



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 63.286/4
du 30 avril 2018

advies 63.286/4
van 30 april 2018

sur

over

un avant-projet de loi 'relatif à
la navigation de plaisance'

een voorontwerp van wet
'betreffende de pleziervaart'

Le 4 avril 2018, 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 avant-projet de loi 'relatif à la navigation de plaisance'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 30 avril 2018. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Marianne DONY, assesseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, 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 Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 30 avril 2018.

*

Op 4 april 2018 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 en Volksgezondheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'betreffende de pleziervaart'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 30 april 2018. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Christian BEHRENDT en Marianne DONY, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, 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 Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 30 april 2018.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-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, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉ PRÉALABLE

L'avant-projet de loi a été soumis à la procédure d'association des Gouvernements de Régions, conformément à l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' (ci-après : L.S.R.I.).

Dans le cadre de cette procédure, les Gouvernements flamand et wallon ont tous deux rendus des avis positifs¹, sous réserve de la prise en compte d'un certain nombre d'observations.

Pour que cette formalité préalable puisse être considérée comme valablement accomplie, il convient que ces deux Gouvernements aient été tenus informés des suites réservées à leurs observations. En cas de modification du texte de l'avant-projet, il convient également que les autres Gouvernements concernés en soient tenus informés.

OBSERVATION PRÉALABLE

Conformément à l'usage courant, la loi du 5 juin 1972 'sur la sécurité des bâtiments de navigation' distingue nettement les termes « navire » (*schip*) et « bateau » (*binnenschip*).

Les navires sont actuellement définis à l'article 1^{er}, 3^o, de la loi précitée, de manière suivante :

« 3^o 'navire' : tout bâtiment de navigation faisant en mer le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ou qui y est destiné, à l'exception des navires de plaisance ; ».

Les bateaux sont, quant à eux, définis à l'article 1^{er}, 4^o de la loi précitée :

« 4^o 'bateau' : 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 ; ».

[‡] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

¹ Respectivement en date des 16 et 29 mars 2018.

Selon la même logique, les termes « navire de plaisance » (*pleziervaartuig*) et « bateau de plaisance » (*plezierboot*) reçoivent deux définitions distinctes, à l'article 1^{er}, 5° et 6°, de la loi du 5 juin 1972 :

« 5° 'navire de plaisance' : tout bâtiment de navigation qui, utilisé ou non à des fins lucratives sous quelque forme que ce soit, fait en mer ou est destiné à faire en mer de la navigation de plaisance, à l'exclusion des bâtiments de navigation utilisés ou destinés au transport de plus de douze passagers ;

6° 'bateau de plaisance' : tout bâtiment de navigation qui, utilisé ou non à des fins lucratives sous quelque forme que ce soit, fait dans les eaux intérieures ou est destiné à faire dans les eaux intérieures de la navigation de plaisance, à l'exclusion des bâtiments de navigation utilisés ou destinés au transport de plus de douze passagers ; ».

Navires, bateaux, navires de plaisance et bateaux de plaisance, font eux-mêmes tous partie de la catégorie plus large des « bâtiments de navigation » (*vaartuigen*), définie à l'article 1^{er}, 9°, de la même loi.

Comme l'indique le commentaire de l'article 2 de l'avant-projet, ce dernier entend revoir fondamentalement cette terminologie, en reprenant les définitions utilisées dans l'avant-projet de loi 'instituant le Code belge de la Navigation' ².

Selon cette nouvelle terminologie, le terme « navire » (*schip*) devient un terme générique, les « navires de mer » (*zeeschepen*) et « bateaux de navigation intérieure » (*binnenschepen*) étant des types de navires spécifiques.

La définition du terme « navire » figurant à l'article 2, 1°, de l'avant-projet correspond à cette intention. Dans sa version française, la définition des termes « navire de plaisance » figurant à l'article 2, 2°, de l'avant-projet, fait cependant toujours référence à la navigation en mer, tout comme le fait l'actuel article 1^{er}, 5°, de la loi du 5 juin 1972. Cette incohérence doit être corrigée.

Malgré cette modification de la signification du terme « navire », la suite du dispositif de l'avant-projet recourt à de nombreuses reprises aux termes « bateau » et « bateau de plaisance », sans que cet usage ne semble signifier que la disposition en question ne vise que les seuls bateaux de plaisance de navigation intérieure ³.

Le texte français de l'avant-projet doit dès lors être soigneusement revu pour ce qui concerne l'usage raisonné de ces différents termes.

² Actuellement soumis à l'avis de la section de législation sous le numéro de rôle 63.004/4.

³ Dans certains cas, les termes « navire de plaisance » et « bateau de plaisance » sont utilisés indistinctement dans la même disposition. C'est notamment le cas des articles 2, 7, 10, et 11, § 2, de l'avant-projet.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

DISPOSITIF

Article 2

1. Au 1°, après les mots « avec ou sans déplacement », il convient, dans la version française, d'ajouter les mots « d'eau ».
2. La définition des termes « navire de plaisance » figurant au 2° en exclut les navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers.

Le commentaire de l'article 3 précise à cet égard :

« La notion de 'passagers' doit être interprétée conformément à la directive 2009/45/CE précitée, à savoir 'un passager' : toute personne autre que i) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire et, ii) les enfants de moins d'un an. Il ressort également de la directive 2009/45/CE précitée que seuls les passagers transportés à des fins commerciales entrent en ligne de compte pour la qualification de navire à passagers. Les grands yachts de plaisance qui peuvent accueillir plus de 12 personnes à bord restent donc des bateaux de plaisance, sauf s'ils ont ou reçoivent un équipage, et sont destinés au transport de plus de douze passagers à des fins commerciales ».

Compte tenu de l'importance de ces précisions pour la détermination du champ d'application de l'avant-projet, il conviendrait d'ajouter une définition du terme « passager », dans son article 2.

3. Il convient également de préciser si cette exclusion vise également les navires destinés au transport de plus de douze passagers, comme le prévoit – de manière alors surabondante – l'article 3, § 2, 1°, de l'avant-projet.

Dans le cas contraire, l'articulation de ces deux dispositions devrait être revue, et le commentaire des articles précisé sur ce point.

4. Dans la définition des termes « entreprise de location » figurant au 8°, il serait préférable de ne pas se référer à la notion de « statuts », laquelle est inapplicable aux personnes physiques et risque en outre de poser des problèmes d'interprétation lorsque la location de « bateaux » de plaisance est englobée dans un objet social plus large.

Article 3

Il ne revient pas à une disposition législative d'habiliter directement un ministre, le pouvoir exécutif appartenant au Roi. Le paragraphe 2, alinéa 2 doit être revu sur ce point.

Article 7

Les habilitations au Roi prévues aux 4°, 5° et 9° et relatives aux conditions qui doivent être respectées pour qu'un « bateau » de plaisance puisse être enregistré, au statut administratif des « bateaux » de plaisance, et aux conditions auxquelles un enregistrement peut être radié d'office, sont imprécises et gagneraient à être mieux délimitées par le législateur.

Article 8

1. La rédaction des deux alinéas du texte français du paragraphe 1^{er} doit être revue.
2. Le paragraphe 3 prévoit la possibilité de délivrer un certificat provisoire de navigabilité. Les conditions spécifiques et limites de validité de ce certificat provisoire n'y sont cependant pas fixées.

Il convient dès lors soit de compléter l'avant-projet sur ce point, soit de prévoir, dans l'énumération figurant à l'article 10, une habilitation en ce sens.

Article 10

La distinction opérée entre les notions d'« équipement requis à bord », utilisée au 4° et d'« équipement complémentaire requis à bord », utilisée au 5° gagnerait à être précisée.

À défaut de pouvoir en établir la pertinence, cette distinction pourrait être supprimée, et le point 5° de l'énumération être omis.

Article 11

1. Le texte français de l'article 11 utilise successivement les termes « brevet d'aptitude » et « attestation de qualification », alors que sa version néerlandaise utilise le seul terme de « *vaarbevoegdheidsbewijs* ».

La terminologie utilisée dans la version française doit être revue et unifiée. Cette observation vaut pour la suite de l'avant-projet.

2. Le paragraphe 3 comprend deux alinéas faisant partiellement double emploi. Leur rédaction doit être revue afin soit de mieux en distinguer la portée, soit de les fusionner.

Article 17

En vertu de l'alinéa 3, les procès-verbaux de constatation des infractions font foi jusqu'à preuve du contraire.

En attribuant aux procès-verbaux dressés par les agents qui constatent des infractions une force probante particulière, l'alinéa 3 fait exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et déroge, en conséquence, « au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive, selon lequel le juge apprécie en fonction de sa propre conviction, la valeur probante d'un élément déterminé »⁴.

Il convient de préciser dans l'exposé des motifs les raisons pour lesquelles cette exception paraît justifiée.

Article 18

1. Les paragraphes 1^{er} à 5 fixent le tarif des amendes administratives sanctionnant les infractions aux dispositions de ses différents chapitres et de leurs arrêtés d'exécution.

Ces cinq paragraphes sont toutefois précédés d'un alinéa non numéroté qui dispose :

« Est puni d'une amende administrative de 26 à 25.000 euros quiconque enfreint les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ».

Compte tenu de l'énumération des sanctions spécifiques figurant aux paragraphes 1^{er} à 5, ce membre de phrase ne pourrait toutefois s'appliquer qu'aux seules infractions aux arrêtés pris en exécution de son chapitre 1^{er}, et plus particulièrement de son article 3, § 3, lequel dispose :

« § 3. Le roi peut régler, par dérogations des paragraphes 1^{er} et 2, la navigation de plaisance avec des navires de plaisance de moins de 2,5 mètres, les sports de vague visé au paragraphe 2, 2^o et la navigation de plaisance visée au paragraphe 2, 4^o »⁵.

Eu égard au montant maximum de l'amende administrative ici prévue (25.000 euros), examiné tant séparément qu'en comparaison avec les autres amendes administratives prévues aux paragraphes 1^{er} à 5, telle ne semble cependant pas être l'intention de son auteur.

Il convient dès lors de corriger la structure de l'article 18 et de compléter ce dernier pour ce qui concerne les sanctions aux infractions aux dispositions des arrêtés pris en exécution de son article 3, § 3.

2. Au paragraphe 3, alinéa 2, les mots : « les autres dispositions du chapitre 2 » doivent être remplacés par : « les autres dispositions du chapitre 4 ».

⁴ Voir : C.C., 6 avril 2000, n° 40/2000, B.14.1 ; C.C., 14 février 2001, n° 16/2001, B.12.1 ; C.C., 14 octobre 2010, n° 111/2010, B.12.3.

⁵ Ce paragraphe 2, 4^o, concerne les canoës, kayaks, gondoles et pédalos.

3. Au paragraphe 6, les termes : « avec un bateau de plaisance destiné pour une utilisation commerciale ou professionnelle » doivent être remplacés par les mots « avec un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles », lesquels sont définis en son article 2, 3^o ⁶.

Articles 19 à 21

1. Comme l'indique le commentaire des articles 19 à 21, l'avant-projet de loi examiné vise à étendre la compétence du conseil d'enquête maritime à la navigation de plaisance.

Les modifications apportées à la loi du 30 juillet 1926 'instituant un conseil d'enquête maritime' se bornent toutefois à insérer, dans l'énumération des bâtiments de navigation considérés comme étant des navires de mer pour l'application de cette loi, les « bateaux » de plaisance visés dans l'avant-projet examiné (article 19 de l'avant-projet), et à modifier la composition du conseil d'enquête maritime afin d'y ajouter des assesseurs porteurs du brevet d'aptitude belge pour la navigation de plaisance (article 21 de l'avant-projet).

Dans sa rédaction actuelle, la loi du 30 juillet 1926 est cependant conçue pour ne s'appliquer qu'aux acteurs professionnels du transport et de la pêche maritime. À titre d'exemple, on peut notamment relever :

- que la mission de recherche et de détermination des causes prévue en son article 1^{er} ne concerne que les seuls accidents maritimes ;
- que les sanctions prévues en son article 3, et qualifiées de disciplinaires, ne concernent que personnes relevant de cette juridiction et ayant manqué à leurs devoirs professionnels.

L'extension des missions du conseil d'enquête maritime à la navigation de plaisance nécessiterait dès lors de revoir d'une manière plus générale la loi du 30 juillet 1926 afin de mieux y définir ses nouvelles missions en la matière.

À cet égard, il peut d'ores et déjà être relevé que la compétence d'appel que lui attribue l'article 9, alinéa 2, de l'avant-projet, devrait notamment trouver un écho à l'article 9 de la loi du 30 juillet 1926.

Article 28

Il convient de préciser que la loi du 21 mai 1991 'relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume' n'est abrogée qu'en ce qu'elle concerne la navigation de plaisance.

⁶ Et qui sont déjà utilisés aux articles 8, § 2, 10, 2°, et 11, § 2.

Article 29

Il convient de viser plus précisément l'article 9.03. de l'annexe de l'arrêté royal du 24 septembre 2006 'portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume'.

OBSERVATION FINALE

La version française sera soigneusement revue sur le plan de la grammaire et de la syntaxe ; elle est particulièrement déficiente à cet égard.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAAND VORMVEREISTE

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ (hierna te noemen: de BWHI) zijn de gewestregeringen betrokken bij de totstandkoming van het voorontwerp van wet.

In het kader van die procedure hebben de Vlaamse Regering en de Waalse Regering beide een gunstig advies uitgebracht,¹ voor zover met een aantal opmerkingen rekening gehouden wordt.

Opdat dit voorafgaand vormvereiste geacht kan worden naar behoren vervuld te zijn, moeten die beide regeringen op de hoogte zijn gebracht van het gevolg dat aan hun opmerkingen gegeven is. Indien de tekst van het voorontwerp gewijzigd is, dienen ook de overige betrokken regeringen daarvan op de hoogte gebracht te worden.

VOORAFGAANDE OPMERKING

Overeenkomstig het courant gebruik wordt in de wet van 5 juni 1972 ‘op de veiligheid van de vaartuigen’ een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de termen “schip” (*navire*) en “binnenschip” (*bateau*).

Voor schepen geldt krachtens artikel 1, 3°, van de voormelde wet thans de volgende definitie:

“3° ‘schip’: elk vaartuig dat op zee personen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevende verrichting van scheepvaart uitvoert, of dat ertoe bestemd is, met uitzondering van de pleziervaartuigen;”.

Voor binnenschepen, hunnerzijds, geldt krachtens artikel 1, 4° van de voornoemde wet thans de volgende definitie:

“4° ‘binnenschip’: 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;”.

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere normen verstaan.

¹ Respectievelijk op 16 en 29 maart 2018.

Volgens dezelfde logica krijgen de termen “pleziervaarttuig” (*navire de plaisance*) en “plezierboot” (*bateau de plaisance*) elk hun definitie in respectievelijk artikel 1, 5° en 6°, van de wet van 5 juni 1972:

“5° ‘pleziervaarttuig’: elk vaartuig dat, al dan niet voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, op zee aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de vaartuigen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

6° ‘plezierboot’: elk vaartuig dat, al dan niet gebruikt voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, op de binnenwateren aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de vaartuigen gebruikt of bestemd voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;”.

Schepen, binnenschepen, pleziervaartuigen en plezierboten maken zelf alle deel uit van de ruimere categorie van de “vaartuigen”, die gedefinieerd wordt in artikel 1, 9°, van dezelfde wet.

Zoals in de bespreking van artikel 2 van het voorontwerp te kennen gegeven wordt, strekt het voorontwerp ertoe die terminologie grondig te herzien, door daarin de definities over te nemen die in het voorontwerp van wet “tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek” gebruikt worden.²

Volgens die nieuwe terminologie wordt de term “schip” (*navire*) een generieke term, terwijl “zeeschepen” (*navires de mer*) en “binnenschepen” (*bateaux de navigation intérieure*) specifieke types van schepen zijn.

De definitie van de term “schip” (*navire*), die vervat is in artikel 2, 1°, van het voorontwerp stemt overeen met die bedoeling. In de Franse tekst wordt in de definitie van de term “pleziervaarttuig” (*navire de plaisance*), die vervat is in artikel 2, 2°, van het voorontwerp evenwel nog steeds verwezen naar de zeevaart (“faire de la navigation en mer”), net zoals in het huidige artikel 1, 5°, van de wet van 5 juni 1972. Dat gebrek aan samenhang dient verholpen te worden.

Ondanks die wijziging van de betekenis van de term “navire”, wordt in het vervolg van de Franse tekst van het dispositief van het voorontwerp herhaaldelijk gebruik gemaakt van de termen “bateau” en “bateau de plaisance”, terwijl het feit dat die termen gebruikt worden blijkbaar niet betekent dat de bepaling in kwestie alleen betrekking heeft op plezierboten voor de binnenvaart.³

De Franse tekst van het voorontwerp dient dan ook zorgvuldig nagezien te worden op het stuk van het redelijke gebruik van die onderscheiden termen.

² Dat thans om advies aan de afdeling Wetgeving voorgelegd is onder rolnummer 63.004/4.

³ In bepaalde gevallen worden de termen “navire de plaisance” en “bateau de plaisance” door elkaar gebruikt in dezelfde bepaling. Dat is onder meer het geval in de artikelen 2, 7, 10, en 11, § 2, van het voorontwerp.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

DISPOSITIEF

Artikel 2

1. In de Franse tekst van artikel 2, 1°, dienen na de woorden “avec ou sans déplacement” de woorden “d’eau” ingevoegd te worden.
2. Volgens de definitie van de term “pleziervaartuig”, die vervat is in artikel 2, 2°, vallen schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers niet onder die term.

De bespreking van artikel 3 bevat in dat verband de volgende passage:

“Het begrip ‘passagiers’ moet worden geïnterpreteerd overeenkomstig de voormelde richtlijn 2009/45/EG, namelijk ‘een passagier’: iedere persoon aan boord met uitzondering van: i) de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip, en ii) een kind beneden de leeftijd van één jaar. Uit voormelde richtlijn 2009/45/EG blijkt ook dat enkel passagiers die vervoerd worden voor commerciële doeleinden meetellen voor de kwalificatie als passagiersvaartuig moeten worden beschouwd. De grote plezierjachten waar meer dan 12 mensen aan boord kunnen blijven dus pleziervaartuigen, behalve indien zij een bemanning hebben of krijgen, en bestemd zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers voor commerciële doeleinden.”

Gelet op het belang van die uitleg voor het bepalen van het toepassingsgebied van het voorontwerp zou in artikel 2 ervan een definitie van de term “passagier” toegevoegd moeten worden.

3. Er dient eveneens verduidelijkt te worden of de vaartuigen die bestemd zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers evenmin onder die definitie vallen, zoals – in dat geval ten overvloede – bepaald wordt in artikel 3, § 2, 1°, van het voorontwerp.

In het andere geval dient de onderlinge afstemming van beide bepalingen herzien te worden en moet de artikelsgewijze bespreking op dat punt verduidelijkt worden.

4. In de definitie van de term “verhuurbedrijf”, in artikel 2, 8°, zou het beter zijn om niet te verwijzen naar het begrip “statuten”, dat niet gebruikt kan worden in het geval van natuurlijke personen en bovendien interpretatieproblemen dreigt te doen rijzen wanneer de verhuring van pleziervaartuigen vervat is in een ruimer doel.

Artikel 3

Een wettelijke bepaling mag geen rechtstreekse machtiging aan een minister bevatten, aangezien de uitvoerende macht aan de Koning toebehoort. Paragraaf 2, tweede lid, dient op dit punt herzien te worden.

Artikel 7

De machtigingen aan de Koning waarin artikel 7, 4°, 5° en 9°, voorziet en die betrekking hebben op de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn opdat een pleziervaartuig geregistreerd kan worden, de voorwaarden betreffende het administratief statuut van de pleziervaartuigen en de voorwaarden waarop een registratie ambtshalve geschrapt kan worden, zijn onnauwkeurig en zouden door de wetgever beter afgebakend moeten worden.

Artikel 8

1. De redactie van beide leden van de Franse tekst van paragraaf 1 moet worden herzien.

2. Paragraaf 3 voorziet in de mogelijkheid om een voorlopig “certificaat van deugdelijkheid” af te geven. Daarin wordt evenwel niet bepaald op welke specifieke voorwaarden dat voorlopig certificaat afgegeven kan worden of binnen welke perken het geldig is.

Bijgevolg dient het voorontwerp op dat punt aangevuld te worden ofwel dient in de opsomming vervat in artikel 10 een machtiging in die zin opgenomen te worden.

Artikel 10

Men zou er goed aan doen duidelijkheid te scheppen omtrent het onderscheid dat gemaakt wordt tussen het begrip “uitrusting aan boord”, dat gebruikt wordt in artikel 10, 4°, en het begrip “bijkomende uitrusting aan boord”, dat gebruikt wordt in artikel 10, 5°.

Indien niet aangetoond kan worden dat dit onderscheid pertinent is, zou dat onderscheid weggelaten kunnen worden en zou punt 5° van de opsomming kunnen vervallen.

Artikel 11

1. In de Franse tekst van artikel 11 worden achtereenvolgens de termen “brevet d’aptitude” en “attestation de qualification” gebezigd, terwijl in de Nederlandse tekst alleen de term “vaarbevoegdheidsbewijs” gebruikt wordt.

De terminologie die in de Franse tekst gebruikt wordt, moet herzien worden teneinde daarin eenheid te brengen. Deze opmerking geldt voor het vervolg van het voorontwerp.

2. Paragraaf 3 omvat twee leden die deels met elkaar overlappen. De redactie ervan dient herzien te worden, ofwel om de draagwijdte van elk lid beter te onderscheiden, ofwel om die leden samen te voegen.

Artikel 17

Krachtens het derde lid hebben de processen-verbaal waarin strafbare feiten worden vastgesteld bewijskracht tot bewijs van het tegendeel.

Doordat in het derde lid een bijzondere bewijskracht toegekend wordt aan de processen-verbaal die opgemaakt worden door beambten die strafbare feiten vaststellen, wordt daarin een uitzondering gemaakt op de algemene regel dat een proces-verbaal als een loutere inlichting geldt en wordt derhalve afgeweken van “de regel van de vrije bewijslevering in strafzaken, op grond waarvan de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde van een bepaald element beoordeelt.”⁴

In de memorie van toelichting dient uiteengezet te worden om welke redenen die uitzondering verantwoord lijkt.

Artikel 18

1. In de paragrafen 1 tot 5 wordt het bedrag bepaald van de administratieve geldboeten die staan op het overtreden van de bepalingen van de onderscheiden hoofdstukken van dit voorontwerp en van de uitvoeringsbesluiten ervan.

Die vijf paragrafen worden evenwel voorafgegaan door een niet genummerd lid dat als volgt luidt:

“Met een administratieve geldboete van 26 tot 25.000 euro wordt bestraft, eenieder die de bepalingen van deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten overtreedt.”

Gelet op de opsomming van de specifieke sancties die vervat is in de paragrafen 1 tot 5, kan die zin evenwel alleen van toepassing zijn op de overtredingen van besluiten genomen ter uitvoering van hoofdstuk 1 van het voorontwerp, en meer in het bijzonder van artikel 3, § 3, ervan, welke bepaling als volgt luidt:

“§ 3. De koning kan, in afwijking van de bepalingen in paragrafen 1 en 2, de pleziervaart met pleziervaartuigen kleiner dan 2,5 meter, de brandingsporten bedoeld in paragraaf 2, 2° en de pleziervaart bedoeld in paragraaf 2, 4°, regelen.”⁵

Gelet op het maximumbedrag van de administratieve geldboete dat hier bepaald wordt (25.000 euro), zowel afzonderlijk bekeken als onderzocht in vergelijking met de overige administratieve geldboeten waarin de paragrafen 1 tot 5 voorzien, is dat evenwel blijkbaar niet de bedoeling van de steller van het voorontwerp.

De structuur van artikel 18 dient dan ook verbeterd te worden en dat artikel moet aangevuld worden wat de sancties betreft die staan op overtredingen van de bepalingen van besluiten genomen ter uitvoering van artikel 3, § 3, van het voorontwerp.

⁴ Zie: GwH 6 april 2000, nr. 40/2000, B.14.1; GwH 14 februari 2001, nr. 16/2001, B.12.1; GwH 14 oktober 2010, nr. 111/2010, B.12.3.

⁵ Die paragraaf 2, 4°, heeft betrekking op de kano's, de kajaks, de gondels en de waterfietsen.

2. In paragraaf 3, tweede lid, dienen de woorden “de andere bepalingen van hoofdstuk 2” vervangen te worden door de woorden “de andere bepalingen van hoofdstuk 4”.

3. In de Franse tekst van paragraaf 6 moeten de woorden “bateau de plaisance destiné pour une utilisation commerciale ou professionnelle” vervangen worden door de woorden “navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles”, welk begrip gedefinieerd wordt in artikel 2, 3°. ⁶

Artikelen 19 tot 21

1. Zoals te kennen gegeven wordt in de bespreking van de artikelen 19 tot en met 21, strekt het voorliggende voorontwerp van wet ertoe de bevoegdheid van de onderzoeksraad voor de scheepvaart uit te breiden tot de pleziervaart.

De wijzigingen die aangebracht worden in de wet van 30 juli 1926 ‘tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart’ blijven evenwel beperkt tot het invoegen van de pleziervaartuigen bedoeld in het voorliggende voorontwerp in de opsomming van de vaartuigen die voor de toepassing van die wet als zeeschepen beschouwd worden (artikel 19 van het voorontwerp), en tot het wijzigen van de samenstelling van de onderzoeksraad voor de scheepvaart teneinde daaraan twee bijzitters toe te voegen die een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs voor de pleziervaart hebben (artikel 21 van het voorontwerp).

In haar huidige redactie is de wet van 30 juli 1926 echter zo opgevat dat ze slechts van toepassing is op de professionele actoren van het vervoer over zee en de zeevisserij. Bij wijze van voorbeeld kan er onder andere op gewezen worden dat:

– de opdracht om de oorzaken van ongevallen op te sporen en vast te stellen waarvan sprake is in artikel 1 van die wet alleen betrekking heeft op de zeevaartongevallen;

– dat de sancties waarin artikel 3 van die wet voorziet en die als tuchtstraffen bestempeld worden alleen opgelegd kunnen worden aan personen die aan de rechtsmacht van die onderzoeksraad onderworpen zijn en die hun beroepsplichten verzaakt hebben.

Om de opdrachten van de onderzoeksraad voor de scheepvaart te kunnen uitbreiden tot de pleziervaart zou de wet van 30 juli 1926 op een meer alomvattende wijze moeten worden herzien om daarin zijn nieuwe opdrachten ter zake beter te definiëren.

In dat verband kan er nu reeds op gewezen worden dat van de beroepsbevoegdheid die bij artikel 9, tweede lid, van het voorontwerp aan die raad toegekend wordt, inzonderheid terug te vinden zou moeten zijn in artikel 9 van de wet van 30 juli 1926.

⁶ En dat eveneens gebezigd wordt in de artikelen 8, § 2, 10, 2°, en 11, § 2.

Artikel 28

Er dient gepreciseerd te worden dat de wet van 21 mei 1991 ‘betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk’ slechts opgeheven wordt voor zover ze op de pleziervaart betrekking heeft.

Artikel 29

Er dient nauwkeuriger verwezen te worden naar artikel 9.03. van de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 september 2006 ‘houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk’.

SLOTOPMERKING

De Franse tekst van het voorontwerp dient zorgvuldig nagezien te worden op het stuk van de spraakkunst en de syntaxis; die tekst is in dit opzicht zeer gebrekkig gesteld.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET