts rijst de vraag of de personeelsleden van de FOD Mobiliteit en Vervoer die ter beschikking van het onderzoeksorgaan zijn gesteld “leden” van dat orgaan zijn in de zin van artikel 43, derde lid, van de voornoemde wet van 19 december 2006 en of de verplichtingen inzake beroepsgeheim die in die bepaling opgesomd zijn bijgevolg op hen van toepassing zijn.

In het ontworpen besluit moet worden gepreciseerd dat de personen die ter beschikking van het onderzoeksorgaan worden gesteld de hoedanigheid bezitten van “lid” van het onderzoeksorgaan.

4. In het eerste lid dient in plaats van “ter beschikking van de dienst” “ter beschikking van het onderzoeksorgaan” geschreven te worden.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
	J. JAUMOTTE,	staatsraden,
	L. DETROUX,	
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. W. VOGEL, eerste auditeur.

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

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

C. GIGOT

P. LIÉNARDY