CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 69.272/4
du 19 mai 2021

sur

un projet d'arrêté royal 'concernant la navigation sans équipage dans les zones maritimes belges et modifiant divers arrêtés royaux'

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 69.272/4
van 19 mei 2021

over

een ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende onbemande vaart in Belgische maritieme zones en tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten'

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

Le 23 avril 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Justice et de la Mer du Nord à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'concernant la navigation sans équipage dans les zones maritimes belges et modifiant divers arrêtés royaux'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 19 mai 2021. 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 19 mai 2021.

*

Op 23 april 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en Minister van Justitie en Noordzee verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende onbemande vaart in Belgische maritieme zones en tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 19 mei 2021. 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 19 mei 2021.

*

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 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.

RECEVABILITÉ

1. Le projet examiné vise à réglementer la navigation des navires sans équipage dans les zones maritimes belges [1]. Dans ce cadre, il crée un régime d'autorisation de navigation spécifique (article 4 du projet), ainsi qu'un nouveau registre spécial des navires sans équipage (article 7 du projet).

Le projet vise également à créer un second registre spécial, appelé le « registre spécial des navires d'État ».

2. Dans son avis n° 67.259/4 donné le 13 mai 2020 sur un projet devenu l'arrêté royal du 26 juin 2020 'relatif à l'enregistrement des navires de mer', la section de législation a formulé l'observation générale suivante, à propos de la création du registre spécial des navires d'État :

> « Le projet examiné vise à exécuter les dispositions du livre 2, titre 2, chapitre 1er, du Code belge de la Navigation, relatives à l'enregistrement des navires de mer. Il succède ainsi à l'arrêté royal du 4 avril 1996 'relatif à l'enregistrement des navires et à l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires', dont il s'inspire fortement.
>
> Dans ce cadre, l'article 2, § 2, du projet traite de la création d'un registre spécial des navires d'État. Comme le précise la demande d'avis, cette disposition trouve son fondement légal dans l'article 9 d'un avant-projet de loi 'modifiant le Code belge de la Navigation', lequel vise à insérer dans le Code un article 2.2.1.10/1 rédigé comme suit :
>
> 'Registres particuliers pour certains navires de mer
>
> Le Roi peut déterminer que des navires de mer spécifiés doivent ou peuvent être enregistrés dans un ou plusieurs registres spéciaux. À cet égard, le Roi peut :
>
> 1° déterminer les conditions auxquelles le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable ;
>
> 2° réglementer la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés'.
>
> L'article 2, § 2, du projet visant à exécuter une disposition légale qui est encore à l'état d'avant-projet, la saisine de la section de législation est, à son égard, prématurée. La section de législation s'abstient par conséquent de l'examiner.

[1] Les zones maritimes belges sont définies à l'article 1.1.1.4, 3°, du Code belge de la Navigation.

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

L'article 2.2.1.10/1 sera en outre omis de la liste des dispositions du Code belge de la Navigation visées à l'alinéa 1er du préambule du projet » [2].

3. L'avant-projet de loi 'modifiant le Code belge de la Navigation' auquel se réfère cette observation est, à ce jour, devenu projet de loi. Il a, en effet, été déposé le 20 avril 2021 [3-4].

En ce qu'elles visent à exécuter une disposition légale non encore adoptée, les dispositions du projet d'arrêté royal examinées relatives au registre spécial des navires d'État et au registre spécial des navires sans équipage, sont dès lors prématurées.

La section de législation s'abstient donc d'examiner les articles 6, alinéa 1er, 7 et 9 du projet.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

1. Sauf à pouvoir identifier précisément les dispositions du projet qui ne trouveraient pas leur fondement légal dans l'article 2.2.3.9, 6°, du Code belge de la Navigation (ci-après « le Code »), ou éventuellement dans d'autres habilitations prévues par ce dernier, il n'y a pas lieu de viser l'article 108 de la Constitution, au titre de fondement juridique.

L'alinéa 1er sera en conséquence omis.

2. L'alinéa 8 relatif à l'avis du Conseil d'État sera rédigé comme suit :

« Vu l'avis n° 69.272/4 du Conseil d'État donné le 19 mai 2021, en application de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ; » [5].

---

[2] Avis n° 67259/4, http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/67259.pdf.

[3] *Doc. parl.*, Chambre, 2020-2021, n° 55-1935/001.

[4] Le commentaire de l'article 9 de ce projet de loi envisage expressément la possibilité de créer des registres spéciaux pour les navires publics et les navires sans équipage :
« L'article 3.1.2.5 contenait déjà une disposition permettant d'enregistrer des bateaux de navigation intérieure spéciaux. Nous pensons principalement aux petits bateaux de travail dans les eaux intérieures, qui ne doivent pas respecter les prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure telles que définies par l'Europe. Cet article permet que des navires de mer spéciaux, par exemple des navires de recherche, soient également enregistrés dans le Registre naval belge, afin de remédier à cette lacune dans la loi. Sur la base de cet article, lu en combinaison avec l'article 3.1.2.5 pour la navigation intérieure, un registre spécial peut également être créé pour les navires sans équipage et les navires publics ».

[5] *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 36.1 et formule F 3-5-2.

‡LW-CHFVLBEEE-GJCHCUQ‡

DISPOSITIF

Article 1er

Le 2° définit la notion de navire sans équipage dans les termes suivants :

« 'navire sans équipage' : un navire de mer pouvant, pour tout ou partie de son voyage, naviguer partiellement sans intervention humaine ou naviguer en étant dirigé à distance. Pour l'application du présent arrêté, les centres de contrôle à distance sont considérés comme faisant partie intégrante du navire sans équipage ».

La section de législation se demande si cette définition présente bien un degré de précision suffisant, notamment quant à la portée exacte des termes « partiellement sans intervention humaine », la définition ainsi conçue paraissant applicable aux navires « ordinaires » équipés de systèmes électroniques permettant déjà l'automatisation de certaines tâches.

Interrogée sur ces deux points, la fonctionnaire déléguée a répondu :

« 3. Définition des 'navires sans équipages'.

3.1. Notre intention n'est pas d'exclure les navires pouvant naviguer pour tout le voyage en totale autonomie. Le mot 'partiellement' de la définition fait référence aux différents degrés d'autonomie établis par l'OMI dans son 'Regulatory Scoping Exercise' (cfr. réponse à la question 4.2). Après avoir consulté les précédentes versions du texte, le 'partiellement' était initialement 'à des degrés divers'. Cette terminologie a été abandonnée puisque les degrés d'autonomie utilisés au niveau de l'OMI sont temporaires et sont donc susceptibles de changer.

3.2. Cette question nous a été posée à de nombreuses reprises ; en effet, les navires modernes sont équipés de fonctions qui permettent une plus grande automatisation de certaines actions. Cependant, ce que nous visons dans la définition est le cas d'une passerelle de navigation occasionnellement sans surveillance. Cela déroge aux règles actuelles selon lesquelles la passerelle de navigation doit toujours être sous surveillance. Le terme 'navire sans équipage' ou 'onbemand vaartuig' désigne non pas l'absence totale d'équipage à bord du navire mais bien l'absence (pour tout ou partie du voyage) d'équipage sur la passerelle de navigation ».

Il convient de conférer aux termes « navire sans équipage » une définition plus précise, celle-ci déterminant le champ d'application de l'arrêté en projet et, en conséquence, le régime juridique auquel ces navires seront soumis.

Un rapport au Roi explicitera par ailleurs cette définition en l'illustrant de cas concrets, si nécessaire.

Article 3

1. L'article 3 dispose :

« Le navire sans équipage doit être conforme aux conventions maritimes de l'OMI telles qu'entendues à l'article 1.1.2.1 du Code belge de la Navigation, ainsi qu'à la Convention CLC, la Convention BUNKER, la Convention FAL, la Convention WRC et la

‡LW-CHFVLBEEE-GJCHCUQ‡

Convention MLC, pour autant que le navire sans équipage entre dans leur champ d'application »[6].

Interrogé sur les motifs du choix des conventions internationales citées dans cette disposition, la fonctionnaire déléguée a répondu :

« 4.2. Dans le cadre de la navigation autonome, l'OMI fait actuellement un 'Regulatory Scoping Exercise' qui vise à identifier si et comment les Conventions Internationales existantes doivent être modifiées pour accommoder des particularités des navires sans équipage. C'est sur cette base que les Conventions ont été choisies ».

Les navires sans équipage étant des navires de mer, il va de soi qu'ils sont soumis à l'ensemble de la réglementation, tant supranationale qu'interne, qui s'y applique, sans qu'il soit nécessaire de le préciser. Il va également de soi que ces règles ne s'appliquent que « pour autant que le navire sans équipage entre dans leur champ d'application ».

L'auteur du projet a cependant la faculté :

– soit de soustraire les navires sans équipage de l'application de certaines dispositions du Code ou de ses arrêtés d'exécution, en application de l'article 1.1.1.3, § 3, 4°, du Code [7], tout en veillant cependant à respecter les obligations internationales de l'État belge ;

– soit de soumettre les navires sans équipages à des règles spécifiques en matière de sécurité, en application de l'article 2.2.3.9, 6°, du Code.

L'article 4 sera revu à la lumière de cette observation, afin d'y exposer plus clairement la volonté de son auteur. La publication d'un rapport au Roi permettrait également de mieux éclairer les destinataires des normes en projet sur ce point.

2. Une observation similaire vaut pour l'article 5, relatif aux prérogatives du Contrôle de la navigation, et l'article 6, alinéa 2, relatif au respect du chapitre 6 de l'arrêté royal du 27 octobre 2016 'relatif à la procédure de désignation et de gestion des zones maritimes protégées'.

3. En outre, il y a lieu de :

– remplacer les mots « Convention CLC » par ceux de « Convention CLC 1992 », conformément à la terminologie définie à l'article 1.1.1.1, § 1er, alinéa 1er, 12°, du Code ;

[6] L'article 1.1.2.1, § 1er, alinéa 2, du Code, auquel renvoie l'article 3 dispose :
« Pour l'application du premier alinéa, l'on entend par 'conventions maritimes de l'OMI' : la Convention AFS, la Convention BWM, la Convention CSC, la Convention LL, le Protocole LL 1988, la Convention MARPOL, le Protocole MARPOL 1978, le Protocole MARPOL 1997, la Convention PAL, la Convention SFV, la Convention SOLAS, le Protocole SOLAS 1978, le Protocole SOLAS 1988, la Convention SRC, la Convention STCW, la Convention STCW-F et la Convention TMC ».

[7] Cette disposition légale devrait alors être également visée au préambule.

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

– définir les mots « Convention FAL » ne figurant pas dans l'énumération des sources de droit de la navigation figurant à l'article 1.1.1.1, § 1er, alinéa 1er, du Code et de compléter la disposition en conséquence afin d'y identifier cette convention internationale par son intitulé complet.

Article 4

1. Au paragraphe 1er, alinéa 1er, il convient de préciser quel est l'objet de la demande dont traite cette disposition.

2. Le paragraphe 1er, alinéa 2, reprend l'énumération des données qui doivent être communiquées lors de l'introduction d'une demande d'autorisation de navigation. Parmi celles-ci figurent des données à caractère personnel relatives au demandeur.

Comme l'observe l'Autorité de protection des données dans son avis n° 42/2021 du 1er avril 2021, le projet sera complété afin d'y arrêter les règles essentielles relatives à ce traitement de données, à l'instar de ce que prévoit l'article 49 de l'arrêté royal du 26 juin 2020 pour les traitements de données effectués dans le cadre de l'enregistrement des navires, tel que complété par l'article 8 du projet, pour ce qui concerne le délai de conservation des données à caractère personnel.

3. Le paragraphe 1er, alinéa 2, reprend l'énumération des données qui doivent être communiquées par le demandeur. Parmi celles-ci figure, au 4°, « un dossier technique dont le contenu est déterminé par la Direction sur son site Web ».

S'il se conçoit que le contenu de ce dossier ne soit pas fixé par le Roi, la subdélégation de pouvoirs permettant de l'arrêter doit, en principe, être accordée au Ministre plutôt qu'à des agents de l'administration.

L'article 4 sera revu en ce sens.

4. Il n'est pas nécessaire de préciser que la décision ministérielle accordant ou refusant l'autorisation demandée est prise sur la base d'un avis motivé rédigé par « la Direction », cette question relevant du fonctionnement des services placés sous l'autorité du Ministre. L'exigence de motivation formelle de la décision ministérielle résulte, en outre, déjà de la loi du 29 juillet 1991 'relative à la motivation formelle des actes administratifs'.

Le paragraphe 1er, alinéa 3, sera dès lors omis.

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

5. Le paragraphe 2 dispose :

« Le Ministre prend une décision sur la demande et fixe les conditions de son autorisation de navigation ».

Afin de mieux délimiter les pouvoirs dont elle délègue l'exercice, cette disposition sera complétée en y précisant les points sur lesquels peuvent porter les conditions dont le Ministre peut assortir l'autorisation de navigation.

*

‡LW-GHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

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.

ONTVANKELIJKHEID

1. Voorliggend ontwerp strekt tot regeling van de onbemande scheepvaart in de Belgische maritieme zones.[1] In dat kader wordt daarbij een regeling van specifieke vaarvergunningen ingevoerd (artikel 4 van het ontwerp) en een bijzonder register voor onbemande schepen aangelegd (artikel 7 van het ontwerp).

Het ontwerp strekt er voorts toe een tweede bijzonder register aan te leggen, genaamd "bijzonder register van overheidsvaartuigen".

2. In advies 67.259/4, dat de afdeling Wetgeving op 13 mei 2020 gegeven heeft over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 26 juni 2020 'inzake registratie van zeeschepen', heeft ze in verband met het aanleggen van het bijzonder register van overheidsvaartuigen de volgende opmerking gemaakt:

> "Het voorliggende ontwerp beoogt uitvoering te verlenen aan de bepalingen van boek 2, titel 2, hoofdstuk 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek, inzake de registratie van zeeschepen. In die zin volgt het op het koninklijk besluit van 4 april 1996 'betreffende de registratie van zeeschepen en het in werking treden van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen', waardoor het in hoge mate is geïnspireerd.
>
> In dat kader handelt artikel 2, § 2, van het ontwerp over de invoering van een bijzonder register van overheidsvaartuigen. Zoals in de adviesaanvraag staat, vindt die bepaling haar rechtsgrond in artikel 9 van een voorontwerp van wet 'tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek', waarbij in het Wetboek een artikel 2.2.1.10/1 zal worden ingevoegd dat als volgt luidt:
>
> 'Bijzondere registers voor bepaalde zeeschepen
>
> De Koning kan bepalen dat nader aangeduide zeeschepen moeten of mogen worden geregistreerd in een of meer bijzondere registers. Daarbij kan de Koning:
>
> 1° de voorwaarden bepalen waaraan het zeeschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen;
>
> 2° de overmaking van gegevens en de vorm van de daartoe opgemaakte registers regelen, evenals de wijze waarop het register of de registers worden beheerd.'

[1] De Belgische maritieme zones worden gedefinieerd in artikel 1.1.1.4, 3°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

Aangezien artikel 2, § 2, van het ontwerp uitvoering beoogt te geven aan een wetsbepaling die zich nog maar in de voorontwerpfase bevindt, is het voorbarig de afdeling Wetgeving daarover om advies te verzoeken. De afdeling Wetgeving onderzoekt die bepaling bijgevolg niet.

Bovendien moet artikel 2.2.1.10/1 worden weggelaten uit de lijst bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, vermeld in het eerste lid van de aanhef van het ontwerp."[2]

3. Het voorontwerp van wet 'tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek' waarnaar in die opmerking verwezen wordt, is ondertussen een wetsontwerp geworden. Het is immers ingediend op 20 april 2021.[3-4]

Doordat de voorliggende bepalingen van het ontwerp van koninklijk besluit in verband met het bijzonder register van overheidsvaartuigen en met het bijzonder register van onbemande schepen strekken ter uitvoering van een wettelijke bepaling die nog niet aangenomen is, zijn ze bijgevolg voorbarig.

Om de voornoemde redenen worden de artikelen 6, eerste lid, 7 en 9, van het ontwerp niet onderzocht door de afdeling Wetgeving.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

AANHEF

1. Tenzij nauwkeurig aangegeven kan worden welke bepalingen van het ontwerp geen rechtsgrond zouden vinden in artikel 2.2.3.9, 6°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek (hierna "het Wetboek"), of eventueel in andere machtigingen waarin dat Wetboek voorziet, behoort als rechtsgrond niet naar artikel 108 van de Grondwet verwezen te worden.

Het eerste lid moet bijgevolg weggelaten worden.

2. Het achtste lid, in verband met het advies van de Raad van State, moet gesteld worden als volgt:

"Gelet op advies 69.272/4 van de Raad van State, gegeven op 19 mei 2021, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;".[5]

---

[2] Advies 67259/4, http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/67259.pdf.

[3] *Parl.St.* Kamer 2020-21, nr. 55-1935/001.

[4] De toelichting bij artikel 9 van dat wetsontwerp voorziet uitdrukkelijk in de mogelijkheid om bijzondere registers aan te leggen voor overheidsvaartuigen en onbemande schepen:
"In artikel 3.1.2.5 was reeds een bepaling opgenomen dat het mogelijk maakte om speciale binnenschepen te registreren. We denken hier voornamelijk aan kleine werkbootjes op de binnenwateren die niet moeten voldoen aan de technische vereisten voor binnenschepen zoals door Europa bepaald. Dit artikel laat toe dat speciale zeeschepen, bv. onderzoeksschepen eveneens geregistreerd kunnen worden in het Belgisch Scheepsregister zodat deze leemte in de wet verdwijnt. Ook kan op basis van dit artikel, in combinatie met het artikel 3.1.2.5 voor de binnenvaart een bijzonder register worden aangelegd voor onbemande vaartuigen en overheidsvaartuigen."

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

DISPOSITIEF

Artikel 1

In de bepaling onder 2° wordt het begrip onbemand schip gedefinieerd als volgt:

"'onbemand schip': een zeeschip dat voor zijn volledige reis of een deel daarvan deels zonder menselijke tussenkomst kan varen of dat met besturing vanop afstand kan varen. Voor de toepassing van dit besluit, worden centra voor besturing op afstand beschouwd als een integrerend deel van het onbemande schip."

De afdeling Wetgeving vraagt zich af of die definitie wel nauwkeurig genoeg is, in het bijzonder wat de exacte draagwijdte betreft van de woorden "deels zonder menselijke tussenkomst", aangezien de aldus geformuleerde definitie blijkbaar ook geldt voor de "gewone" schepen die uitgerust zijn met elektronische systemen waardoor bepaalde taken reeds automatisch verricht kunnen worden.

Op een vraag in verband met die twee punten heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende geantwoord:

"3. Définition des 'navires sans équipages'.

3.1. Notre intention n'est pas d'exclure les navires pouvant naviguer pour tout le voyage en totale autonomie. Le mot 'partiellement' de la définition fait référence aux différents degrés d'autonomie établis par l'OMI dans son 'Regulatory Scoping Exercise' (cfr. réponse à la question 4.2). Après avoir consulté les précédentes versions du texte, le 'partiellement' était initialement 'à des degrés divers'. Cette terminologie a été abandonnée puisque les degrés d'autonomie utilisés au niveau de l'OMI sont temporaires et sont donc susceptibles de changer.

3.2. Cette question nous a été posée à de nombreuses reprises ; en effet, les navires modernes sont équipés de fonctions qui permettent une plus grande automatisation de certaines actions. Cependant, ce que nous visons dans la définition est le cas d'une passerelle de navigation occasionnellement sans surveillance. Cela déroge aux règles actuelles selon lesquelles la passerelle de navigation doit toujours être sous surveillance. Le terme 'navire sans équipage' ou 'onbemand vaartuig' désigne non pas l'absence totale d'équipage à bord du navire mais bien l'absence (pour tout ou partie du voyage) d'équipage sur la passerelle de navigation."

Van het begrip "onbemande schepen" dient een nauwkeuriger definitie gegeven te worden, aangezien die definitie bepaalt wat het toepassingsgebied van het ontworpen besluit is en, bijgevolg, onder welk rechtsstelsel die schepen vallen.

Bovendien moet een verslag aan de Koning opgesteld worden om die definitie nader toe te lichten, indien nodig aan de hand van concrete voorbeelden.

[5] *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling 36.1 en formule F 3-5-2.

‡LW-CHFVLBEEE-GJCHCUQ‡

Artikel 3

1. Artikel 3 luidt als volgt:

"Het onbemande schip moet voldoen aan de maritieme verdragen van de IMO zoals gedefinieerd in artikel 1.1.2.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, alsook aan het CLC-verdrag, het BUNKER-verdrag, het FAL-verdrag het WRC-verdrag en het MLC-Verdrag, voor zover het onbemande schip onder het toepassingsgebied ervan valt." [6]

Op de vraag om welke redenen ervoor geopteerd is om in die bepaling net die internationale verdragen aan te halen, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende geantwoord:

"4.2. Dans le cadre de la navigation autonome, l'OMI fait actuellement un 'Regulatory Scoping Exercise' qui vise à identifier si et comment les Conventions Internationales existantes doivent être modifiées pour accommoder des particularités des navires sans équipage. C'est sur cette base que les Conventions ont été choisies."

Aangezien onbemande schepen zeeschepen zijn, spreekt het vanzelf dat zowel de supranationale als de interne regelgeving daarop integraal van toepassing is zonder dat zulks uitdrukkelijk aangegeven hoeft te worden. Het spreekt eveneens vanzelf dat die regels slechts gelden "voor zover het onbemand schip onder het toepassingsgebied ervan valt".

De steller van het ontwerp beschikt evenwel over de mogelijkheid om:

– ofwel welomschreven bepalingen van het Wetboek of van de uitvoeringsbesluiten ervan, met toepassing van artikel 1.1.1.3, § 3, 4°, van het Wetboek buiten toepassing te verklaren voor onbemande schepen,[7] er evenwel op toeziend dat de internationale verplichtingen van de Belgische Staat nageleefd worden;

– ofwel met toepassing van artikel 2.2.3.9, 6°, van het Wetboek te bepalen dat voor onbemande schepen specifieke regels inzake veiligheid gelden.

Artikel 4 moet in het licht van deze bepaling aldus herzien worden dat de bedoeling van de steller ervan duidelijker tot uiting komt. Door de bekendmaking van een verslag aan de Koning zouden de adressaten van de ontworpen normen ook op dit punt beter ingelicht kunnen worden.

2. Een vergelijkbare opmerking geldt voor artikel 5, in verband met de prerogatieven van de Scheepvaartcontrole, en voor artikel 6, tweede lid, in verband met de naleving van hoofdstuk 6 van het koninklijk besluit van 27 oktober 2016 'betreffende de procedure tot aanduiding en beheer van de mariene beschermde gebieden'.

[6] Artikel 1.1.2.1, § 1, tweede lid, van het Wetboek, waarnaar in artikel 3 verwezen wordt, luidt als volgt:
"Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder 'maritieme verdragen van de IMO' verstaan: het AFS-Verdrag, het BWM-Verdrag, het CSC-Verdrag, het LL-Verdrag, het LL-Protocol 1988, het MARPOL-Verdrag, het MARPOL-Protocol 1978, het MARPOL-Protocol 1997, het PAL-Verdrag, het SFV-Verdrag, het SOLAS-Verdrag, het SOLAS-Protocol 1978, het SOLAS-Protocol 1988, het SRC-Verdrag, het STCW-Verdrag, het STCW-F-Verdrag en het TMC-Verdrag."

[7] In welk geval in de aanhef eveneens naar die bepaling verwezen zou moeten worden.

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

3. Daarenboven:

– dient het woord "CLC-Verdrag" vervangen te worden door de woorden "CLC-Verdrag 1992", overeenkomstig de terminologie die gedefinieerd wordt in artikel 1.1.1.1, § 1, eerste lid, 12°, van het Wetboek;

– dient een definitie gegeven te worden van het woord "FAL-Verdrag", dat niet voorkomt in de opsomming van de bronnen van scheepvaartrecht die vervat is in artikel 1.1.1.1, § 1, eerste lid, van het Wetboek, en dient die bepaling bijgevolg aldus aangevuld te worden dat het voornoemd internationaal verdrag daarin opgenomen wordt met vermelding van het volledige opschrift ervan.

Artikel 4

1. In paragraaf 1, eerste lid, dient vermeld te worden waarop de in die bepaling vermelde aanvraag betrekking heeft.

2. Paragraaf 1, tweede lid, bevat de opsomming van de gegevens die meegedeeld moeten worden bij het indienen van een aanvraag om een vaarvergunning. Tot die gegevens behoren ook de persoonsgegevens van de aanvrager.

Zoals de Gegevensbeschermingsautoriteit in haar advies 42/2021 van 1 april 2021 opgemerkt heeft, moet het ontwerp aldus aangevuld worden dat daarin de essentiële regels vastgesteld worden in verband met die gegevensverwerking, naar het voorbeeld van wat bepaald wordt in artikel 49 van het koninklijk besluit van 26 juni 2020 voor de verwerking van gegevens in het kader van de registratie van schepen, zoals dat artikel aangevuld wordt bij artikel 8 van het ontwerp, op het stuk van de bewaartermijn voor persoonsgegevens.

3. Paragraaf 1, tweede lid, bevat de opsomming van de gegevens die meegedeeld moeten worden door de aanvrager. Daaronder wordt in de bepaling onder 4° melding gemaakt van "een technisch (…) dossier waarvan de inhoud wordt bepaald door het Directoraat op zijn website".

Hoewel in te zien valt dat het niet de Koning zou zijn die bepaalt wat dat dossier dient te bevatten, moet de subdelegatie van de bevoegdheden op grond waarvan dat vastgesteld kan worden in principe aan de minister verleend worden in plaats van aan personeelsleden van het bestuur.

Artikel 4 moet in die zin herzien worden.

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡

4. Het is niet nodig te bepalen dat de ministeriële beslissing houdende toekenning of weigering van de aangevraagde vergunning genomen wordt op basis van een gemotiveerd advies van het Directoraat, aangezien die kwestie valt onder de werking van de diensten die onder het gezag van de minister staan. Dat de beslissing van de minister uitdrukkelijk gemotiveerd dient te zijn, vloeit bovendien reeds voort uit de wet van 29 juli 1991 'betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen'.

Paragraaf 1, derde lid, moet bijgevolg weggelaten worden.

5. Paragraaf 2 bepaalt:

"De minister beslist over de aanvraag en bepaalt de voorwaarden voor de vaarvergunning."

Met het oog op een betere afbakening van de bevoegdheden waarvan de uitoefening bij die bepaling gedelegeerd wordt, moet die bepaling aldus aangevuld worden dat daarin vermeld wordt op welke punten de voorwaarden die door de minister aan de vaarvergunning verbonden kunnen worden, betrekking kunnen hebben.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE Martine BAGUET

‡LW-CHFVLBEEF-GJCHCUQ‡