



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 65.543/4
du 8 mai 2019

advies 65.543/4
van 8 mei 2019

sur

over

un projet d'arrêté royal
'[relatif] à la navigation de
plaisance'

een ontwerp van koninklijk
besluit 'betreffende de
pleziervaart'

Le 26 février 2019, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé jusqu'au 15 mai 2019 ^{*}, sur un projet d'arrêté royal '[relatif] à la navigation de plaisance'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 8 mai 2019. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assesseur, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

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 8 mai 2019.

^{*} Par courriel du 5 mars 2019.

*

Op 26 februari 2019 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot 15 mei 2019 ^{*} een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende de pleziervaart'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 8 mei 2019. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assessor, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd 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 8 mei 2019.

^{*} Bij e-mail van 5 maart 2019.

*

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}, 2°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, 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.

FORMALITÉ PRÉALABLE

L'article 36, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 'relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)', combiné avec l'article 57, paragraphe 1, c), et le considérant 96 de ce règlement, prévoit une obligation de consulter l'autorité de contrôle, en l'occurrence l'Autorité de protection des données visée dans la loi du 3 décembre 2017 'portant création de l'Autorité de protection des données', dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement.

Il résulte, en tout cas de l'article 2.2 du projet, que celui-ci implique des traitements de données à caractère personnel.

L'avis de l'Autorité de protection des données doit par conséquent être recueilli.

Il ne ressort d'aucune pièce du dossier joint à la demande d'avis que cette formalité aurait été accomplie. Il y sera veillé.

EXAMEN DU PROJET

OBSERVATION GÉNÉRALE

Conformément à l'article 22 de la Constitution, tout traitement de données à caractère personnel et, plus généralement, toute atteinte au droit à la vie privée, est soumis au respect d'un principe de légalité. Par conséquent, les éléments essentiels du dispositif doivent être fixés dans la loi même, à savoir les finalités du traitement, ainsi que les cas et conditions dans

lesquels des données à caractère personnel sont traitées. L'ingérence dans l'exercice du droit au respect de la vie privée doit être définie en des termes clairs et suffisamment précis qui permettent d'appréhender de manière prévisible les hypothèses dans lesquelles le législateur autorise une pareille ingérence. Toute ingérence dans le droit au respect de la vie privée doit, en outre, reposer sur une justification raisonnable et être proportionnée aux buts poursuivis par le législateur¹.

En l'espèce, plusieurs dispositions du projet impliquent des traitements de données à caractère personnel.

Il en va notamment ainsi en tout cas de l'article 2.2, 1° et 10°, – en tant qu'une personne physique est concernée – et 12°, du projet qui ont trait aux données à communiquer dans la demande d'enregistrement.

Sur ce point, le projet puise son fondement juridique dans l'article 7, 3°, de la loi du 5 juillet 2018 'relative à la navigation de plaisance' qui habilite le Roi à déterminer les « informations à communiquer sur la demande d'enregistrement ». Ce faisant, la finalité du traitement des données à caractère personnel apparaît clairement au regard de l'objet de la collecte, à savoir le traitement d'une demande d'enregistrement. Il convient cependant encore que le responsable du traitement soit désigné et que, dans le respect du principe de proportionnalité, la durée de conservation des données soit énoncée dans le dispositif.

Une observation analogue vaut pour l'article 2.7, 3°, du projet qui régit la lettre d'enregistrement.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

INTITULÉ

Dans l'intitulé, le mot « relatif » sera inséré entre le mot « royal » et le mot « à ».

PRÉAMBULE

À l'alinéa 3, la date du 5 octobre 1935 sera remplacée par celle du 15 octobre 1935.

¹ Voir notamment l'avis n° 63.192/2 donné le 19 avril 2018 sur un avant-projet devenu la loi du 30 juillet 2018 'relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel', *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 3126/1, pp. 402 à 456, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/62192.pdf> et n° 63.202/2 donné le 26 avril 2018 sur un avant-projet devenu la loi du 5 septembre 2018 'instituant le comité de sécurité de l'information et modifiant diverses lois concernant la mise en œuvre du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE', *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 3185/1, pp. 120 à 145, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63202.pdf>.

DISPOSITIF

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Article 1.1

1. La définition de la notion d'« Escaut maritime inférieur », figurant à l'article 1.1 du projet, diffère de celle utilisée dans d'autres réglementations, et en particulier à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 'portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur'.

Dans le cadre de la procédure d'association des gouvernements de région, cette divergence a fait l'objet de la justification suivante :

« De standpuntbepaling van de Vlaamse regering vermeldt dat de definitie betreffende Beneden-Zeeschelde in art. 1.1.1 niet overeenkomt met de definitie uit het koninklijk besluit houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde van 23 september 1992.

De definitie wijkt inderdaad af van de standaardbepaling in het koninklijk besluit houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde van 23 september 1992.

[...]

Het begrip 'Beneden-Zeeschelde' werd aangepast om rekening te houden met de specifieke ligging van de Antwerpse Royal Yacht Club op linkeroever. Krachtens de definitie in het KB van 23 september 1992 bevinden zij zich in de Beneden-Zeeschelde, maar volgens de nieuwe regeling pleziervaart niet. We hebben een duidelijke reden hiervoor. Indien we de Antwerpse Royal Yacht Club hieronder zouden laten vallen, impliceert dit dat elke gebruiker van deze yachtclub onmiddellijk minstens over het tweede brevet, namelijk het algemeen stuurbrevet, dient te beschikken. Dit is niet realistisch en deze maatregel zou disproportioneel zijn. Het algemeen stuurbrevet is namelijk ingevoerd voor zones waar er veel kruising kan zijn met het professioneel zeevaartverkeer, meer bepaald vanaf de Royerssluis, via Deurgankdock tot aan de grens met Nederland. Vanaf de Royerssluis, waar de Antwerpse Royal Yacht Club is gelegen, is er wel nog professioneel zeevaartverkeer, maar erg beperkt »².

Ce point de vue peut être accepté, s'agissant d'une définition spécifique, dont l'application est limitée à des dispositions réglementaires en matière de navigation de plaisance relevant de la compétence de l'autorité fédérale.

Les mots « y compris les ports qui sont ainsi en communauté ouverte » gagneraient cependant à être précisés.

2. L'observation qui précède vaut également pour l'article 1.1, 24°, qui reprend parmi les eaux intérieures l'Escaut maritime inférieur et des ports de la Côte (respectivement zones 2 et 3, au sens de l'article 1.3, 3° et 4°), alors que ceux-ci sont considérés à l'article 1^{er}, 7°,

² Voir le document intitulé « Tegenargumentatie ten aanzien van de standpuntbepaling van de Vlaamse regering inzake het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de pleziervaart » (page 1), figurant dans le dossier joint à la demande d'avis, et transmis au Gouvernement flamand par courrier du 12 mars 2019.

de la loi du 5 juin 1972 'sur la sécurité des bâtiments de navigation', comme faisant partie des eaux maritimes belges ³.

3. Plusieurs des définitions figurant à l'article 1.1 du projet sont reprises à l'article 3 de l'arrêté royal du 12 mars 2017 'fixant les prescriptions relatives à la surveillance du marché pour l'équipement des bâtiments pour les activités récréatives' ⁴, lequel assure actuellement la transposition de la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 'relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE'.

La version française de plusieurs d'entre elles semble cependant résulter d'une nouvelle opération de traduction de la version néerlandaise, et s'écarte ainsi tant de la version française de l'arrêté royal du 12 mars 2017 que de celle de la directive transposée.

Les définitions figurant à l'article 1.1, 5°, 8°, 9°, 11° et 12°, de la version française du projet, seront revues sur ce point.

4. Seule une partie des définitions reprises de l'article 3 de l'arrêté royal du 12 mars 2017, figure à l'article 1.1, du projet examiné, les autres figurant à l'article 3.3, faisant partie de la sous-section 1^{re} – Déclaration de conformité CE, de la section 1^{re} – Certificats, du chapitre 3 – Sécurité, du projet.

Ce procédé nuit à la lisibilité du projet et n'est pas sans inconvénient. Il y a notamment lieu de relever :

– que la définition des termes « longueur de coque », figurant à l'article 1.1, 22°, recourt à la notion de « norme harmonisée », laquelle est pour sa part définie à l'article 3.3, 7° ;

– que la définition des termes « transformation importante du navire de plaisance » figure tant à l'article 1.1, 17°, qu'à l'article 3.3, 4°.

Mieux vaudrait dès lors, sauf nécessité contraire ⁵, regrouper l'ensemble des définitions au début du projet.

³ Sur la question de la délimitation entre eaux maritimes et eaux intérieures, voir l'observation formulée dans l'avis n° 63.004/4 donné le 8 novembre 2018, à propos de l'article 1.1.4 de l'avant-projet de loi 'introduisant le Code belge de la navigation', devenu proposition de loi, *Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, n° 54-3536/4, p. 666, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63004.pdf>.

⁴ Lequel est abrogé par l'article 10.20 du projet examiné.

⁵ Ce serait notamment le cas si un même terme devait recevoir plusieurs acceptions dans la suite du dispositif.

Article 1.3

La classification des eaux belges, figurant à l'article 1.3 sera revue afin d'assurer sa compatibilité avec la classification des eaux intérieures opérée par la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 'établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE' ⁶, dont le projet examiné assure la transposition pour les navires de plaisance.

La suite du dispositif sera adaptée en conséquence.

Chapitre 2 – Enregistrement

Article 2.1

Dans la version française du paragraphe 2, les mots « participant au marché » doivent être remplacés par ceux d'« opérateur économique », définis à l'article 1.1, 13°.

Article 2.5

Aux alinéas 1^{er} et 2, les mots « l'article 5, § 1^{er} ou § 2, de la loi » doivent chaque fois être remplacés par ceux de « l'article 5, § 1^{er}, 1° ou 2°, de la loi ».

Article 2.12

À l'article 2.12 du projet, la portée des mots « et sans que l'utilisateur soit tenu de verser une quelconque indemnité à l'entreprise » est imprécise. La disposition sera revue sur ce point, afin de mieux y exprimer si elle concerne le seul octroi d'une autorisation d'utilisation temporaire de navires de plaisance non enregistrés ou si elle vise également cette utilisation elle-même.

Article 2.19

La version française du paragraphe 2, alinéa 2, sera revue.

⁶ Voir plus particulièrement l'article 4 et l'annexe I de la directive.

Article 2.20

Dans l'avis n° 63.004/4, la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Chapitre 3 – Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Dans les articles 2.1.18 à 2.1.22, la notion d'‘immatriculation’ des bateaux de navigation intérieure gagnerait à être remplacée par celle d'enregistrement (ou une autre notion similaire), s'agissant de leur reprise dans un registre destiné à assurer la publicité, par voie d'inscription, d'actes et de jugements faisant preuve d'une constitution, translation, déclaration ou extinction de droits réels sur un navire' (voir l'article 2.1.24, § 1^{er})⁷.

Les explications fournies par le commentaire de l'article devraient être mieux étayées. En effet, l'organisation de ce registre doit être clairement distinguée de la question de l'attribution d'un numéro ou d'une marque d'identification du bateau de navigation intérieure, question qui relève dorénavant de la compétence transférée aux régions en matière de police de la navigation sur les voies navigables (article 6, § 1^{er}, X, 10°, de la L.S.R.I.) »⁸.

La même observation vaut, *mutatis mutandis*, pour l'article 2.20 du projet, en ce qu'il prévoit des plaques d'immatriculation pour les navires de plaisance enregistrés pour les eaux intérieures.

Chapitre 3 – Sécurité

Article 3.2

Contrairement à l'arrêté royal du 12 mars 2017, qui assure actuellement la transposition de la directive 2013/53/UE et auquel sont jointes neuf annexes, le projet examiné ne comprend qu'une seule annexe divisée en neuf chapitres.

À l'article 3.2, alinéa 1^{er}, 3°, du projet, les mots « au chapitre II de l'annexe I^{ère} » seront donc remplacés par les mots : « au chapitre II de l'annexe ».

Cette observation vaut pour l'ensemble du dispositif, en ce compris l'intitulé de l'annexe.

Article 3.5

Au dernier alinéa, il convient de se référer à l'article 3.2, alinéa 1^{er}, au lieu de l'article 2.2, alinéa 1^{er}.

⁷ Note de bas de page n° 29 de l'avis cité : L'observation vaut également pour l'intitulé du titre 1^{er} du livre 2, ainsi pour celui de son chapitre 3. Elle vaut également pour les dispositions de son chapitre 1^{er} – Le Registre naval belge, qui font usage du terme « immatriculation » (voir également en particulier, par exemple, l'article 3.3.5).

⁸ Doc. parl., Chambre, 2018-2019, n° 54-3536/4, p. 670.

Article 3.21

L'article 3.21 reprend le dispositif de l'article 21 de l'arrêté royal du 12 mars 2017. Il omet cependant de reproduire les termes de l'énumération figurant à l'alinéa 2 de ce dernier.

La disposition sera complétée sur ce point afin d'assurer la transposition de l'article 22, paragraphe 2, de la directive 2013/53/UE.

Article 3.26

Les deux derniers alinéas sont un doublon de l'article 3.27 et doivent donc être omis.

Article 3.29

Au paragraphe 1^{er}, les mots « alinéas 2 à 11 » doivent être remplacés par les mots « paragraphes 2 à 11 ».

Article 3.38

1. L'article 3.38 reprend le dispositif de l'article 38 de l'arrêté royal du 12 mars 2017. Il omet cependant d'en reproduire l'alinéa 1^{er}.

La disposition sera complétée sur ce point afin d'assurer la transposition de l'article 39, de la directive 2013/53/UE.

2. Au dernier alinéa, la référence au chapitre VI sera remplacée par une référence aux articles 3.41 à 3.44.

Article 3.39

À l'alinéa 2, dans la version française, les mots « la présente Directive » doivent être remplacés par : « la Directive », conformément à l'article 3.3, 17°, du projet ⁹.

La même observation vaut pour la version française de l'article 3.40.

Dans la version néerlandaise de cet article, les mots « Richtlijn 2013/53/EG » seront remplacés par les mots « de Richtlijn ».

⁹ Compte tenu de cette définition, il est, en outre, inutile d'en rappeler la numérotation dans la suite du dispositif. Il est cependant renvoyé, sur ce point, à l'observation 3 formulée ci-avant, à propos de l'article 1.1 du projet, ainsi qu'à la note de bas de page n° 5.

Article 3.48

Au 2°, dans la version française, l'abréviation utilisée dans la version française pour la largeur doit être « B » au lieu de « l », afin de respecter la terminologie définie à l'article 3, n), de la directive (UE) 2016/1629 et d'assurer la cohérence entre cette définition et l'article 3.49, 2°, du projet.

Article 3.51

L'article 3.51 dispose :

« Les navires de plaisance visés à l'article 3.49 doivent être munis d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou d'un certificat délivré en vertu de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin. Ce certificat est conservé à bord ».

Cette disposition (qui fait partie de la sous-section 2 – Certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, de la section 1^{re} – Certificats, du chapitre 3 – Sécurité, du projet) vise à transposer l'article 7 de la directive (UE) 2016/1629 pour ce qui concerne les navires de plaisance¹⁰.

L'article 8, § 2, de la loi du 5 juillet 2018, n'impose toutefois la possession d'un certificat de navigabilité qu'aux seuls navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles, et ne pourrait dès lors procurer de fondement légal aux dispositions de la sous-section 2, de la section 1^{re}, du chapitre 3, du projet, en ce qu'elles visent les navires de plaisance qui ne sont pas utilisés à des fins professionnelles.

Le projet examiné sera revu sur ce point. C'est sous la réserve de cette observation que les observations suivantes sont formulées.

Article 3.52

À l'article 3.52, il est renvoyé « aux exigences de l'annexe II de la Directive ». Le projet sera complété afin d'assurer la transposition effective de cette annexe II, plutôt que de se borner à une telle référence.

Cette observation vaut pour l'ensemble des dispositions de la sous-section 2, de la section 1^{re}, du chapitre 3, du projet.

¹⁰ Pour ce qui concerne les régions, la transposition de la directive (UE) 2016/1629 est assurée par l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 'établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure', par l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 décembre 2018 'portant transposition de la Directive 2016/1629/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la Directive 2009/100/CE et abrogeant la Directive 2006/87/CE', ainsi que par le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'transposant la Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la Directive 2009/100/CE et abrogeant la Directive 2006/87/CE', qui a fait l'objet de l'avis 65.170/4, donné le 4 février 2019.

Article 3.60

L'alinéa 2 sera complété en y mentionnant l'obligation d'informer, le cas échéant, l'autorité d'un autre État membre qui avait délivré ou renouvelé le certificat initial, afin d'assurer la transposition de l'article 14, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/1629.

Article 3.63

L'article 3.63 sera complété afin d'assurer une transposition complète de l'article 21 de la directive (UE) 2016/1629.

Article 3.64

1. À l'alinéa 1^{er}, 4^o, la section de législation n'aperçoit pas ce que recouvre la notion de « navire de plaisance de navigation intérieure destiné au transport de marchandises ».

Cette disposition sera soit revue, pour en préciser la portée dans le respect des compétences des régions en matière de transport par voies navigables, soit omise.

2. À l'alinéa 1^{er}, 8^o et 9^o, la référence à l'article 2 sera corrigée.

Articles 3.65 à 3.67

Les dispositions de la sous-section 3 – Grands navires de plaisance en mer, de la section 1^{re} – Certificats, du chapitre 3 – Sécurité (articles 3.65 à 3.67), prévoient que les navires de plaisance d'une longueur de coque supérieure à 24 mètres et qui naviguent en mer doivent être munis d'un certificat de navigabilité.

Il convient à cet égard de rappeler que l'article 8, § 2, de la loi du 5 juillet 2018 n'impose cette exigence que pour les seuls navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.

Les dispositions de cette sous-section seront donc soit omises, soit revues.

Article 3.70

À l'alinéa 2, la référence à l'article 2.2, qui concerne la demande d'enregistrement, paraît devoir être remplacée par une référence à l'article 3.68, s'agissant d'une demande de certificat de navigabilité.

Article 3.72

L'article 3.72 est inutile et sera omis, la durée de validité du certificat de navigabilité étant fixée par l'article 8, § 2, alinéa 4, de la loi du 5 juillet 2018.

Article 3.73

L'article 3.73 prévoit la possibilité, pour les navires de plaisance utilisés dans les eaux belges à des fins professionnelles et ne disposant pas d'un certificat étranger équivalent au certificat de navigabilité, de demander à l'administration une « déclaration d'autorisation ».

Cette possibilité de dérogation à l'obligation d'être muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat étranger équivalent, n'est cependant pas prévue par les articles 8 à 10 de la loi du 5 juillet 2018. À défaut d'un fondement légal adéquat, elle ne peut dès lors être prévue.

Article 3.80

1. L'article 3.80 énumère différentes exigences techniques supplémentaires imposées aux navires de plaisance à usage professionnel munis d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Pour ce qui concerne les navires utilisés sur les voies d'eaux intérieures, l'imposition d'exigences techniques supplémentaires ne peut être prévue que dans les cas visés à l'article 23 de la directive (UE) 2016/1629, et pour ce qui concerne les éléments énumérés à l'annexe III de la directive. Il convient également de respecter les obligations d'information prévues à l'article 23, paragraphe 5, de la directive.

Il revient à l'auteur du projet de vérifier en l'espèce le respect de ces dispositions.

2. L'observation qui précède vaut également, *mutatis mutandis*, pour les possibilités d'allègement des exigences techniques que prévoit la mesure transitoire figurant à l'article 9.7 du projet¹¹.

Article 3.81

À l'article 3.81, il convient de préciser que la subdélégation donnée au ministre concerne la fixation des exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les navires de plaisance utilisés en mer et dont la coque a une longueur supérieure à 24 mètres, les intitulés des subdivisions du dispositif n'ayant, en effet, pas vocation à recevoir une portée normative.

¹¹ Voir sur ce point l'article 26 de la directive (UE) 2016/1629.

Article 3.83

À l'article 3.83, la section de législation n'aperçoit pas pourquoi il est fait usage de la notion – non définie par le projet – de « longueur entre sondes », au lieu de celle de « longueur de coque », définie à l'article 1.1, 22°, et utilisée dans l'ensemble du dispositif.

Article 3.84

Dans la version française de l'article 3.84, alinéa 2, le mot « proposition » (deuxième occurrence) sera remplacé par le mot « obligation » (« verplichting » dans la version néerlandaise).

Chapitre 4 – Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire

Section 1^{re}

Dans la version française, l'intitulé de la section 1^{re} du chapitre 4 doit être « Dispenses » (« Ontheffingen » dans la version néerlandaise) et non « Abrogations », conformément à la terminologie utilisée à l'article 11, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 5 juillet 2018.

Article 4.7

La formulation de l'alinéa 1^{er} sera revue afin de définir avec plus de précision les hypothèses dans lesquelles l'âge minimum pour la conduite de navires de plaisance est portée à 18 ans, au lieu de 16.

Il convient notamment de préciser si les conditions de longueur de coque et de vitesse sont cumulatives ou alternatives, et si c'est la capacité d'un navire à circuler à plus de 20 kilomètres par heure qui est prise en compte, ou bien le seul fait de circuler effectivement à cette vitesse.

Article 4.10

Le paragraphe 2, alinéa 2, dispose que pour recevoir une « procuration définitive » dans le cadre de la procédure d'introduction des demandes d'obtention de brevets de conduite, l'organisation de navigation de plaisance concernée doit notamment détenir « une part substantielle du marché ».

Une telle exigence doit être formulée de manière plus précise. En outre, la notion de « part de marché » n'est pas adéquate, si elle vise l'activité d'associations de plaisanciers collaborant à l'exercice de missions incombant aux autorités publiques dans le cadre de la délivrance de « brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ».

Article 4.16

1. Le paragraphe 2, alinéa 4, dispose :

« La Commission Navigation de plaisance détermine quels brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire de plaisance ou à des fins professionnelles peuvent donner lieu à un ICC et aux mentions visées au paragraphe 1^{er} ».

La fixation des équivalences entre les brevets nationaux prévus par le projet et le certificat international ICC portant les différentes mentions énumérées aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 4.16, ne peut être subdéléguée à une commission administrative. Elle doit être arrêtée par l'auteur du projet, à l'instar de ce que prévoit actuellement l'arrêté royal du 30 mai 2011 'relatif au certificat international de conducteur de bateau de plaisance et modifiant l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance'.

2. Les dispositions de la section 3 – Certificat international, du chapitre 4 – Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire (articles 4.16 à 4.23), seront complétées afin d'indiquer quelle est l'autorité chargée de la délivrance des ICC.

Chapitre 5 – Activités

Article 5.1

L'alinéa 2 dispense certaines activités de groupe se déroulant à moins d'une demi-mille marin de la laisse de basse mer de l'obligation de demander une autorisation.

Une telle possibilité d'exonération n'est cependant pas prévue par les articles 14 et 15 de la loi du 5 juillet 2018. Elle doit donc être omise du projet.

Chapitre 6 – Responsabilité civile et pénale

Chapitre 6

1. L'intitulé du chapitre 6 ne rend pas correctement compte du contenu des dispositions qu'il contient et qui ne concernent pas à proprement parler la responsabilité civile et pénale du conducteur.

2. Les dispositions de ce chapitre, relatives aux devoirs du conducteur (section 1^{re}), ainsi qu'à l'alcool et aux drogues (section 2) ne peuvent trouver de fondement légal dans l'article 16, disposition unique du chapitre 6 – Responsabilité, de la loi du 5 juillet 2018.

Leur fondement légal doit, au contraire, être recherché dans l'article 2, § 4, de la loi du 24 novembre 1975 'portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972'.

S'agissant de règles de police de la navigation, leur champ d'application doit être expressément limité aux seules eaux maritimes, conformément à l'article 6, § 1^{er}, X, 10°, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'.

Article 6.3

L'article 6.3 ne prévoit la possibilité d'imposer un test de l'haleine, une analyse de l'haleine, un test salivaire, une analyse salivaire, ou une analyse sanguine, qu'aux seuls conducteurs d'un navire de plaisance titulaires d'un brevet d'aptitude, d'un certificat d'aptitude ou d'une attestation, ce qui exclut dès lors les personnes conduisant un navire de plaisance sans devoir être titulaires d'un brevet, conformément à l'article 4.1.

Interrogée sur ce point, la fonctionnaire déléguée a cependant précisé :

« Het is inderdaad niet de bedoeling enkel de bestuurder met een vaarbevoegdheidsbewijs de welbepaalde testen te kunnen laten ondergaan. Hierbij dient het artikel 6.3 te wijzigen in die zin dat de volgende woorden dienen te worden verwijderd ' , in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs, bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs in overeenstemming met de bepalingen van dit besluit ' ».

Cette modification permettra de supprimer une différence de traitement non voulue par l'auteur du projet.

Article 6.4

Le paragraphe 9 est inutile. Il va en effet de soi que les dispositions d'un arrêté ne font pas obstacle à l'application de dispositions légales. Il sera omis.

Article 6.6

Au paragraphe 3, alinéa 3, les mots « de ce règlement » seront remplacés par ceux de « de cet arrêté ».

Chapitre 7 – Sports de vague et véhicules nautiques à moteur

Article 7.7

L'article 7.7 énonce que les modalités de collaboration entre le contrôle de la navigation, les services de la Région flamande et les communes côtières sont développées dans un accord de coopération entre la Région flamande et l'État fédéral.

Une telle disposition est dépourvue de portée normative et sera dès lors omise.

Chapitre 8 – Commission et structures de concertation

Article 8.1

Au paragraphe 1^{er}, 5°, il n'y a pas lieu de se référer à un agrément donné en application de l'arrêté royal du 2 juin 1993 'relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance' ce dernier étant abrogé par l'article 10.14 du projet.

Par ailleurs, au regard de la détermination de la composition de la commission, il y a lieu, en termes de cohérence interne du dispositif, de tenir compte de ce qu'en vertu du chapitre 4 du projet, les brevets d'aptitude pour la conduite sont délivrés par l'administration qui recourt, pour le traitement des demandes, à une « organisation de navigation de plaisance mandatée par le ministre ».

L'article 8.1, 5°, du projet sera revu.

Article 8.8

L'article 8.8 du projet s'inscrit dans le cadre de l'exécution des articles 11 et 12 de la loi du 5 juillet 2018.

L'article 11, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 juillet 2018, énonce le principe de l'obligation, pour quiconque conduit un navire de plaisance dans les eaux belges, d'être titulaire du brevet d'aptitude adéquat. L'alinéa 2 du même paragraphe permet cependant au Roi de dispenser de cette obligation, en raison de la catégorie de navire de plaisance, de la zone ou de la nature des activités exercées ¹².

L'obligation de principe ainsi formulée est cependant renforcée, à l'article 11, § 2, de la loi du 5 juillet 2018, pour ce qui concerne la conduite des navires de plaisance utilisés à des fins commerciales ou professionnelles. Celui-ci dispose en effet :

« Sans préjudice du paragraphe 1^{er}, aucun navire de plaisance utilisé à des fins commerciales ou professionnelles ne peut être utilisé sans brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire, ou certificat privé ou étranger considéré comme équivalent, sauf si :

1° le navire de plaisance est loué à des fins privées et sans conducteur ;

2° le navire de plaisance est utilisé par l'entreprise de location à des fins privées » ¹³.

¹² L'article 4.1 du projet met en œuvre cette habilitation.

¹³ Pour ce qui concerne le champ d'application de l'obligation renforcée imposée par l'article 11, § 2, de la loi du 5 juillet 2018, il doit être renvoyé aux développements que le commentaire de l'article 2 de cette loi à l'état de projet, consacre à la notion de « navire de plaisance à utilisation commerciale » (*Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, n° 54-3105/1, pp. 5 et 6), à savoir que

« Le terme 'navire de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle' remplace le terme actuel 'navire de plaisance commercial'. L'exploitation ou non d'un navire de plaisance à but lucratif n'est pas pertinente du point de vue de la sécurité. Comme déjà expliqué ci-dessus, l'un des principes de base de la nouvelle législation est d'accroître la sécurité. Les navires de plaisance qui sont ainsi utilisés par des personnes autres que le propriétaire et

L'article 12 de la loi du 5 juillet 2018 prévoit la création d'une commission pour la navigation de plaisance en vue de la reconnaissance de l'équivalence visée à l'article 11, § 2.

Dans le cadre de l'exécution de ces dispositions légales, l'article 8.8 dispose :

« Une liste des équivalences visées à l'article 11, § 2 de la loi est publiée sur le site Internet du Service Public Fédéral Mobilité et Transports ».

Il omet cependant de préciser quelle est la fonction exacte de cette commission dans la procédure de reconnaissance des équivalences. Il omet également de désigner l'autorité chargée de prendre cette décision.

À cet égard, deux hypothèses doivent être clairement distinguées :

– soit cette reconnaissance d'équivalence présente un caractère général et donc réglementaire comme, par exemple, pour ce qui concerne les brevets et diplômes sportifs délivrés par les fédérations sportives¹⁴ ;

– soit la reconnaissance est opérée à titre individuel.

Les reconnaissances d'équivalence relevant de la première catégorie doivent être reprises dans l'arrêté royal en projet ou pourraient, le cas échéant, faire l'objet d'une subdélégation de pouvoir au ministre. Elles nécessitent toutefois la consultation préalable de la commission pour la navigation de plaisance¹⁵, conformément à l'article 12 de la loi du 5 juillet 2018. Le choix de subdéléguer cette compétence au ministre devrait, en outre, s'accompagner de mesures transitoires permettant notamment de ne pas entraver l'exercice des compétences communautaires en matière de sports nautiques.

Les dispositions de la section 1^{re}, du chapitre 8, seront revues à la lumière de cette observation.

dont l'utilisateur doit pouvoir avoir l'assurance que l'on puisse naviguer en toute sécurité doivent être associés à des conditions plus strictes. On retrouve ce principe dans tous les modes de transport.

Les navires de plaisance qui doivent répondre à ces normes de sécurité accrues doivent cependant être utilisés dans une activité économique. Une ligne directrice à cet effet concerne le fait de devoir considérer ou non une certaine activité comme assujettie à la TVA. Ceci n'implique toutefois pas que tous les navires de plaisance en la possession d'une personne physique ou morale soumise au régime de la TVA sont aussi automatiquement un navire de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle. C'est l'activité exercée en soi qui déterminera si le navire de plaisance est utilisé à des fins commerciales ou professionnelles. Ainsi, des navires d'un club de voile qui sont loués peuvent par exemple un autre jour être utilisés à titre privé par les membres. Cette dernière activité n'est pas une activité économique au sens de cette définition et à ce moment là, les exigences plus strictes ne s'appliquent pas.

Les navires de plaisance loués par une entreprise de location sont toutefois toujours considérés comme des navires de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle ».

¹⁴ Lors de la discussion l'avant-projet devenu la loi du 5 juillet 2018, le Secrétaire d'État à la Mer du Nord a déclaré à cet égard : « Les brevets et diplômes sportifs délivrés par les fédérations sportives wallonnes ou flamandes seront reconnus de façon à permettre aux titulaires de donner cours au niveau du brevet ou du diplôme en question », *Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, n° 54-3105/3, p. 8.

¹⁵ Commission dont la composition et le fonctionnement sont actuellement fixés par l'arrêté royal du 7 octobre 2018 'concernant la composition et du fonctionnement de la Commission pour la Navigation de Plaisance', que l'article 10.21 tend à abroger.

Articles 8.16 à 8.22

Les articles 8.16 à 8.22, regroupés dans la section 3 – Commissions d'examen, du chapitre 8, seront revus afin d'améliorer leur concordance avec les dispositions de la sous-section 3 – Examens, de la section 2 – Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire, du chapitre 4.

À titre d'exemple, il peut être relevé :

– que l'article 4.12 prévoit que l'administration rédige le questionnaire à choix multiples de l'examen théorique, alors que l'article 8.16, 3°, charge la commission d'examen de « rédiger des questions d'examen, une redevance étant prévue » sans apporter plus de précision quant à cette redevance ;

– que l'article 8.20, alinéa 3, prévoit que les examens visés à l'article 8.16, 4°, qui lui-même renvoie à l'article 4.15, sont conduits par trois membres de la commission d'examen, alors que l'article 4.15 énonce que les examens sont conduits par une personne remplissant les conditions qu'il énumère, sauf pour ce qui concerne l'examen pratique de navigateur de yacht, qui est conduit par « le jury d'examen ».

Chapitre 9 – Dispositions transitoires

Article 9.5

À l'article 9.5, il convient de viser plus particulièrement l'article 3.68, § 3, afin de définir plus précisément le champ d'application de la dérogation prévue à titre transitoire.

Article 9.9

La disposition transitoire reprise à l'article 9.9 sera rédigée avec plus de précision. Dans sa rédaction actuelle, il semble en effet que les procédures de demande de brevet, d'organisation des examens et de délivrance des brevets, continuent à être réalisées, jusqu'au 1^{er} janvier 2020, en application des réglementations abrogées par les articles 10.11, 10.14 et 10.15, mais sans qu'aucune mesure transitoire ne soit prévue pour les procédures en cours à cette date.

Chapitre 10 – Dispositions modificatrices et abrogatoires

INTITULÉ

Le chapitre 10 doit porter l'intitulé suivant : « Dispositions modificatives, abrogatoires et finales ».

Article 10.2

1. L'article 10.2 doit être corrigé, afin d'assurer que le remplacement des mots qu'il prévoit se réalise de façon grammaticalement correcte dans la version française de l'article 9 de l'arrêté royal du 19 avril 2014 'fixant les conditions de sécurité de la pêche à canne professionnelle en mer dans une zone de navigation restreinte'.
2. La même observation vaut pour l'article 10.4.

Article 10.3

Le remplacement de mots opéré par l'article 10.3 doit être corrigé, l'annexe VII de l'arrêté royal du 23 février 2005 'portant fixation d'exigences essentielles de sécurité et d'exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses et sonores pour les bateaux de plaisance' n'ayant pas le même objet que le chapitre VII de l'annexe unique du projet.

Article 10.7

Les règles de police de la navigation sur les voies navigables, à l'exclusion de la réglementation en matière de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population, de transport de matières radioactives et de transport de matière explosives, relèvent de la compétence des régions, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 10°, de la loi spéciale du 8 août 1980.

En matière de sécurité des bateaux de navigation intérieure et de bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer, l'autorité fédérale demeure cependant compétente pour ce qui concerne les règles de sécurité concernant les navires de plaisance et les bateaux de plaisance ¹⁶.

En dehors de ces exclusions, il ne relève dès lors plus de la compétence de l'autorité fédérale de modifier ou d'abroger les dispositions du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume. L'article 9.03, relatif à l'immatriculation des menues embarcations, sera dès lors omis de l'énumération des dispositions abrogées par l'article 10.7 du projet.

Articles 10.8 et 10.9

À l'article 10.8, la date du 5 octobre 1935 doit être remplacée par celle du 15 octobre 1935. La qualité de sa version française doit, en outre, être améliorée ; cette observation valant également pour l'article 10.9.

¹⁶ Comme le confirment les travaux parlementaires de la 6^e réforme de l'État (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 148).

Article 10.22

La date d'entrée en vigueur du projet sera réévaluée en fonction de sa date d'adoption définitive.

*

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 nagegaan wordt of het ontwerp onder die beperkte bevoegdheid valt, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van alle feitelijke gegevens die de regering in aanmerking kan nemen als zij moet beoordelen of het nodig is een verordening vast te stellen of te wijzigen.

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 ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

VOORAFGAAND VORMVEREISTE

Artikel 36, lid 4, van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 'betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)', *junctis* artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, bepaalt dat de toezichthoudende autoriteit, in dit geval de Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 'tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit' geraadpleegd moet worden bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking.

Uit artikel 2.2 van het ontwerp blijkt in elk geval dat het ontwerp de verwerking van persoonsgegevens impliceert.

Bijgevolg moet het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit ingewonnen worden.

Uit geen enkel stuk van het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, blijkt dat dat vormvereiste vervuld zou zijn. Er moet op toegezien worden dat het vervuld wordt.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

ALGEMENE OPMERKING

Krachtens artikel 22 van de Grondwet geldt voor elke verwerking van persoonsgegevens en, meer in het algemeen, voor elke schending van het recht op het privéleven, dat het legaliteitsbeginsel nageleefd dient te worden. Bijgevolg moeten de essentiële elementen van de regeling in de wet zelf bepaald worden, namelijk de doeleinden van de verwerking, alsook de gevallen waarin en de voorwaarden waaronder de persoonsgegevens verwerkt worden. De inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven moet in duidelijke en voldoende nauwkeurige bewoordingen geformuleerd worden zodat de gevallen waarin de wetgever een dergelijke inmenging toestaat voorzienbaar zijn. Elke inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven moet bovendien steunen op een redelijke verantwoording en evenredig zijn met de door de wetgever nagestreefde doelstellingen.¹

In casu impliceren verscheidene bepalingen van het ontwerp de verwerking van persoonsgegevens.

Dat is onder meer het geval in artikel 2.2, 1° en 10°, – in zoverre het om een natuurlijk persoon gaat – en 12° van het ontwerp die betrekking hebben op de gegevens die in de aanvraag tot registratie meegedeeld moeten worden.

Wat dat punt betreft, ontleent het ontwerp zijn rechtsgrond aan artikel 7, 3°, van de wet van 5 juli 2018 ‘betreffende de pleziervaart’ dat de Koning ertoe machtigt “de gegevens [te bepalen] die op de aanvraag tot registratie moeten worden meegedeeld”. Aldus blijkt duidelijk wat het doeleinde van de verwerking van persoonsgegevens is in het licht van de doelstelling van de gegevensverzameling, namelijk de behandeling van een aanvraag tot registratie. De verantwoordelijke voor de gegevensverwerking dient evenwel nog aangewezen te worden en de bewaartermijn van de gegevens dient met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel in het dispositief vermeld te worden.

Een soortgelijke opmerking geldt voor artikel 2.7, 3°, van het ontwerp waarbij de registratiebrief geregeld wordt.

¹ Zie inzonderheid advies 63.192/2, op 19 april 2018 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 30 juli 2018 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens’, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 3126/1, 402-456, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/63192.pdf> en advies 63.202/2, op 26 april 2018 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 5 september 2018 ‘tot oprichting van het informatieveiligheidscomité en tot wijziging van diverse wetten betreffende de uitvoering van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG’, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 3185/1, 120-145, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/63202.pdf>.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

OPSCHRIFT

In het Franse opschrift moet het woord “relatif” ingevoegd worden tussen het woord “royal” en het woord “à”.

AANHEF

In het derde lid moet de datum “5 oktober 1935” vervangen worden door “15 oktober 1935”.

DISPOSITIEF

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Artikel 1.1

1. De definitie die in artikel 1.1 van het ontwerp gegeven wordt van het begrip “Beneden-Zeeschelde” verschilt van die welke in andere regelgeving gebruikt wordt en in het bijzonder van de definitie in artikel 1 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 ‘houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde’.

In het kader van de procedure van het betrekken van de gewestregeringen bij het uitwerken van het ontwerp wordt dat verschil als volgt gerechtvaardigd:

“De standpuntbepaling van de Vlaamse regering vermeldt dat de definitie betreffende Beneden-Zeeschelde in art. 1.1.1 niet overeenkomt met de definitie uit het koninklijk besluit houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde van 23 september 1992.

De definitie wijkt inderdaad af van de standaardbepaling in het koninklijk besluit houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde van 23 september 1992.

(...)

Het begrip ‘Beneden-Zeeschelde’ werd aangepast om rekening te houden met de specifieke ligging van de Antwerpse Royal Yacht Club op linkeroever. Krachtens de definitie in het KB van 23 september 1992 bevinden zij zich in de Beneden-Zeeschelde, maar volgens de nieuwe regeling pleziervaart niet. We hebben een duidelijke reden hiervoor. Indien we de Antwerpse Royal Yacht Club hieronder zouden laten vallen, impliceert dit dat elke gebruiker van deze yachtclub onmiddellijk minstens over het tweede brevet, namelijk het algemeen stuurbrevet, dient te beschikken. Dit is niet realistisch en deze maatregel zou disproportioneel zijn. Het algemeen stuurbrevet is namelijk ingevoerd voor zones waar er veel kruising kan zijn met het professioneel zeevaartverkeer, meer bepaald vanaf de Royerssluis, via Deurgankdock tot aan de grens

met Nederland. Vanaf de Royerssluis, waar de Antwerpse Royal Yacht Club is gelegen, is er wel nog professioneel zeevaartverkeer, maar erg beperkt.”²

Met die zienswijze kan ingestemd worden, aangezien het om een specifieke definitie gaat die alleen maar geldt voor de verordenende bepalingen inzake pleziervaart die onder de bevoegdheid van de federale overheid vallen.

De woorden “inclusief de havens die daarmee in open gemeenschap zijn” zouden evenwel verduidelijkt moeten worden.

2. De voorgaande opmerking geldt eveneens voor artikel 1.1, 24°, dat de Beneden-Zeeschelde en havens van de kust (respectievelijk zone 2 en zone 3 in de zin van artikel 1.3, 3° en 4°) bij de binnenwateren onderbrengt, terwijl artikel 1, 7°, van de wet van 5 juni 1972 ‘op de veiligheid van de vaartuigen’ ervan uitgaat dat ze tot de Belgische zeewateren behoren.³

3. Verscheidene definities vervat in artikel 1.1 van het ontwerp zijn opgenomen in artikel 3 van het koninklijk besluit van 12 maart 2017 ‘betreffende de vereisten van het markttoezicht op de uitrusting van recreatieve vaartuigen’,⁴ dat thans voorziet in de omzetting van richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 ‘betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG’.

De Franse versie van verscheidene van die definities lijkt evenwel voort te vloeien uit een nieuwe vertaling van de Nederlandse versie en wijkt zodoende af van zowel de Franse tekst van het koninklijk besluit van 12 maart 2017 als de Franse tekst van de omgezette richtlijn.

De definities vervat in artikel 1.1, 5°, 8°, 9°, 11° en 12°, van de Franse tekst van het ontwerp moeten op dat punt herzien worden.

4. Artikel 1.1 van het voorliggende ontwerp vermeldt slechts een deel van de definities die uit artikel 3 van het koninklijk besluit van 12 maart 2017 overgenomen zijn. De overige definities zijn vervat in artikel 3.3 dat deel uitmaakt van onderafdeling 1 – CE-keuring van afdeling 1 – Certificaten van hoofdstuk 3 – Veiligheid van het ontwerp.

² Zie het document met als titel “Tegenargumentatie ten aanzien van de standpuntbepaling van de Vlaamse regering inzake het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de pleziervaart” (blz. 1), dat zich in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier bevindt en bij brief van 12 maart 2019 aan de Vlaamse Regering overgezonden is.

³ Wat de kwestie van de afbakening van zeewateren en binnenwateren betreft, zie de opmerking die in advies 63.004/4 van 8 november 2018 geformuleerd is over artikel 1.1.4 van het voorontwerp van wet ‘tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek’, dat een wetsvoorstel geworden is, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3536/4, 666, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/63004.pdf>.

⁴ Dat koninklijk besluit wordt opgeheven bij artikel 10.20 van het voorliggende ontwerp.

Die werkwijze doet afbreuk aan de leesbaarheid van het ontwerp en roept enkele bezwaren op. Er moet inzonderheid op gewezen worden dat

– in de definitie van de term “romplengte” vervat in artikel 1.1, 22°, gebruikgemaakt wordt van het begrip “geharmoniseerde norm” dat gedefinieerd wordt in artikel 3.3, 7°;

– de definitie van de termen “ingrijpende verbouwing van een pleziervaartuig” zowel in artikel 1.1, 17° als in artikel 3.3, 4°, opgenomen is.

Tenzij anders vereist,⁵ zou het dan ook beter zijn om alle definities vooraan in het ontwerp samen te brengen.

Artikel 1.3

De classificatie van de Belgische wateren vervat in artikel 1.3 moet aldus herzien worden dat ze verenigbaar is met de classificatie van de binnenwateren ingevoerd door richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 ‘tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG’,⁶ welke richtlijn bij het voorliggende ontwerp omgezet wordt voor wat de pleziervaartuigen betreft.

Het vervolg van het dispositief moet dienovereenkomstig aangepast worden.

Hoofdstuk 2 – Registratie

Artikel 2.1

In de Franse tekst van paragraaf 2 moeten de woorden “participant au marché” vervangen worden door de woorden “opérateur économique”, die in artikel 1.1, 13°, gedefinieerd worden.

Artikel 2.5

In het eerste en tweede lid moeten de woorden “artikel 5, § 1 of § 2 van de wet” telkens vervangen worden door de woorden “artikel 5, § 1, 1° of 2°, van de wet”.

⁵ Dat zou met name het geval zijn indien verder in het dispositief aan eenzelfde term verscheidene betekenissen gegeven zouden worden.

⁶ Zie in het bijzonder artikel 4 en bijlage I van de richtlijn.

Artikel 2.12

In artikel 2.12 van het ontwerp is het niet duidelijk wat de draagwijdte is van de woorden “en zonder dat hiervoor enige vergoeding door de gebruiker aan de onderneming verschuldigd is”. De bepaling moet op dat punt aldus herzien worden dat daarin duidelijker tot uiting komt of ze louter betrekking heeft op het verlenen van de toestemming om niet-geregistreerde pleziervaartuigen tijdelijk te gebruiken dan wel eveneens op dat gebruik zelf.

Artikel 2.19

De Franse tekst van paragraaf 2, tweede lid, moet herzien worden.

Artikel 2.20

In advies 63.004/4 heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking geformuleerd:

“Hoofdstuk 3 – Teboekstelling van binnenschepen

Het verdient aanbeveling om in de artikelen 2.1.18 tot 2.1.22 het begrip ‘teboekstelling’ van de binnenschepen te vervangen door het begrip registratie (of een ander vergelijkbaar begrip), aangezien het gaat om de opname van die schepen in een register met het oog op de ‘openbaarheid’, middels inschrijving, van ‘akten en vonnissen die bewijs opleveren van de vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van zakelijke rechten op een schip’ (zie artikel 2.1.24, § 1).⁷

De uitleg in de commentaar bij het artikel zou beter gestaafd moeten worden. De organisatie van dat register moet immers duidelijk onderscheiden worden van de kwestie in verband met de toekenning van een nummer of kenteken voor de identificatie van het binnenschip, een kwestie die voortaan valt onder de aan de gewesten overgedragen bevoegdheid inzake politie over het verkeer op waterwegen (artikel 6, § 1, X, 10°, van de BWHI).⁸

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor artikel 2.20 van het ontwerp in zoverre het voorziet in kentekens voor pleziervaartuigen die geregistreerd zijn voor de binnenwateren.

⁷ Voetnoot 29 van het geciteerde advies: De opmerking geldt eveneens voor het opschrift van titel 1, van boek 2, alsook voor het opschrift van hoofdstuk 3 daarvan. Ze geldt ook voor de bepalingen van hoofdstuk 1 ervan – Het Belgisch Scheepsregister, waarin gebruikgemaakt wordt van de term “teboekstelling” (zie ook inzonderheid bijvoorbeeld artikel 3.3.5).

⁸ Parl.St. Kamer 2018-19, nr. 54-3536/4, 670.

Hoofdstuk 3 – Veiligheid

Artikel 3.2

In tegenstelling tot het koninklijk besluit van 12 maart 2017, dat thans voorziet in de omzetting van richtlijn 2013/53/EU en waarbij negen bijlagen gevoegd zijn, bevat het voorliggende ontwerp slechts één bijlage die in negen hoofdstukken ingedeeld is.

In artikel 3.2, eerste lid, 3°, van het ontwerp moeten de woorden “in hoofdstuk II van bijlage I” dan ook vervangen worden door de woorden “in hoofdstuk II van de bijlage”.

Die opmerking geldt voor het volledige dispositief, met inbegrip van het opschrift van de bijlage.

Artikel 3.5

In het laatste lid dient naar artikel 3.2, eerste lid, verwezen te worden in plaats van naar artikel 2.2, eerste lid.

Artikel 3.21

Artikel 3.21 is een weergave van het dispositief van artikel 21 van het koninklijk besluit van 12 maart 2017. De opsomming in het tweede lid van dat artikel is evenwel niet weergegeven.

De bepaling moet op dat punt aldus aangevuld worden dat artikel 22, lid 2, van richtlijn 2013/53/EU omgezet wordt.

Artikel 3.26

De twee laatste leden zijn een herhaling van artikel 3.27 en moeten dus weggelaten worden.

Artikel 3.29

In paragraaf 1 moeten de woorden “de leden 2 tot en met 11” vervangen worden door de woorden “de paragrafen 2 tot en met 11”.

Artikel 3.38

1. Artikel 3.38 is een weergave van het dispositief van artikel 38 van het koninklijk besluit van 12 maart 2017. Het eerste lid van dat artikel is evenwel niet weergegeven.

De bepaling moet op dat punt aldus aangevuld worden dat artikel 39 van richtlijn 2013/53/EU omgezet wordt.

2. In het laatste lid moet de verwijzing naar hoofdstuk VI vervangen worden door een verwijzing naar de artikelen 3.41 tot 3.44.

Artikel 3.39

In de Franse tekst van het tweede lid moeten de woorden “la présente Directive” overeenkomstig artikel 3.3, 17°, van het ontwerp⁹ vervangen worden door de woorden “la Directive”.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 3.40, waar in de Franse tekst de woorden “la Directive 2013/53/CE” vervangen moeten worden door de woorden “la Directive” en in de Nederlandse tekst de woorden “Richtlijn 2013/53/EG” vervangen moeten worden door de woorden “de Richtlijn”.

Artikel 3.48

In punt 2° van de Franse tekst moet voor de breedte de afkorting “B” in plaats van “l” gebruikt worden zodat de terminologie gerespecteerd wordt die gedefinieerd wordt in artikel 3, n), van richtlijn (EU) 2016/1629 en er overeenstemming is tussen die definitie en artikel 3.49, 2°, van het ontwerp.

Artikel 3.51

Artikel 3.51 bepaalt:

“De pleziervaartuigen uit artikel 3.49 moeten voorzien zijn van een Uniebinnenvaartcertificaat, of van een certificaat dat is afgegeven op grond van artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte. Dit certificaat wordt aan boord bewaard.”

Die bepaling (die deel uitmaakt van onderafdeling 2 – Uniebinnenvaartcertificaat, van afdeling 1 – Certificaten, van hoofdstuk 3 – Veiligheid, van het ontwerp) strekt tot omzetting van artikel 7 van richtlijn (EU) 2016/1629 voor wat de pleziervaartuigen betreft.¹⁰

⁹ Rekening houdend met die definitie is het bovendien nutteloos om het nummer van de richtlijn te herhalen in het vervolg van het dispositief. Er wordt op dat punt evenwel verwezen naar opmerking 3 hierboven in verband met artikel 1.1 van het ontwerp alsook naar voetnoot 5.

¹⁰ Voor wat de gewesten betreft, wordt richtlijn (EU) 2016/1629 omgezet bij het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 ‘tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen’, bij het besluit van de Waalse Regering van 13 december 2018 ‘tot omzetting van Richtlijn 2016/1629/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG’, alsook bij het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘ter omzetting van Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG’, waarover op 4 februari 2019 advies 65.170/4 gegeven is.

Bij artikel 8, § 2, van de wet van 5 juli 2018 wordt evenwel alleen het bezit van een certificaat van deugdelijkheid opgelegd voor de pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsgebruik. Bijgevolg zou dat artikel geen rechtsgrond kunnen vormen voor de bepalingen van onderafdeling 2 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 van het ontwerp, in zoverre ze de pleziervaartuigen beogen die niet dienen voor bedrijfs- of beroepsgebruik.

Het ontwerp moet herzien worden op dat stuk. De hiernavolgende opmerkingen worden gemaakt onder voorbehoud van die opmerking.

Artikel 3.52

In artikel 3.52 wordt verwezen naar “de vereisten van bijlage II van de Richtlijn”. Het ontwerp moet aldus aangevuld worden dat de effectieve omzetting van die bijlage II wordt verwezenlijkt in plaats van dat volstaan wordt met een dergelijke verwijzing.

Deze opmerking geldt voor alle bepalingen van onderafdeling 2 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 van het ontwerp.

Artikel 3.60

Teneinde ervoor te zorgen dat artikel 14, lid 2, van richtlijn (EU) 2016/1629 wordt omgezet moet het tweede lid aangevuld worden met de vermelding van de verplichting om, in voorkomend geval, de overheid van een andere lidstaat die het oorspronkelijk certificaat had afgegeven of vernieuwd in kennis te stellen.

Artikel 3.63

Artikel 3.63 moet aldus aangevuld worden dat daarbij artikel 21 van richtlijn (EU) 2016/1629 volledig wordt omgezet.

Artikel 3.64

1. Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk waarvoor het begrip “pleziervaartuig voor de binnenvaart niet bestemd voor vervoer van goederen” in het eerste lid, 4°, precies staat.

Ofwel moet deze bepaling aldus herzien worden dat de strekking ervan, met naleving van de bevoegdheden van de gewesten, verduidelijkt wordt ofwel moet ze weggelaten worden.

2. In het eerste lid, 8° en 9°, moet de verwijzing naar artikel 2 verbeterd worden.

Artikelen 3.65 tot 3.67

Krachtens de bepalingen van onderafdeling 3 – Grote pleziervaartuigen op zee, van afdeling 1 – Certificaten, van hoofdstuk 3 – Veiligheid (artikelen 3.65 tot 3.67), moeten de pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 24 meter en die bestemd zijn voor zeevaart over een certificaat van deugdelijkheid beschikken.

In dat verband dient eraan herinnerd te worden dat bij artikel 8, § 2, van de wet van 5 juli 2018 dat vereiste enkel opgelegd wordt voor de pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsgebruik.

De bepalingen van deze onderafdeling moeten dus ofwel weggelaten, ofwel herzien worden.

Artikel 3.70

In het tweede lid lijkt de verwijzing naar artikel 2.2, dat betrekking heeft op de aanvraag tot registratie, vervangen te moeten worden door een verwijzing naar artikel 3.68, aangezien het gaat om een certificaat van deugdelijkheid.

Artikel 3.72

Artikel 3.72 is nutteloos en moet weggelaten worden aangezien de geldigheidsduur van het certificaat van deugdelijkheid vastgesteld is in artikel 8, § 2, vierde lid, van de wet van 5 juli 2018.

Artikel 3.73

Bij artikel 3.73 wordt voorzien in de mogelijkheid, voor de pleziervaartuigen die in Belgische wateren worden ingezet voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik die niet beschikken over een gelijkwaardig buitenlands certificaat van deugdelijkheid, om bij de administratie een “verklaring van toelating” aan te vragen.

Die mogelijkheid om af te wijken van de verplichting te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid of een gelijkwaardig buitenlands certificaat, wordt echter niet beoogd in de artikelen 8 tot 10 van de wet van 5 juli 2018. Bij gebrek aan een adequate rechtsgrond mag daar dus niet in voorzien worden.

Artikel 3.80

1. In artikel 3.80 worden verschillende extra technische vereisten opgesomd waaraan pleziervaartuigen voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik met een Uniebinnenvaartcertificaat moeten voldoen.

Wat de vaartuigen betreft die gebruikt worden op de binnenwateren, kan alleen voorzien worden in het opleggen van extra technische vereisten in de gevallen die beoogd worden in artikel 23 van richtlijn (EU) 2016/1629, en voor wat de elementen betreft die opgesomd worden in bijlage III van de richtlijn. Tevens dient ook de informatieplicht zoals bedoeld in artikel 23, lid 5, van de richtlijn nageleefd te worden.

De steller van het ontwerp dient *in casu* toe te zien op de naleving van die bepalingen.

2. De voorgaande opmerking geldt, *mutatis mutandis*, eveneens voor de mogelijkheden tot versoepelingen van de technische vereisten waarin de overgangsmaatregel in artikel 9.7 van het ontwerp voorziet.¹¹

Artikel 3.81

In artikel 3.81 dient gepreciseerd te worden dat de subdelegatie die verleend wordt aan de minister, betrekking heeft op het vaststellen van de technische vereisten waaraan de pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 24 meter gebruikt op zee moeten voldoen, aangezien de opschriften van de onderverdelingen van het dispositief immers niet geacht worden een normatieve strekking te krijgen.

Artikel 3.83

Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk waarom in artikel 3.83 het – niet in het ontwerp gedefinieerde – begrip “lengte tussen de loodlijnen” gebruikt wordt in plaats van het begrip “romplengte”, dat gedefinieerd wordt in artikel 1.1, 22°, en gebruikt wordt in heel het dispositief.

Artikel 3.84

In de Franse tekst van artikel 3.84, tweede lid, moet het woord “proposition” (tweede vermelding) vervangen worden door het woord “obligation” (“verplichting” in de Nederlandse tekst).

Hoofdstuk 4 – Vaarbevoegdheidsbewijzen

Afdeling 1

In de Franse tekst moet afdeling 1 van hoofdstuk 4 het opschrift “Dispenses” (“Ontheffingen” in de Nederlandse tekst) in plaats van “Abrogations” dragen, overeenkomstig de terminologie die gebruikt wordt in artikel 11, § 1, tweede lid, van de wet van 5 juli 2018.

¹¹ Zie op dat punt artikel 26 van richtlijn (UE) 2016/1629.

Artikel 4.7

De formulering van het eerste lid moet aldus herzien worden dat de gevallen waarin de minimumleeftijd voor het besturen van pleziervaartuigen opgetrokken wordt van 16 naar 18 jaar, preciezer omschreven worden.

Inzonderheid dient gepreciseerd te worden of de voorwaarden aangaande romplengte en snelheid cumulatief of alternatief gelden, en of rekening wordt gehouden met het vermogen van een vaartuig om sneller te varen dan 20 kilometer per uur of met het loutere feit dat tegen zo'n snelheid gevaren wordt.

Artikel 4.10

Paragraaf 2, tweede lid, bepaalt dat de pleziervaartorganisatie in kwestie voor het verkrijgen van een “definitieve machtiging” in het kader van de procedure voor het indienen van de aanvragen voor het verkrijgen van stuurbrevetten inzonderheid “een substantieel deel van de markt” moet bezitten.

Een dergelijk vereiste moet preciezer omschreven worden. Bovendien is het begrip “deel van de markt” niet adequaat als daarmee de activiteit beoogd wordt van pleziervaartverenigingen die meewerken aan de uitoefening van opdrachten die in het kader van de afgifte van een “vaarbevoegdheidsbewijs” aan de overheden toekomen.

Artikel 4.16

1. Paragraaf 2, vierde lid, luidt als volgt:

“De Commissie Pleziervaart bepaalt welke beroeps- of pleziervaartvaarbevoegdheidsbewijzen aanleiding kunnen geven tot een ICC en de vermeldingen bedoeld paragraaf 1.”

Voor de vaststelling van de gevallen van gelijkwaardigheid tussen de nationale brevetten die bij het ontwerp vastgesteld worden en het internationaal ICC-certificaat waarop de verschillende vermeldingen voorkomen die opgesomd worden in de paragrafen 1 en 2 van artikel 4.16, mag geen subdelegatie verleend worden aan een administratieve commissie. Ze moet uitgevaardigd worden door de steller van het ontwerp, naar het voorbeeld van hetgeen waarin voorzien wordt bij het koninklijk besluit van 30 mei 2011 ‘betreffende het internationaal certificaat voor de bestuurder van een pleziervaartuig en tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen’.

2. De bepalingen van afdeling 3 – Internationaal certificaat, van hoofdstuk 4 – Vaarbevoegdheidsbewijzen (artikelen 4.16 tot 4.23), moeten aldus aangevuld worden dat daarin de overheid opgegeven wordt die belast is met de afgifte van de ICC's.

Hoofdstuk 5 – Activiteiten

Artikel 5.1

Bij het tweede lid worden bepaalde groepsactiviteiten die niet verder dan een halve zeemijl van de laagwaterlijn plaatsvinden vrijgesteld van de verplichting om een vergunning aan te vragen.

In een dergelijke vrijstellingsmogelijkheid is evenwel niet voorzien in de artikelen 14 en 15 van de wet van 5 juli 2018. Ze moet dus uit het ontwerp weggelaten worden.

Hoofdstuk 6 – Aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden

Hoofdstuk 6

1. Het opschrift van hoofdstuk 6 is geen correcte weergave van de inhoud van de bepalingen die erin vervat zijn en strikt genomen geen betrekking hebben op de burgerlijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid van de schipper.

2. De bepalingen van dit hoofdstuk, in verband met de plichten van de schipper (afdeling 1), alsook met alcohol en drugs (afdeling 2), kunnen geen rechtsgrond vinden in artikel 16, de enige bepaling van hoofdstuk 6 – Aansprakelijkheid, van de wet van 5 juli 2018.

De rechtsgrond voor die bepalingen moet daarentegen gezocht worden in artikel 2, § 4, van de wet van 24 november 1975 'houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972'.

Aangezien het gaat om regels van scheepvaartpolitie, moet de werkingssfeer ervan uitdrukkelijk worden beperkt tot de maritieme wateren overeenkomstig artikel 6, § 1, X, 10°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen'.

Artikel 6.3

Artikel 6.3 bepaalt dat alleen de schippers van een pleziervaartuig die een vaarbevoegdheidsbewijs, bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs bezitten, kunnen worden onderworpen aan een ademtest, ademanalyse, speekseltest, speekselanalyse of bloedanalyse. Dit betekent bijgevolg dat de personen die op grond van artikel 4.1 geen bewijs nodig hebben om een pleziervaartuig te besturen, daaraan niet kunnen worden onderworpen.

Naar aanleiding van een vraag hierover heeft de gemachtigde ambtenaar echter het volgende geantwoord:

“Het is inderdaad niet de bedoeling enkel de bestuurder met een vaarbevoegdheidsbewijs de welbepaalde testen te kunnen laten ondergaan. Hierbij dient het artikel 6.3 te wijzigen in die zin dat de volgende woorden dienen te worden verwijderd ‘, in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs, bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs in overeenstemming met de bepalingen van dit besluit’”.

Met die wijziging kan een door de steller van het ontwerp ongewild verschil in behandeling worden weggewerkt.

Artikel 6.4

Aangezien het vanzelf spreekt dat bepalingen van een besluit de toepassing van wetsebepalingen niet in de weg staan, is paragraaf 9 overbodig en moet hij worden geschrapt.

Artikel 6.6

In paragraaf 3, derde lid, moet het woord “reglement” worden vervangen door het woord “besluit”.

Hoofdstuk 7 – Brandingsporten en waterscooters

Artikel 7.7

In artikel 7.7 wordt bepaald dat de nadere modaliteiten voor samenwerking tussen de scheepvaartcontrole, de diensten van het Vlaams Gewest en de kustgemeenten verder worden uitgewerkt in een samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest en de federale Staat.

Een dergelijke bepaling heeft geen regelgevende kracht en moet dus worden weggelaten.

Hoofdstuk 8 – Commissie en overlegstructuren

Artikel 8.1

In paragraaf 1, 5°, is er geen grond om te verwijzen naar een erkenning die wordt toegekend met toepassing van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 ‘betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen’. Dit koninklijk besluit wordt immers opgeheven bij artikel 10.14 van het ontwerp.

Wat de samenstelling van de commissie betreft, moet, omwille van de interne samenhang van het dispositief, tevens rekening worden gehouden met het feit dat de vaarbevoegdheidsbewijzen krachtens hoofdstuk 4 van het ontwerp worden afgegeven door de administratie die voor de behandeling van de aanvragen een beroep doet op een “organisatie voor de pleziervaart die erkend is door de Minister”.

Artikel 8.1, 5°, van het ontwerp moet worden herzien.

Artikel 8.8

Artikel 8.8 van het ontwerp kadert in de uitvoering van de artikelen 11 en 12 van de wet van 5 juli 2018.

Artikel 11, § 1, eerste lid, van de wet van 5 juli 2018 verankert het beginsel dat ieder die op de Belgische wateren een pleziervaartuig bestuurt, houder moet zijn van het gepaste vaarbevoegdheidsbewijs. Het tweede lid van dezelfde paragraaf machtigt de Koning echter om ontheffing van die verplichting te verlenen uit hoofde van het type van pleziervaartuig, de zone of de aard van de uitgevoerde activiteiten.¹²

De aldus geformuleerde principiële verplichting wordt in artikel 11, § 2, van de wet van 5 juli 2018 evenwel versterkt voor het besturen van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsgebruik. Dit artikel bepaalt immers het volgende:

“Onverminderd paragraaf 1 kan geen pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsgebruik worden gebruikt zonder een vaarbevoegdheidsbewijs, of een privaat of buitenlands certificaat dat als gelijkwaardig wordt beschouwd, tenzij:

1° het pleziervaartuig wordt verhuurd voor private doeleinden en zonder bestuurder;

2° het pleziervaartuig door de verhuurfirma wordt gebruikt voor private doeleinden”.¹³

¹² Artikel 4.1 van het ontwerp geeft uitvoering aan deze machtiging.

¹³ Met betrekking tot de werkingssfeer van de strengere verplichting die is opgelegd bij artikel 11, § 2, van de wet van 5 juli 2018, moet worden verwezen naar de toelichting die, in de bespreking van artikel 2 van deze wet in haar ontwerpfase, wordt gegeven over de term “pleziervaartuig voor bedrijfsmatig gebruik” (*Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3105/1, 5 en 6), te weten:

“De term pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig [gebruik] vervangt de huidige term van ‘commercieel pleziervaartuig’. Het al dan niet uitbaten van een pleziervaartuig met winstoogmerk is niet relevant vanuit het veiligheidsperspectief. Zoals hoger reeds toegelicht is een van de basisprincipes van de nieuwe wetgeving het verhogen van de veiligheid. Pleziervaartuigen die aldus door [anderen] dan de eigenaar worden gebruikt, en waarvan de gebruiker er moet op kunnen vertrouwen dat men in alle veiligheid kan varen, moeten aan strengere voorwaarden worden gekoppeld. Dit principe is in alle transportmodi terug te vinden.

Pleziervaartuigen die aan deze verhoogde veiligheidsnormen moeten voldoen, moeten evenwel worden gebruikt in een economische activiteit. Een richtsnoer hiervoor is of een bepaalde activiteit op zich als btw-plichtig moet worden aanzien. Dit impliceert echter niet dat alle pleziervaartuigen die in het bezit zijn van een natuurlijk of rechtspersoon die onderworpen is aan de [btw]-regeling ook automatisch een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik is. Het is de activiteit op zich die wordt uitgeoefend die zal bepalen of het pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden gebruikt wordt. Zo kunnen bijvoorbeeld vaartuigen van een zeilclub die verhuurd worden op een andere dag privaat door de leden worden gebruikt. Deze laatste activiteit is geen economische activiteit in de zin van deze definitie en op dat ogenblik zijn de strengere eisen niet van toepassing.

Artikel 12 van de wet van 5 juli 2018 voorziet in de oprichting van een Commissie voor de Pleziervaart met het oog op de erkenning van de gelijkwaardigheid, bedoeld in artikel 11, § 2.

Met betrekking tot de uitvoering van die wetsbepalingen bepaalt artikel 8.8 het volgende:

“Een lijst van gelijkwaardigheden bedoeld in artikel 11, § 2 van de wet, wordt gepubliceerd op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer”.

In dat artikel wordt echter niet gepreciseerd waarin de taak die deze commissie heeft in de procedure voor erkenning van de gelijkwaardigheden, precies bestaat. Er wordt ook niet in vermeld welke overheid belast is met het nemen van deze beslissing.

In dat opzicht moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen twee gevallen:

- ofwel is die erkenning van gelijkwaardigheid van algemene en dus van reglementaire aard, zoals dit bijvoorbeeld het geval is voor de sportbrevetten en -diploma's die worden afgeleverd door de sportfederaties;¹⁴

- ofwel wordt de erkenning op individuele basis verleend.

De erkenningen van gelijkwaardigheid die tot die eerste categorie behoren moeten worden opgenomen in het ontworpen koninklijk besluit of zouden desgevallend kunnen worden toegewezen aan de minister via een subdelegatie van bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 12 van de wet van 5 juli 2018 moet de Commissie voor de Pleziervaart echter voorafgaandelijk worden geraadpleegd over die erkenningen.¹⁵ De keuze om die bevoegdheid aan de minister te subdelegeren zou bovendien gepaard moeten gaan met overgangsmaatregelen teneinde inzonderheid de uitoefening van de gemeenschapsbevoegdheden inzake watersport niet te doorkruisen.

De bepalingen van afdeling 1, hoofdstuk 8, moeten worden herzien in het licht van die opmerking.

Pleziervaartuigen die verhuurd worden door een verhuurbedrijf worden echter altijd beschouwd als pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik.”

¹⁴ Bij de bespreking van het voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 5 juli 2018, heeft de Staatssecretaris voor de Noordzee hieromtrent het volgende verklaard: “De sportbrevetten en -diploma's van zowel de Vlaamse als Waalse sportfederaties zullen worden erkend zodat men kan lesgeven op het niveau van het betreffende brevet en diploma.”, *Parl.St.* Kamer, 2018-19, nr. 54-3105/3, 8.

¹⁵ Commissie waarvan de samenstelling en de werking momenteel zijn bepaald in het koninklijk besluit van 7 oktober 2018 ‘betreffende de samenstelling en werking van de Commissie voor de Pleziervaart’ dat bij artikel 10.21 wordt opgeheven.

Artikelen 8.16 tot 8.22

De artikelen 8.16 tot 8.22 die zijn ondergebracht in Afdeling 3 - Examencommissie van Hoofdstuk 8, moeten worden herzien met het oog op een betere samenhang met de bepalingen van Onderafdeling 3 - Examens van Afdeling 2 - Vaarbevoegdheidsbewijzen van Hoofdstuk 4.

Bij wijze van voorbeeld kan worden opgemerkt:

- dat artikel 4.12 bepaalt dat de administratie de vragenlijst met meerkeuzevragen voor het theoretisch examen opstelt, terwijl artikel 8.16, 3°, de examencommissie de bevoegdheid toekent “examenvragen op [te] stellen, waarbij een vergoeding wordt voorzien”, zonder dat die vergoeding nader wordt gepreciseerd;

- dat artikel 8.20, derde lid, bepaalt dat de examens bedoeld in artikel 8.16, 4°, dat op zijn beurt verwijst naar artikel 4.15, worden afgenomen door drie leden van de examencommissie, terwijl in artikel 4.15 wordt bepaald dat de examens worden afgenomen door een persoon die voldoet aan de voorwaarden die erin worden opgesomd, behalve wat betreft het praktisch examen voor yachtnavigator dat wordt afgenomen door “de examenjury”.

Hoofdstuk 9 – Overgangsbepalingen

Artikel 9.5

In artikel 9.5 dient meer in het bijzonder te worden verwezen naar artikel 3.68, § 3, teneinde de werkingssfeer van de afwijking waarin bij wijze van overgangsregeling wordt voorzien, duidelijker af te bakenen.

Artikel 9.9

De in artikel 9.9 opgenomen overgangsbepaling moet nauwkeuriger worden geredigeerd. Zoals ze thans is gesteld, lijkt het immers alsof de procedures voor het aanvragen van brevetten, het organiseren van de examens en het afgeven van de brevetten nog tot 1 januari 2020 worden gevolgd met toepassing van de regelingen die bij de artikelen 10.11, 10.14 en 10.15 worden opgeheven, zonder dat er echter wordt voorzien in enige overgangsmaatregel voor de procedures die op die datum nog niet zijn afgehandeld.

Hoofdstuk 10 – Wijzigings- en opheffingsbepalingen

OPSCHRIFT

Hoofdstuk 10 moet het opschrift “Wijzigings-, opheffings- en slotbepalingen” dragen.

Artikel 10.2

1. Artikel 10.2 moet aldus worden gecorrigeerd dat de vervanging van de woorden waarin dit artikel voorziet, op een grammaticaal correcte wijze wordt doorgevoerd in de Franse tekst van artikel 9 van het koninklijk besluit van 19 april 2014 'houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengelvissers op zee in een beperkt vaargebied'.
2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 10.4.

Artikel 10.3

De vervanging van woorden, die bij artikel 10.3 wordt doorgevoerd, moet worden gecorrigeerd aangezien bijlage VII van het koninklijk besluit van 23 februari 2005 'houdende vaststelling van essentiële veiligheidseisen en van essentiële eisen in verband met de geluids- en uitlaatmissies voor pleziervaartuigen' niet hetzelfde voorwerp heeft als hoofdstuk VII van de enige bijlage bij het ontwerp.

Artikel 10.7

De regels van politie over het verkeer op waterwegen, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen behoren tot de bevoegdheid van de gewesten krachtens artikel 6, § 1, X, 10°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Wat betreft de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt, blijft de federale overheid evenwel bevoegd voor de veiligheidsregels met betrekking tot de plezierschepen en de pleziervaartuigen.¹⁶

Afgezien van die uitsluitingen is de federale overheid dus niet meer bevoegd voor het wijzigen of opheffen van de bepalingen van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk. Artikel 9.03 dat betrekking heeft op de immatriculatie van kleine schepen dient dan ook te worden weggelaten uit de opsomming van de bepalingen die worden opgeheven bij artikel 10.7 van het ontwerp.

Artikelen 10.8 en 10.9

In artikel 10.8 moet de datum van 5 oktober 1935 worden vervangen door die van 15 oktober 1935. Bovendien moet de kwaliteit van de Franse tekst van dit artikel worden verbeterd. Deze laatste opmerking geldt eveneens voor artikel 10.9.

¹⁶ Zoals wordt bevestigd in de parlementaire voorbereiding van de Zesde Staatshervorming (*Parl.St.* Senaat, 2012-13, nr. 5-2232/1, p.148).

Artikel 10.22

De datum van inwerkingtreding van het ontwerp moet worden herzien op grond van de datum waarop het definitief wordt goedgekeurd.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE

Martine BAGUET