



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 67.403/4
du 8 juin 2020

advies 67.403/4
van 8 juni 2020

sur

over

un projet d'arrêté royal
'concernant l'exécution de la
règlementation de la
navigation'

een ontwerp van koninklijk
besluit 'inzake de handhaving
van scheepvaartregelgeving'

Le 13 mai 2020, 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, sur un projet d'arrêté royal 'concernant l'exécution de la réglementation de la navigation'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 8 juin 2020. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, 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 8 juin 2020.

*

Op 13 mei 2020 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 een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 8 juni 2020. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, 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 8 juni 2020.

*

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.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Conformément à l'article 6, § 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', le projet doit être soumis à la procédure d'association des gouvernements de région.

Le dossier joint à la demande d'avis ne comprend toutefois que les lettres adressées aux gouvernements de région dans le cadre de cette procédure, lesquelles sont datées du 21 avril 2020.

Il revient par conséquent au demandeur d'avis de veiller à l'accomplissement complet de cette formalité préalable.

2. L'observation qui précède vaut également pour l'avis de l'Autorité de protection des données. L'accomplissement de cette formalité préalable sera, en outre, visé au préambule du projet.

OBSERVATION PRÉALABLE

En l'absence d'un avis de l'Autorité de protection des données, il va de soi qu'en ce qui concerne les données à caractère personnel de nature à porter atteinte à la protection de la vie privée, leur collecte et traitement doivent à tout le moins s'inscrire dans le respect des principes de détermination des finalités, de nécessité et proportionnalité, au regard des objectifs poursuivis, principes qui sous-tendent la législation relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, ce dans le respect de l'article 22 de la Constitution.

C'est sous cette réserve que les observations qui suivent sont formulées.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1. Il revient à l'auteur du projet de vérifier que les différentes normes internationales en matière de navigation maritime auxquelles renvoie le projet ont bien été publiées, le cas échéant conformément à la loi du 24 avril 2014 'relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime', à laquelle succéderont les articles 1.1.2.1 et 1.1.2.2 du Code belge de la Navigation à compter de leur entrée en vigueur.

Cette observation vaut notamment pour les différentes résolutions et circulaires énumérées aux articles 3.2 et 4.2 du projet.

2. Il est, en outre, renvoyé, pour ce qui concerne le Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port, signé à Paris le 26 janvier 1982, à la première observation particulière formulée à propos de l'article 4.2.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

1. À l'alinéa 2, il convient de viser également l'article 4.2.1.6 du Code belge de la Navigation, au titre de fondement légal de l'article 5.2.

2. En plus de la mention des quatre arrêtés royaux abrogés par le projet, le préambule sera complété par le visa des arrêtés qu'il modifie, à savoir :

– l'arrêté royal du 20 juillet 1973 'portant règlement sur l'inspection maritime', modifié par l'article 6.1 ;

– l'arrêté royal du 15 mars 2017 'portant exécution de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation', modifié par l'article 6.8 ;

– l'arrêté royal du 28 février 2019 'relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse', modifié par les articles 6.2 à 6.6 ;

– l'arrêté royal du 28 juin 2019 'relatif à la navigation de plaisance', modifié par l'article 6.7.

DISPOSITIF

Article 2.3

1. Dans la version française du paragraphe 2 les mots « navires belges », doivent être remplacés par les mots « navires de mer belges », afin de respecter la terminologie définie à l'article 1.1.1.3, § 1^{er}, 1^o, 7^o et 15^o, du Code belge de la Navigation.
2. L'ensemble du dispositif et des annexes sera revu à la lumière de cette observation.

Article 2.6

1. Dans la version française du paragraphe 1^{er}, 1^o, il y a lieu de remplacer, dans les mentions énoncées entre parenthèses, les mots « numéro OMI » par ceux de « numéro OMI si d'application ».
2. Dans la version française du 7^o, les mots « le pavillon de l'État membre » seront remplacés par ceux de « le pavillon belge ».

Article 2.8

La rédaction de la version française de l'alinéa 1^{er} sera alignée sur celle de la version néerlandaise.

Article 3.2

1. Au f), les mots « aux fins du point j) » doivent être remplacés par les mots « aux fins du point g) ».
2. Au g), les mots « du présent chapitre » doivent être remplacés par les mots « de la présente section ».
3. La numérotation du dernier point de l'énumération doit être corrigée.

Article 3.3

L'article 3.3 s'inspire de l'article 3 de l'arrêté royal du 13 mars 2011 'établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes' ¹.

¹ Lequel est abrogé par l'article 7.2.

Interrogée sur la portée de l'ajout, dans le membre de phrase introductif du paragraphe 2, des mots « en tenant compte de la composition de la flotte belge », la fonctionnaire déléguée a répondu :

« De Belgische vloot is een gespecialiseerde vloot, zo bestaat onze vloot voornamelijk uit baggerschepen, tankers en bulk carriers. Het is daarom nodig dat hiermee rekening wordt gehouden bij de keuze van erkende organisaties. Bepaalde organisaties kunnen over de nodige algemene technische kennis beschikken, maar indien zij niet vertrouwd zijn met deze specifieke scheepscategorieën is het beter om hen niet toe te vertrouwen met de inspecties van onze schepen. Bovendien als geen enkel schip aangeeft met een bepaalde erkende organisatie te willen werken, is het niet verantwoord dat de overheid kosten maakt om deze organisatie te auditeren. Aangezien organisaties ook de nodige expertise moeten hebben is het noodzakelijk dat ze over een voldoende marktsegment beschikken om deze ervaring te kunnen garanderen ».

La disposition examinée gagnerait à être reformulée, afin de mieux y exprimer les intentions ainsi précisées de son auteur.

Article 3.4

1. Dans son avis n° 48.771/4 donné le 25 octobre 2010 sur un projet devenu l'arrêté royal du 13 mars 2011 ², la section de législation a formulé l'observation suivante, à propos de l'article 4 :

« L'article 4, § 1^{er}, alinéa 2, du projet, dispose :

‘La relation de travail est régie par un accord officiel, écrit et non discriminatoire, ou par des dispositions légales équivalentes, définissant les tâches et les fonctions précises assurées par les organismes et comprenant au minimum les éléments suivants : [...]’.

Cette disposition se borne à recopier l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE, et ne peut être considérée comme assurant sa transposition. Pour ce faire, il conviendrait, en effet, d'arrêter la forme et le contenu que prend, en droit interne, la ‘relation de travail’ prévue par la directive précitée.

Par ailleurs, quelle que soit la nature de la relation de travail qui serait ainsi définie, une habilitation conférée au ministre pour régler le contenu de celle-ci est excessivement large et ne peut être admise. De telles dispositions devraient à tout le moins être arrêtées par le Roi Lui-même.

Plus fondamentalement au regard du fondement légal invoqué, à savoir l'article 4, 5° de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, cette habilitation ne permet pas au Roi de déroger au régime de droit commun de la responsabilité civile, notamment en réglant la question des recours possibles entre l'administration déclarée responsable à l'égard de tiers pour un dommage dont l'origine se trouve dans un acte ou une omission d'un organisme agréé et ce dernier.

L'article 4 du projet doit par conséquent être revu ».

² <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/48771.pdf>.

Cette observation vaut également, *mutatis mutandis*³, pour l'article 3.4.

2. La même observation vaut pour l'article 3.12.

Article 3.7

Dans la version française, le second article 3.6 doit être renuméroté en 3.7.

Article 3.9

La rédaction de la version française doit être alignée sur celle de la version néerlandaise dès lors que ce n'est pas la Direction qui habilite les organismes agréés mais le ministre. Il y a donc lieu d'écrire :

« La Direction tient une liste des différents organismes agréés habilités à agir en ce qui concerne la Convention MLC (la suite comme au projet) ».

Article 3.11

L'article 3.11 dispose :

« Le ministre peut confier des tâches de contrôle de la navigation non couvertes par la section 1 à des entreprises ayant leur siège social dans l'Espace économique européen ».

Cette disposition constitue, avec l'article 3.12 qui la suit, la section 2 – Délégations aux autres parties, du chapitre 3 – Délégation. Il s'agit de dispositions entièrement nouvelles, contrairement aux articles 3.1 à 3.10, formant la section 1 – Délégation aux organismes agréés, du chapitre 3 – Délégation, qui restent quant à eux fort proches des articles 1^{er} à 8 de l'arrêté royal du 13 mars 2011.

La section de législation n'aperçoit pas l'utilité de ces articles 3.11 et 3.12. L'article 3.4, § 2, n'impose en effet pas aux organismes agréés habilités par le Ministre l'obligation d'avoir un représentant local sur le territoire belge ; cette condition n'y étant prévue qu'au titre de possibilité⁴. L'article 3.4, § 1^{er}, 6°, prévoit en outre expressément la possibilité d'étendre l'habilitation des organismes agréés habilités à d'autres conventions internationales que celles visées à l'article 3.2, a).

Les articles 3.11 et 3.12 seront donc soit omis, soit revus afin de mieux y exprimer la volonté de leur auteur.

³ Le fondement de l'article 3.4 est à rechercher dans l'article 2.2.3.9, 5°, du Code belge de la Navigation, qui reproduit l'article 5, 4°, de la loi du 5 juin 1972 'sur la sécurité des bâtiments de navigation'.

⁴ Comme le permet l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 'établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes'.

Article 3.13

L'alinéa 1^{er} précise que le « responsable du traitement pour les traitements de données est l'organisme ou la société agréé, selon le cas, tel que visé à la section 2 » du chapitre 3 du projet.

La section de législation n'aperçoit pas la raison pour laquelle recourir à la notion de « société » dans la version française (« onderneming » dans la version néerlandaise) dès lors qu'il s'agit de viser les organismes agréés tels que définis à l'article 3.2, g), du projet.

La terminologie sera unifiée en utilisant les mots « organisme agréé » et la disposition modifiée en conséquence.

Article 4.2

1. Dès lors que le 23° définit l'État membre comme étant l'État membre de l'EEE, la question se pose de savoir pourquoi ne viser, au 16°, que les seuls « ports et mouillages de l'Union européenne ».

Plusieurs autres dispositions soulève la même interrogation, notamment les articles 4.4, 4.5, 4.7, 4.17 et 4.24.

L'auteur du projet est invité à clarifier cette question et revoir, le cas échéant, la terminologie utilisée.

2. Il y a lieu de déplacer la phrase qui forme l'alinéa 2 du 23°, à la fin de la disposition dont elle constituera le deuxième alinéa.

Articles 4.4 et 4.5

1. Aux articles 4.4, alinéa 2, 1° et 2°, et 4.5, les références faites à l'article 4.11, alinéa 2, seront corrigées, ce dernier n'étant pas subdivisé en a) et b) mais en 1° et 2°.

2. À l'article 4.5, les références faites à l'article 4.4, alinéa 2, doivent être corrigées de la même manière.

Article 4.12

La version française utilise, selon le cas, la notion de « marins » et celle de « gens de mer » (les deux concepts correspondants au mot « zeevarenden » dans la version néerlandaise).

L'auteur du projet est invité à assurer la cohérence de la terminologie dans la version française de l'ensemble du projet.

Article 4.29

Dans la version française, il est fait référence à « l'article 4.2, paragraphe 2, de l'arrêté royal du concernant l'exécution de la réglementation de la navigation ».

Ce renvoi à l'article 4.2, § 2, de l'arrêté en projet est erroné. Il semble par contre que la version néerlandaise de la disposition examinée, qui renvoie à un futur « koninklijk besluit van tot vaststelling van retributies inzake scheepvaart », soit correcte.

Si tel est bien le cas, il conviendra de veiller à ce que l'article 4.29 ne soit pas adopté définitivement ni n'entre en vigueur avant le futur arrêté royal auquel il se réfère.

Article 5.2

L'article 5.2⁵ traite de la carte de légitimation par laquelle les fonctionnaires du Contrôle de la Navigation justifient de leur qualité pour l'exercice de leurs compétences.

Cette disposition doit être revue afin de mieux assurer sa coordination avec l'article 4.25, alinéa 4, du projet, qui concerne pour sa part la carte d'identité dont chaque inspecteur doit être porteur, conformément à l'article 22, paragraphe 4, de la directive 2009/16/CE et à la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 'instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port'.

Article 6.2

L'article 6.2 vise à remplacer, dans l'article 1^{er}, § 4, de l'arrêté royal du 28 février 2019 'relatif à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité des services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse', la référence faite à l'arrêté royal du 22 décembre 2010, par une référence à l'arrêté royal en projet.

Il convient cependant d'en viser plus particulièrement le chapitre 4 – Contrôle par l'État du port, afin de ne pas créer d'incertitude quant au champ d'application de l'arrêté royal du 28 février 2019 modifié, et de conserver ainsi la précision requise par la transposition de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 'relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil', qu'opère l'article 1^{er}, § 4, de l'arrêté royal du 28 février 2019.

⁵ Disposition dont les alinéas 1^{er} et 2 sont similaires à l'article 2 de l'arrêté royal du 6 avril 2020 'concernant l'entrée en vigueur partielle du Code belge de la Navigation', abrogé par l'article 7.4.

Article 6.5

L'article 9, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 28 février 2019, dispose :

« Lorsque les inspections visées aux articles 3 et 5 confirment ou révèlent des anomalies justifiant un ordre d'interdiction de départ, tous les coûts liés aux inspections sont à charge de la compagnie conformément article 25, § 2, de l'arrêté royal du 22 décembre 2010 ».

Dans cette disposition, le remplacement des mots « l'arrêté royal du 22 décembre 2010 » par les mots « l'arrêté royal du ... 2020 concernant l'exécution de la réglementation de la navigation » est incorrect. Aucune disposition du projet examiné ne correspond, en effet, à l'article 25, § 2, de l'arrêté royal du 22 décembre 2010.

Il est également renvoyé sur ce point à l'observation formulée sous l'article 4.29.

Article 6.6

1. La rédaction de l'article 6.6 sera revue. L'identification des mots à remplacer ne correspondant pas à la formulation de l'article 10, alinéa 3, de l'arrêté royal du 28 février 2019.

2. À l'article 10, alinéa 3, en projet, de l'arrêté royal du 28 février 2019, il convient en outre de renvoyer plus précisément au chapitre 4 – Contrôle par l'État du port, de l'arrêté en projet, afin de transposer plus précisément l'article 10, paragraphe 5, de la directive (UE) 2017/2110.

La base de données visée à l'article 10, alinéa 3, de l'arrêté royal du 28 février 2019 est, en effet, la base de données européenne des inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port, définie à l'article 4.2, 21°, du projet (transposant l'article 2, alinéa 1^{er}, 22), de la directive 2009/16/CE), et non celle du Service État du pavillon, prévue à l'article 2.6, § 1^{er}, du projet (transposant l'article 6 de la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 'concernant le respect des obligations des États du pavillon').

Article 6.7

Dans la version française, l'arrêté royal du 28 juin 2019 'relatif à la navigation de plaisance' doit être mentionné avec son intitulé exact.

Articles 7.1 à 7.4

1. Dans la version française des articles 7.1 à 7.4, le mot « supprimé » doit être remplacé par le mot « abrogé ».

2. L'article 7.4 doit être complété par la mention de la date d'adoption de l'arrêté royal du 6 avril 2020 'concernant l'entrée en vigueur partielle du Code belge de la Navigation'.

OBSERVATION FINALE

La version française du projet sera soigneusement relue et corrigée sur le plan de la syntaxe et de la grammaire.

*

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.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het ontwerp.

Het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd, bevat in verband met die procedure echter alleen de brieven die aan de gewestregeringen zijn gezonden en die gedateerd zijn 21 april 2020.

De adviesaanvrager dient er bijgevolg op toe te zien dat dat voorafgaande vormvereiste volledig wordt vervuld.

2. De voorgaande opmerking geldt ook voor het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit. In de aanhef van het ontwerp moet bovendien worden vermeld dat dit voorafgaande vormvereiste vervuld is.

VOORAFGAANDE OPMERKING

Wanneer geen advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit voorhanden is, is het vanzelfsprekend dat het verzamelen en het verwerken van persoonsgegevens die afbreuk kunnen doen aan de bescherming van de persoonlijke levenssfeer op zijn minst in overeenstemming zijn met het finaliteitsbeginsel, het noodzakelijkheidsbeginsel en het proportionaliteitsbeginsel en dit ten aanzien van de nagestreefte doeleinden. Die beginselen liggen aan de basis van de wetgeving betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens, met inachtneming van artikel 22 van de Grondwet.

Het is onder dat voorbehoud dat de hiernavolgende opmerkingen worden gemaakt.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. De steller van het ontwerp dient na te gaan of de verschillende internationale normen inzake de zeevaart waarnaar in het ontwerp verwezen wordt, wel bekendgemaakt zijn, in voorkomend geval overeenkomstig de wet van 24 april 2014 ‘betreffende de bekendmaking van

verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart', waarvoor de artikelen 1.1.2.1 en 1.1.2.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek vanaf hun inwerkingtreding in de plaats zullen komen.

Die opmerking geldt in het bijzonder voor de verschillende resoluties en circulaires die opgesomd worden in de artikelen 3.2 en 4.2 van het ontwerp.

2. Wat betreft het op 26 januari 1982 te Parijs ondertekende Memorandum van overeenstemming inzake havenstaatcontrole, wordt voorts verwezen naar de eerste bijzondere opmerking die geformuleerd wordt met betrekking tot artikel 4.2.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

AANHEF

1. In het tweede lid moet ook melding worden gemaakt van artikel 4.2.1.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek als rechtsgrond van artikel 5.2.

2. Naast de vermelding van de vier koninklijke besluiten die bij het ontwerp worden opgeheven, dient de aanhef aangevuld te worden met een verwijzing naar de besluiten die bij het ontwerp worden gewijzigd, namelijk:

- het koninklijk besluit van 20 juli 1973 'houdende zeevaartinspectiereglement', gewijzigd bij artikel 6.1;

- het koninklijk besluit van 15 maart 2017 'tot uitvoering van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten', gewijzigd bij artikel 6.8;

- het koninklijk besluit van 28 februari 2019 'betreffende een inspectiesysteem voor de veilig[e] exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten', gewijzigd bij de artikelen 6.2 tot 6.6;

- het koninklijk besluit van 28 juni 2019 'betreffende de pleziervaart', gewijzigd bij artikel 6.7.

DISPOSITIEF

Artikel 2.3

1. In de Franse tekst van paragraaf 2 dienen de woorden "navires belges" vervangen te worden door de woorden "navires de mer belges", zodat rekening wordt gehouden met de terminologie bepaald in artikel 1.1.1.3, § 1, 1°, 7° en 15°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

2. Het volledige dispositief en al de bijlagen dienen in het licht van die opmerking te worden herzien.

Artikel 2.6

1. In de Franse tekst van paragraaf 1, 1°, moeten de woorden “numéro OMI” in de vermeldingen die tussen haakjes staan, vervangen worden door de woorden “numéro OMI si d’application”.
2. In de Franse tekst van de bepaling onder 7° dienen de woorden “le pavillon de l’État membre” vervangen te worden door de woorden “le pavillon belge”.

Artikel 2.8

De redactie van de Franse tekst van het eerste lid moet worden afgestemd op de Nederlandse tekst.

Artikel 3.2

1. In punt f) moeten de woorden “voor de toepassing van de bepaling onder j)” vervangen worden door de woorden “voor de toepassing van de bepaling onder g)”.
2. In punt g) moeten de woorden “van dit hoofdstuk” vervangen worden door de woorden “van deze afdeling”.
3. De nummering van het laatste onderdeel van de opsomming moet worden aangepast.

Artikel 3.3

Artikel 3.3 is gebaseerd op artikel 3 van het koninklijk besluit van 13 maart 2011 ‘inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties’.¹

¹ Dat opgeheven wordt bij artikel 7.2.

Op een vraag over de draagwijdte van de toevoeging van de woorden “rekening houdend met de samenstelling van de Belgische vloot” in het inleidende zinsdeel van paragraaf 2, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende geantwoord:

“De Belgische vloot is een gespecialiseerde vloot, zo bestaat onze vloot voornamelijk uit baggerschepen, tankers en bulk carriers. Het is daarom nodig dat hiermee rekening wordt gehouden bij de keuze van erkende organisaties. Bepaalde organisaties kunnen over de nodige algemene technische kennis beschikken, maar indien zij niet vertrouwd zijn met deze specifieke scheepscategorieën is het beter om hen niet toe te vertrouwen met de inspecties van onze schepen. Bovendien als geen enkel schip aangeeft met een bepaalde erkende organisatie te willen werken, is het niet verantwoord dat de overheid kosten maakt om deze organisatie te auditeren. Aangezien organisaties ook de nodige expertise moeten hebben is het noodzakelijk dat ze over een voldoende marktsegment beschikken om deze ervaring te kunnen garanderen.”

Het verdient aanbeveling om de voorliggende bepaling te herformuleren, teneinde de aldus nader toegelichte bedoeling van de steller beter weer te geven.

Artikel 3.4

1. De afdeling Wetgeving heeft in haar advies 48.771/4, op 25 oktober 2010 gegeven over een ontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het koninklijk besluit van 13 maart 2011², met betrekking tot artikel 4 de volgende opmerking geformuleerd:

“Artikel 4, § 1, tweede lid, van het ontwerp bepaalt het volgende:

‘De werkafpraak wordt vastgesteld in de vorm van een formeleschriftelijke en niet-discriminerende overeenkomst of een gelijkwaardige juridischeregeling waarin de door de organisaties uit te voeren specifieke taken en functies worden omschreven en die minimaal behelst : (...)’

Deze bepaling is een loutere overname van artikel 5, lid 2, van richtlijn 2009/15/EG en kan niet worden beschouwd als de omzetting daarvan. Voor de omzetting daarvan moeten immers de vorm en de inhoud worden bepaald die de ‘werkafpraak’ genoemd in de voornoemde richtlijn aanneemt in het interne recht.

Bovendien is, ongeacht de aard van de werkafpraak die aldus gedefinieerd zou worden, een machtiging van de minister om de inhoud daarvan te regelen te ruim en onaanvaardbaar. Zulke bepalingen zouden op zijn minst door de Koning zelf moeten worden vastgesteld.

Fundamenteler nog is, met betrekking tot de aangevoerde rechtsgrond, namelijk artikel 4, 5/, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, dat die machtiging de Koning niet toestaat af te wijken van de gemeenrechtelijke regeling van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, inzonderheid door de verhaalmogelijkheden te regelen tussen de overheid die ten aanzien van een derde aansprakelijk wordt bevonden voor schade waarvan de oorzaak ligt in een handeling of een vergetelheid van een erkende organisatie, en die organisatie.

Artikel 4 van het ontwerp moet bijgevolg worden herzien.”

² <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/48771.pdf>.

Die opmerking geldt *mutatis mutandis*³ eveneens voor artikel 3.4.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 3.12.

Artikel 3.7

In de Franse tekst moet het tweede artikel 3.6 vernummerd worden tot 3.7.

Artikel 3.9

De redactie van de Franse tekst moet afgestemd worden op de Nederlandse tekst, aangezien niet het Directoraat, maar de minister de erkende organisaties machtigt. Men schrijft derhalve:

“La Direction tient une liste des différents organismes agréés habilités à agir en ce qui concerne la Convention MLC (voorts zoals in het ontwerp)”.

Artikel 3.11

Artikel 3.11 luidt als volgt:

“De minister kan taken van de Scheepvaartcontrole die niet onder afdeling 1 vallen toekennen aan ondernemingen die hun maatschappelijke zetel binnen de Europees Economische Ruimte hebben.”

Deze bepaling vormt, samen met artikel 3.12 dat erop volgt, afdeling 2 - Delegatie aan andere partijen, van hoofdstuk 3 - Delegatie. Het gaat om volledig nieuwe bepalingen, in tegenstelling tot de artikelen 3.1 tot 3.10, die afdeling 1 - Delegatie aan erkende organisaties van hoofdstuk 3 - Delegatie, vormen en die zelf veel gelijkenissen vertonen met de artikelen 1 tot 8 van het koninklijk besluit van 13 maart 2011.

De afdeling Wetgeving ziet het nut niet in van die artikelen 3.11 en 3.12. Artikel 3.4, § 2, legt de erkende organisaties die door de minister zijn gemachtigd immers niet de verplichting op om een plaatselijke vertegenwoordiging te hebben op Belgisch grondgebied; die voorwaarde wordt daarin louter vermeld bij wijze van mogelijkheid⁴. Artikel 3.4, § 1, 6°, voorziet overigens uitdrukkelijk in de mogelijkheid om de machtiging van de gemachtigde erkende organisaties uit te breiden tot andere internationale verdragen dan die welke bedoeld zijn in artikel 3.2, a).

³ Artikel 3.4 ontleent zijn rechtsgrond aan artikel 2.2.3.9, 5°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek, waarin artikel 5, 4°, van de wet van 5 juni 1972 ‘op de veiligheid van de vaartuigen’ wordt hernomen.

⁴ Zoals ook mogelijk wordt gemaakt door artikel 5, lid 3, van richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ‘inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties’.

De artikelen 3.11 en 3.12 dienen derhalve hetzij te worden weggelaten, hetzij te worden herzien teneinde de bedoeling van de steller duidelijker tot uiting te brengen.

Artikel 3.13

In het eerste lid wordt bepaald dat de “verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen (...) de erkende organisatie respectievelijk de onderneming [is] zoals bedoeld in afdeling 2” van hoofdstuk 3 van het ontwerp.

Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk waarom in de Nederlandse tekst het begrip “onderneming” gebezigd wordt (en in de Franse tekst “société”) aangezien het gaat om de erkende organisaties zoals bepaald in artikel 3.2, g), van het ontwerp.

De terminologie moet geüniformiseerd worden door de woorden “erkende organisatie” te gebruiken, en de bepaling moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Artikel 4.2

1. Daar in punt 23° de lidstaat gedefinieerd wordt als de lidstaat van de Europese Economische Ruimte, rijst de vraag waarom in punt 16° enkel verwezen wordt naar de “havens en ankerplaatsen van de Europese Unie”.

Dezelfde vraag rijst ook met betrekking tot verschillende andere bepalingen, inzonderheid de artikelen 4.4, 4.5, 4.7, 4.17 en 4.24.

De steller van het ontwerp wordt verzocht om dit te verduidelijken en om in voorkomend geval de gebruikte terminologie te herzien.

2. De zin die het tweede lid vormt van punt 23° moet aan het einde van het artikel komen en daar het tweede lid van dat artikel vormen.

Artikelen 4.4 en 4.5

1. In de artikelen 4.4, tweede lid, 1° en 2°, en 4.5 moeten de verwijzingen naar artikel 4.11, tweede lid, gecorrigeerd worden, aangezien die laatste bepaling niet onderverdeeld is in de punten a) en b), maar in 1° en 2°.

2. In artikel 4.5 dienen de verwijzingen naar artikel 4.4, tweede lid, op dezelfde wijze verbeterd te worden.

Artikel 4.12

In de Franse tekst worden naar gelang van het geval de begrippen “marins” en “gens de mer” gebezigd (beide begrippen stemmen overeen met het begrip “zeevarenden” dat in de Nederlandse tekst wordt gebruikt).

De steller van het ontwerp wordt verzocht om in heel de Franse tekst van het ontwerp een uniforme terminologie te bezigen.

Artikel 4.29

In de Franse tekst wordt verwezen naar “l'article 4.2, paragraphe 2, de l'arrêté royal du... .. concernant l'exécution de la réglementation de la navigation”.

Die verwijzing naar artikel 4.2, § 2, van het ontworpen besluit is onjuist. Daarentegen lijkt de Nederlandse tekst van de voorliggende bepaling, waarin sprake is van een toekomstig “koninklijk besluit van tot vaststelling van retributies inzake scheepvaart”, wel te kloppen.

Indien dit inderdaad zo is, moet erop toegezien worden dat artikel 4.29 niet definitief vastgesteld wordt en niet in werking treedt vóór het toekomstige koninklijk besluit waarnaar het verwijst.

Artikel 5.2

Artikel 5.2⁵ betreft de legitimatiekaart waarmee de ambtenaren van de Scheepvaartcontrole blijf geven van hun hoedanigheid voor de uitoefening van hun bevoegdheden.

Deze bepaling moet worden herzien zodat ze beter overeenstemt met artikel 4.25, vierde lid, van het ontwerp, dat zelf betrekking heeft op de identiteitskaart die elke inspecteur bij zich moet hebben, overeenkomstig artikel 22, lid 4, van richtlijn 2009/16/EG en overeenkomstig richtlijn 96/40/EG van de Commissie van 25 juni 1996 ‘houdende het vaststellen van een gemeenschappelijk model voor een identiteitskaart voor inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten’.

⁵ Het eerste en tweede lid van deze bepaling zijn gelijkaardig aan artikel 2 van het koninklijk besluit van 6 april 2020 ‘betreffende de gedeeltelijke inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek’, dat wordt opgeheven bij artikel 7.4.

Artikel 6.2

Artikel 6.2 strekt ertoe in artikel 1, § 4, van het koninklijk besluit van 28 februari 2019 ‘betreffende een inspectiesysteem voor de veilig[e] exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen op geregelde diensten’ de verwijzing naar het koninklijk besluit van 22 december 2010 te vervangen door een verwijzing naar het ontworpen koninklijk besluit.

Er dient evenwel meer in het bijzonder verwezen te worden naar hoofdstuk 4 - Havenstaatcontrole, zodat geen twijfel ontstaat over het toepassingsgebied van het gewijzigde koninklijk besluit van 28 februari 2019, en zodat aldus de precisering gehandhaafd blijft die vereist is door de omzetting, bij artikel 1, § 4, van het koninklijk besluit van 28 februari 2019, van artikel 1, lid 2, van richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement de Raad van 15 november 2017 ‘betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad’.

Artikel 6.5

Artikel 9, eerste lid, van het koninklijk besluit van 28 februari 2019 luidt als volgt:

“Indien tijdens de in de artikelen 3 en 5 bedoelde (...) inspecties tekortkomingen worden bevestigd of ontdekt die een uitvaarverbod rechtvaardigen, worden alle met de inspecties verband houdende kosten door de maatschappij gedragen overeenkomst[ig] artikel 25, § 2, van het koninklijk besluit van 22 december 2010”.

De vervanging van de woorden “het koninklijk besluit van 22 december 2010” in die bepaling door de woorden “het koninklijk besluit van 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving” is incorrect. Geen enkele bepaling van het voorliggende ontwerp stemt immers overeen met artikel 25, § 2, van het koninklijk besluit van 22 december 2010.

Wat dit punt betreft, wordt eveneens verwezen naar de opmerking die over artikel 4.29 gemaakt is.

Artikel 6.6

1. De redactie van artikel 6.6 moet worden herzien. De te vervangen woorden stemmen immers niet overeen met de formulering van artikel 10, derde lid, van het koninklijk besluit van 28 februari 2019.

2. In het ontworpen artikel 10, derde lid, van het koninklijk besluit van 28 februari 2019 dient overigens meer in het bijzonder verwezen te worden naar hoofdstuk 4 - Havenstaatcontrole, van het ontworpen besluit, om aldus meer bepaald artikel 10, lid 5, van richtlijn (EU) 2017/2110 om te zetten.

De databank bedoeld in artikel 10, derde lid, van het koninklijk besluit van 28 februari 2019 is immers de Europese databank van inspecties die uitgevoerd in het kader van de havenstaatcontrole, welke databank gedefinieerd wordt in artikel 4.2, 21°, van het ontwerp (dat artikel 2, eerste alinea, 22), van richtlijn 2009/16/EG omzet), en niet de databank van de dienst Vlaggenstaat, bedoeld in artikel 2.6, § 1, van het ontwerp (dat artikel 6 van richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ‘betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen’ omzet).

Artikel 6.7

In de Franse tekst moet het juiste opschrift vermeld worden van het koninklijk besluit van 28 juni 2019, namelijk “relatif à la navigation de plaisance”.

Artikelen 7.1 tot 7.4

1. In de Franse tekst van de artikelen 7.1 tot 7.4 moet het woord “supprimé” vervangen worden door het woord “abrogé”.
2. Artikel 7.4 moet worden aangevuld met de vermelding van de datum waarop het koninklijk besluit van 6 april 2020 ‘betreffende de gedeeltelijke inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek’ is vastgesteld.

SLOTOPMERKING

De Franse tekst van het ontwerp moet grondig worden herlezen en dient gecorrigeerd te worden op het stuk van de zinsbouw en de spraakkunst.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET