



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 60.176/4
du 24 octobre 2016

sur

un projet d'arrêté royal
'modifiant l'arrêté royal du
4 juin 1999 relatif à
l'inscription et à
l'enregistrement des bateaux
de plaisance'

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 60.176/4
van 24 oktober 2016

over

een ontwerp van koninklijk
besluit 'tot wijziging van het
koninklijk besluit van
4 juni 1999 betreffende de
inschrijving en de registratie
van de pleziervaartuigen'

Le 30 septembre 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord, adjoint à la Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'modifiant l'arrêté royal du 4 juin 1999 relatif à l'inscription et à l'enregistrement des bateaux de plaisance'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 24 octobre 2016. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Martine BAGUET et Bernard BLERO, conseillers d'État, Marianne DONY, assesseur, et Colette GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre VANDERNOOT.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 24 octobre 2016.

*

Op 30 september 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee, toegevoegd aan de Minister van Sociale Zaken et Volksgezondheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 juni 1999 betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 24 oktober 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Martine BAGUET en Bernard BLERO, staatsraden, Marianne DONY, assessor, en Colette GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre VANDERNOOT.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 24 oktober 2016.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, 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 suivantes.

EXAMEN DU PROJET

INTITULÉ

Dans l'intitulé du projet, il convient de citer l'intitulé exact de l'arrêté royal modifié, à savoir l'arrêté royal du 4 juin 1999 : 1^o 'relatif à l'inscription et à l'enregistrement des bateaux de plaisance' ; 2^o 'modifiant l'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires' ; 3^o 'modifiant 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'.

PRÉAMBULE

À l'alinéa 4, la date de l'avis de l'Inspecteur général des Finances doit être corrigée. Il s'agit en effet du 4 mars 2015, et non du 4 mars 2016.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

L'article 1^{er} (article 1^{er}, § 1^{er}, 6^o, en projet), vise à exclure des eaux maritimes belges le canal Ostende-Bruges, pour la définition du champ d'application de cette réglementation.

L'avis de l'Inspecteur général des Finances précise à cet égard que l'objectif de cette modification est « la suppression de l'exigence de la possession d'une lettre de pavillon pour circuler sur le canal Ostende-Bruges pour les bateaux de plaisance. Le canal en question n'est apparemment pratiquement plus utilisé à des fins professionnelles ».

Il convient cependant d'observer que l'article 12, 3^o, de l'arrêté royal du 4 juin 1999, qui énonce cette obligation, se réfère directement à la définition de la notion d'eaux maritimes belges donnée par l'article 1^{er}, 5^o (lire : 7^o), de la loi du 5 juin 1972 'sur la sécurité des navires', laquelle y inclut le canal Ostende-Bruges.

Pour que la modification apportée par l'article 1^{er} du projet ait un effet utile, le projet examiné doit donc être complété par une disposition supprimant la référence faite, à l'article 12, 3°, de l'arrêté royal du 4 juin 1999, à la définition des eaux maritimes belges figurant à l'article 1^{er}, 5° (lire : 7°), de la loi du 5 juin 1972.

Article 2

À l'article 2 (article 4, 4°, en projet), il est préférable de remplacer les mots « nom de la firme » par les mots « dénomination de la personne morale », l'usage du terme « firme » étant, dans le langage courant, réservé aux seules entreprises commerciales ou industrielles.

La même observation vaut pour l'article 4 (article 7, § 2, en projet).

Article 3

1. L'article 5/1 en projet (article 3 du projet), a pour but de renforcer l'exigence d'un lien avec la Belgique pour la délivrance aux bateaux de plaisance d'une lettre de pavillon. Son paragraphe premier dispose :

« Art. 5/1. § 1^{er}. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, seul un bateau de plaisance ayant un lien avec la Belgique peut obtenir un document d'immatriculation.

Il y a un lien avec la Belgique :

a) en ce qui concerne les personnes physiques : si le bateau de plaisance appartient pour au moins la moitié à des Belges ou à des personnes inscrites en Belgique, soit au registre de la population, soit au registre des étrangers ;

b) en ce qui concerne les personnes morales : si le bateau de plaisance appartient à une personne morale inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises ».

L'exigence de ce lien avec la Belgique s'inscrit dans le respect des obligations incombant à l'État belge en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 ¹, dont l'article 91 dispose :

« Article 91. Nationalité des navires

1. Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le pavillon.

2. Chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet ».

La nouvelle exigence prévue par l'article 5/1, § 1^{er}, en projet, vient toutefois s'ajouter aux conditions déjà imposées pour qu'un bateau de plaisance puisse être inscrit dans le registre des bateaux de plaisance, en vertu de l'article 2 de l'arrêté royal du 4 juin 1999.

¹ Loi d'assentiment du 18 juin 1998.

Il serait dès lors préférable, plutôt que d'insérer un nouvel article 5/1 dans l'arrêté royal du 9 juin 1999, de remplacer son article 2 actuel, par une disposition reprenant l'ensemble des conditions (renforcées suivant la volonté exprimée par l'auteur du projet) auxquelles doit satisfaire un bateau de plaisance pour pouvoir battre pavillon belge ².

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, a), en projet, les mots « à des Belges » manquent dans le texte néerlandais.

3. Après avoir, en son paragraphe 1^{er}, énoncé de nouvelles conditions visant à renforcer le lien devant exister entre un bateau de plaisance et la Belgique pour pouvoir en battre le pavillon, l'article 5/1 en projet se poursuit toutefois par un paragraphe 2 qui permet de s'exonérer des nouvelles conditions qui viennent d'être imposées.

L'article 5/1, § 2, alinéa 1^{er}, en projet, permet en effet à la personne physique ou morale ne disposant pas d'un lien avec la Belgique, tel que défini au paragraphe 1^{er} du même article, de désigner un représentant en Belgique qui dispose de ce lien, pour demander l'inscription du bateau de plaisance dans le registre des bateaux de plaisance.

L'article 5/1, § 2, alinéa 2, en projet, soumet cependant ces « représentants » à un régime d'agrément défini dans les termes suivants :

« Les représentants en Belgique ne peuvent intervenir que s'ils sont habilités par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet. La demande pour être habilité en tant que représentant en Belgique sera introduite selon les modalités définies par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet. L'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet prend une décision dans les soixante jours à compter de la date de réception de la demande et la communique par écrit au demandeur. La liste des représentants habilités en Belgique est publiée sur un site web accessible au public ».

L'habilitation que confère l'article 34 de la loi du 21 décembre 1990 'relative à l'enregistrement des navires', qui constitue le fondement légal du projet examiné, n'envisage nullement la mise en place un tel régime d'agrément.

En effet, eu égard, tout particulièrement, aux restrictions qui en résultent pour la liberté de commerce et d'industrie, l'organisation d'un pareil régime supposerait que le législateur ait prévu celui-ci, soit dans le texte même de la loi, soit, à tout le moins, en y faisant référence lors des travaux préparatoires de la disposition chargeant le Roi de régler la matière dont il s'agit ³. Or, tel n'est pas le cas en l'espèce.

² Sauf à considérer qu'une distinction devrait être opérée entre les conditions imposées pour qu'un bateau de plaisance puisse être inscrit dans le registre des bateaux de plaisance (article 2 de l'arrêté royal du 4 juin 1999) et celles prévues pour la délivrance d'un document d'immatriculation (lettre de pavillon – article 5/1, en projet, du même arrêté), ce qui nécessiterait de revoir plus en profondeur l'arrêté royal modifié pour mieux y organiser un tel régime différencié.

³ Voir l'avis 53.346/2 donné le 10 juin 2013 sur un projet devenu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 2013 'relatif aux conditions de formation auxquelles doit répondre le personnel des entreprises de sécurité maritime', ainsi que l'arrêt C.E. n° 129.615, V.Z.W. Koninklijke Vereniging der meester-schrijnwerkers van Brussel en Halle-Vilvoorde, du 23 mars 2004, cité par cet avis. Cet arrêt annule un arrêté royal qui organisait un régime d'agrément des placeurs

En plus de l'exigence d'un fondement légal spécifique, l'organisation d'un tel régime d'agrément devrait, en outre, être arrêtée par le Roi, et non subdéléguée à « l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet » ; le soin d'arrêter des mesures réglementaires portant sur des questions de détail ou d'ordre technique peut cependant être subdélégué au ministre.

Ceci étant, il importe d'ajouter que la mise en place d'un régime d'agrément tombe sous le coup de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 'relative aux services dans le marché intérieur' (ci-après : la directive 2006/123/CE), du moins pour autant que – comme rien ne semble l'exclure – les services fournis par les représentants habilités le soient contre rémunération et présentent donc un caractère économique⁴. Il conviendrait donc, d'une part, de s'assurer que l'obligation d'agrément préalable qui serait instaurée répond aux conditions de nécessité et de proportionnalité prescrites par la directive 2006/123/CE et, d'autre part, à supposer ces conditions remplies, d'organiser le régime d'agrément en respectant les diverses obligations imposées par cette directive.

Au vu du caractère fondamental des observations qui précèdent, il convient d'omettre le régime d'agrément des représentants des propriétaires de bateaux de plaisance prévu par l'article 5/1, § 2, alinéa 2, en projet, de l'arrêté royal du 4 juin 1999.

*

de portes résistant au feu, en exécution d'une disposition législative chargeant le Roi de fixer, dans un but de prévention des incendies et des explosions, les normes de base communes à une ou plusieurs catégories de construction. Voir encore, sur les suites données à cet arrêt, l'avis 42.307/4 de la section de législation du Conseil d'État donné le 7 mars 2007 sur le projet devenu l'arrêté royal du 13 juin 2007 'modifiant l'arrêté royal du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire'.

⁴ Il ne semble pas pouvoir être soutenu que les services prestés par les représentants habilités seraient des « services dans le domaine des transports », auxquels, en vertu de son article 2, paragraphe 2, d), la directive 2006/123/CE ne s'applique pas. Les fonctions d'intermédiation que rempliraient les « représentants habilités » dans le cadre de la procédure d'immatriculation des bateaux de plaisance ne peuvent en effet être assimilées à des services de transport.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, 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.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

OPSCHRIFT

In het opschrift van het ontwerp behoort het opschrift van het te wijzigen koninklijk besluit correct vermeld te worden, namelijk “het koninklijk besluit van 4 juni 1999: 1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen; 2° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van de zeeschepen; 3° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust”.

AANHEF

In het vierde lid dient de datum van het advies van de inspecteur-generaal van Financiën gecorrigeerd te worden. Het gaat immers om 4 maart 2015 en niet om 4 maart 2016.

DISPOSITIEF

Artikel 1

Artikel 1 (ontworpen artikel 1, § 1, 6°) strekt ertoe het kanaal Oostende-Brugge uit te sluiten van de Belgische zeewateren, voor het bepalen van het toepassingsgebied van deze regeling.

In het advies van de inspecteur-generaal van Financiën wordt in dat verband gesteld dat de doelstelling van deze wijziging bestaat in “la suppression de l'exigence de la possession d'une lettre de pavillon pour circuler sur le canal Ostende-Bruges pour les bateaux de plaisance. Le canal en question n'est apparemment pratiquement plus utilisé à des fins professionnelles.”

Er dient evenwel te worden opgemerkt dat in artikel 12, 3°, van het koninklijk besluit van 4 juni 1999, waarin die verplichting vervat ligt, rechtstreeks verwezen wordt naar de definitie van het begrip “Belgische zeewateren” die gegeven wordt in artikel 1, 5° (lees : 7°), van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, waarbij ook het kanaal Oostende-Brugge daartoe wordt gerekend.

Opdat de wijziging die bij artikel 1 van het ontwerp wordt aangebracht nuttig kan zijn, dient het voorliggende ontwerp derhalve aangevuld te worden met een bepaling waarin de verwijzing, in artikel 12, 3°, van het koninklijk besluit van 4 juni 1999, naar de definitie van de Belgische zeewateren zoals vervat in artikel 1, 5° (lees: 7°), van de wet van 5 juni 1972, wordt opgeheven.

Artikel 2

Het verdient aanbeveling om in artikel 2 (ontworpen artikel 4, 4°) niet te spreken van “de firmanaam” maar van “de naam van de rechtspersoon”, aangezien de term “firma” in het gewone taalgebruik alleen gebezigd wordt voor commerciële of industriële ondernemingen.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 4 (ontworpen artikel 7, § 2).

Artikel 3

1. Het ontworpen artikel 5/1 (artikel 3 van het ontwerp) strekt ertoe het vereiste dat er een band moet bestaan met België opdat pleziervaartuigen een vlaggenbrief kunnen krijgen, strikter te formuleren. Paragraaf 1 van dat artikel luidt als volgt:

“Art. 5/1. § 1. Onverminderd het bepaalde in artikel 5 kan enkel een pleziervaartuig dat een band heeft met België ingeschreven worden in het register van de pleziervaartuigen.

Er is een band met België:

a) wat betreft de natuurlijke personen: indien het pleziervaartuig voor de helft in eigendom toebehoort aan personen die in België ingeschreven zijn hetzij in het bevolkingsregister, hetzij in het vreemdelingenregister;

b) wat betreft de rechtspersonen: indien het pleziervaartuig in eigendom toebehoort aan rechtspersonen die ingeschreven zijn in de Kruispuntbank van Ondernemingen.”

Het vereiste van die band met België sluit aan bij de naleving van de verplichtingen die voor de Belgische Staat gelden krachtens het Verdrag van de Verenigde Naties ‘inzake het recht van de Zee’, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982¹, waarvan artikel 91 luidt als volgt:

“Artikel 91. Nationaliteit van schepen

1. Iedere Staat stelt de voorwaarden vast voor het verlenen van zijn nationaliteit aan schepen, voor de registratie van schepen op zijn grondgebied en voor het recht zijn vlag te voeren. Een schip heeft de nationaliteit van de Staat wiens vlag het gerechtigd is te voeren. Er moet een wezenlijke band bestaan tussen de Staat en het schip.

2. Iedere Staat dient aan schepen aan wie hij het recht heeft verleend zijn vlag te voeren, documenten te verstrekken waaruit zulks blijkt.”

¹ Zie de wet van 18 juni 1998 houdende instemming met het Verdrag.

Het nieuwe vereiste dat vervat ligt in het ontworpen artikel 5/1, § 1, komt evenwel bovenop de voorwaarden die reeds opgelegd waren opdat een pleziervaartuig ingeschreven kan worden in het register van de pleziervaartuigen, krachtens artikel 2 van het koninklijk besluit van 4 juni 1999.

Het zou bijgevolg beter zijn om in de plaats van in het koninklijk besluit van 9 juni 1999 een nieuw artikel 5/1 in te voegen, het huidige artikel 2 ervan te vervangen door een bepaling waarin alle voorwaarden samen opgenomen zijn (in striktere bewoordingen geformuleerd volgens de bedoeling die de steller van het ontwerp te kennen gegeven heeft) en waaraan voldaan moet zijn opdat een pleziervaartuig de Belgische vlag mag voeren.²

2. In de ontworpen paragraaf 1, tweede lid, a), ontbreken in de Nederlandse tekst de woorden “aan Belgen of”.

3. Hoewel in het ontworpen artikel 5/1, § 1, nieuwe voorwaarden opgesomd worden waarmee het vereiste dat er een band moet bestaan tussen een pleziervaartuig en België om de Belgische vlag te mogen voeren, strikter geformuleerd wordt, worden in de ontworpen paragraaf 2 voorwaarden bepaald op grond waarvan niet voldaan hoeft te worden aan de nieuwe voorwaarden die in paragraaf 1 werden opgelegd.

Het ontworpen artikel 5/1, § 2, eerste lid, voorziet immers in de mogelijkheid dat een natuurlijk persoon of rechtspersoon die geen band heeft met België zoals bedoeld in paragraaf 1 van hetzelfde artikel een vertegenwoordiger in België aanstelt die deze band met België heeft, om te vragen dat het pleziervaartuig in het register van de pleziervaartuigen ingeschreven wordt.

In het ontworpen artikel 5/1, § 2, tweede lid, worden die “vertegenwoordigers” evenwel onderworpen aan een erkenningsregeling die in de volgende bewoordingen is gesteld:

“Vertegenwoordigers in België kunnen enkel optreden indien ze zijn gemachtigd door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld. De aanvraag om als vertegenwoordiger in België te worden gemachtigd, gebeurt op de wijze vastgesteld door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld neemt binnen de zestig dagen na ontvangst van de aanvraag een beslissing en deelt deze schriftelijk mee aan de aanvrager. De lijst van gemachtigde vertegenwoordigers in België wordt via een voor het publiek toegankelijke website bekendgemaakt.”

De machtiging die vervat ligt in artikel 34 van de wet van 21 december 1990 “betreffende de registratie van zeeschepen”, dat de rechtsgrond uitmaakt van het voorliggende ontwerp, voorziet geenszins in de invoering van een dergelijke erkenningsregeling.

² Tenzij ervan uitgegaan wordt dat er een onderscheid gemaakt zou moeten worden tussen de voorwaarden die opgelegd worden opdat een pleziervaartuig ingeschreven kan worden in het register van de pleziervaartuigen (artikel 2 van het koninklijk besluit van 4 juni 1999) en de voorwaarden die gelden voor de afgifte van een inschrijvingsdocument (de vlaggenbrief - ontworpen artikel 5/1, van hetzelfde besluit). In dat geval zou het te wijzigen koninklijk besluit grondiger moeten worden herzien om op een meer gepaste wijze in zulk een gedifferentieerde regeling te voorzien.

Gelet in het bijzonder op de beperkingen die daaruit voortvloeien wat betreft de vrijheid van handel en nijverheid, veronderstelt het vaststellen van zo'n regeling immers dat de wetgever daarin heeft voorzien, hetzij in de tekst zelf van de wet, hetzij, op zijn minst, door ernaar te verwijzen in de parlementaire voorbereiding van de bepaling die de Koning machtigt de aangelegenheid te regelen waarvan sprake.³ Dat is *in casu* evenwel niet het geval.

Niet alleen dient er een specifieke rechtsgrond voorhanden te zijn, de organisatie van een dergelijke erkenningsregeling zou bovendien door de Koning vastgesteld moeten worden en mag niet gesubdelegeerd worden aan “de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld”; het vaststellen van reglementaire maatregelen die betrekking hebben op detailkwesties of kwesties van technische aard mag evenwel aan de minister gesubdelegeerd worden.

Met dat al dient hieraan toegevoegd te worden dat de vaststelling van een erkenningsregeling onder de toepassing valt van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 ‘betreffende diensten op de interne markt’, (hierna: de richtlijn 2006/123/EG), althans – hetgeen geenszins lijkt te kunnen worden uitgesloten – in zoverre diensten die aangeboden worden door de gemachtigde vertegenwoordigers betalend zijn en dus economisch van aard zijn⁴. Het verdient derhalve aanbeveling om enerzijds na te gaan of de beoogde verplichte voorafgaande erkenning voldoet aan de voorwaarden inzake noodzakelijkheid en evenredigheid die voorgeschreven worden door richtlijn 2006/123/EG, en om anderzijds, gesteld dat aan die voorwaarden wordt voldaan, de erkenningsregeling vast te stellen met inachtneming van de verschillende verplichtingen die in de voornoemde richtlijn worden opgelegd.

³ Zie advies 53.346/2, op 10 juni 2013 gegeven over een ontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan het koninklijk besluit van 1 december 2013 “betreffende de opleidingsvereisten waaraan het personeel van de maritieme veiligheidsondernemingen moet voldoen”, alsook arrest RvS. nr. 129.615 VZW Koninklijke Vereniging der meesterschrijnwerkers van Brussel en Halle-Vilvoorde, van 23 maart 2004, dat in dat advies wordt geciteerd. Dat arrest vernietigt een koninklijk besluit waarbij een regeling werd vastgesteld voor de erkenning van de plaatsers van brandwerende deuren, ter uitvoering van een wetsbepaling die de Koning machtigt om, met het oog op de preventie van brand en ontploffing, de basisnormen vast te stellen die gelden voor een of verschillende categorieën van gebouwen. Zie voorts, wat de gevolgen betreft die gegeven zijn aan het voornoemde arrest, advies 42.307/4 van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, gegeven op 7 maart 2007 over een ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het koninklijk besluit van 13 juni 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 7 juli 1994 tot vaststelling van de basisnormen voor de preventie van brand en ontploffing waaraan de nieuwe gebouwen moeten voldoen.

⁴ Blijkbaar kan niet staande worden gehouden dat de diensten die gepresteerd worden door de gemachtigde vertegenwoordigers diensten op het gebied van vervoer zouden zijn, waarop richtlijn 2006/123/EG, volgens artikel 2, lid 2, d), ervan, niet van toepassing is. De bemiddelingsfuncties die door de gemachtigde vertegenwoordigers uitgeoefend zouden worden in het kader van de procedure tot inschrijving van pleziervaartuigen kunnen immers niet gelijkgesteld worden met diensten op het gebied van vervoer.

Aangezien de voorgaande opmerkingen van fundamentele aard zijn, behoort de regeling inzake de erkenning van de vertegenwoordigers van eigenaars van pleziervaartuigen, waarin voorzien wordt in het ontworpen artikel 5/1, § 2, tweede lid, van het koninklijk besluit van 4 juni 1999, te vervallen.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Colette GIGOT

Pierre LIÉNARDY