



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 77.575/4
du 14 avril 2025

advies 77.575/4
van 14 april 2025

sur

over

un projet d'arrêté royal
'modifiant divers arrêtés
royaux relatifs à la navigation
de plaisance'

een ontwerp van koninklijk
besluit 'tot wijziging van
diverse koninklijke besluiten
betreffende de pleziervaart'

Le 18 mars 2025, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord, à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un projet d'arrêté royal 'modifiant divers arrêtés royaux relatifs à la navigation de plaisance'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 14 avril 2025. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Philippe DE BRUYCKER, assesseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur, et Timo TALLGREN, auditeur adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Géraldine ROSOUX.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 14 avril 2025.

*

Op 18 maart 2025 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Justitie, belast met Noordzee, verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot wijziging van diverse koninklijke besluiten betreffende de pleziervaart'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 14 april 2025. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Géraldine ROSOUX en Dimitri YERNAULT, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Philippe DE BRUYCKER, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur, en Timo TALLGREN, adjunct-auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 14 april 2025.

*

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 essentiellement son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

FORMALITÉS PRÉALABLES

L'avis de l'Inspecteur des Finances énonce :

« De nota aan de inspectie van Financiën stelt dat het voorliggende ontwerp geen budgettaire impact heeft. De inspectie van Financiën kan dit aanvaarden voor het grootste deel van de bepalingen. Zij stelt zich echter vragen bij twee elementen uit het ontwerp.

Zo vult artikel 39 van het ontwerp Afdeling 2 van hoofdstuk 4 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart aan met een onderafdeling 5 – Opleidingscentrum overlevingstechnieken, waarin in Art. 4.22/2, § 2 wordt voorzien dat de scheepvaartcontrole een audit uitvoert om na te gaan of de aanvrager aan al de wettelijke en reglementaire voorwaarden voldoet, waarna de dienst een advies geeft aan de minister over de erkenning van de aanvrager als opleidingscentrum overlevingstechnieken. Op vraag van de inspectie van Financiën heeft de administratie bevestigd dat de scheepvaartcontrole de audits van de opleidingscentra voor overlevingstechnieken zal uitvoeren binnen de huidige budgetten. Hiervoor moeten dus geen bijkomende budgetten worden toegekend.

Artikel 48 van het ontwerp voorziet echter dat bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een orgaan ter facilitatie van de pleziervaart wordt opgericht, dat instaat voor ondersteuning, informatieverspreiding en sensibilisering van de pleziervaart. Hierover meldt de administratie dat dit een politieke beslissing was van het voorgaande kabinet, waarvoor nog geen budgettaire middelen werden voorzien. De inspectie van Financiën kan hiervoor bijgevolg geen gunstig advies verlenen ».

Concernant ce dernier point, la lettre de demande d'avis précise :

« De Inspecteur-generaal van Financiën geeft een gunstig advies voor het ontwerp van koninklijk besluit, behalve voor de oprichting van een orgaan ter facilitatie van de pleziervaart, dat in afwachting van verder overleg wordt uitgesteld ».

Il n'en demeure pas moins – comme l'Inspecteur des Finances le souligne dans son avis – que l'article 4.22/3, § 2, alinéa 1^{er}, en projet de l'arrêté royal du 28 juin 2019 'relatif à la navigation de plaisance' (article 39 du projet), en ce qu'il prévoit la réalisation par le Contrôle de la navigation d'audits dans le cadre de la procédure d'agrément en tant que centre de formation aux techniques de survie, est directement ou indirectement de nature à entraîner des dépenses nouvelles, au sens de l'article 6, 2°, de l'arrêté royal du 20 mai 2022 'relatif au contrôle administratif, budgétaire et de gestion'.

Conformément à cette disposition, il sera soumis à l'accord du Ministre du Budget.

Il y a lieu de veiller à l'accomplissement de cette formalité préalable et d'en faire mention au préambule.

Si l'accomplissement de cette formalité devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État sur des points autres que de pure forme et ne résultant pas des suites réservées au présent avis, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à nouveau à l'avis de la section de législation conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

EXAMEN DU PROJET

PRÉAMBULE

1 Sauf à pouvoir déterminer quelles seraient les dispositions du projet qui ne trouveraient pas leur fondement juridique dans les diverses dispositions du Code belge de la Navigation (ci-après : le « Code ») visées à l'alinéa 2, il n'y a pas lieu de viser l'article 37 de la Constitution au titre de fondement juridique du projet.

Sous cette réserve, l'alinéa 1^{er} sera dès lors omis.

2. L'article 5.2.2.1, § 4, sera ajouté à l'énumération des dispositions du Code mentionnées à l'alinéa 2, cette disposition procurant un fondement juridique à l'article 25 du projet.

3. Les mots « modifié par la loi du 16 juin 2021 et par la loi du 13 octobre 2022 » seront insérés après la mention de l'article 2.5.1.2.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

Dans la phrase liminaire, il sera mentionné que l'article 39 de l'arrêté royal du 4 août 1981 'portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge', « abrogé par l'arrêté royal du 28 juin 2019 »¹, « est rétabli dans la rédaction suivante ».

Article 4

Le 2° (article 2.1, § 1^{er}, alinéa 2, en projet de l'arrêté royal du 28 juin 2019) entend supprimer l'exigence, pour le copropriétaire introduisant une demande d'enregistrement d'un navire de plaisance, d'obtenir une procuration signée de la part des autres copropriétaires. Désormais, il pourra dès lors introduire seul la demande.

¹ Arrêté royal du 28 juin 2019 'relatif à la navigation de plaisance', article 10.7.

Interrogée sur cette modification et sa compatibilité avec l'article 3.73 du Code civil ², la déléguée a répondu :

« Artikel 2.3.1.5 en 2.3.1.7 Belgisch Scheepvaartwetboek stellen een bijzonder regime in voor de meerderheidsregel en vertegenwoordigingsbevoegdheid bij mede-eigendom van schepen. Artikel 5.3.1.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek maken deze regels ook van toepassing op pleziervaartuigen die bedrijfs- of beroepsmatig worden gebruikt. Voor deze vaartuigen is dan ook geen toestemming van de mede-eigenaars nodig. Voor de anderen blijft uiteraard artikel 3.73 van het Burgerlijk wetboek van toepassing en moet de instemming van de anderen bekomen worden. Er worden echter geen voorwaarden opgelegd waaraan deze instemming moet voldoen om enige flexibiliteit te behouden ».

La sécurité juridique serait toutefois mieux assurée en prévoyant une procédure permettant aux autres copropriétaires d'un navire de plaisance qui n'est pas utilisé à des fins professionnelles (et qui n'est donc pas soumis au régime spécifique de la copropriété quirataire) de s'opposer à son enregistrement.

Article 5

Aux 1° et 2°, les mots « l'alinéa 1^{er} » seront remplacés par les mots « l'alinéa 2 ».

Article 10

Dans la phrase liminaire, les mots « modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2021, » seront omis, cette modification n'ayant pas affecté le paragraphe 4 de l'article 2.20 de l'arrêté royal du 28 juin 2019.

Article 11

Le 2° tend à remplacer les mots « de l'annexe » par les mots « de l'annexe 1^{ère} », dans l'article 3.2 de l'arrêté royal du 28 juin 2019.

Cette modification, qui vise à prendre en compte l'ajout d'annexes 2, 3 et 4 par l'arrêté royal du 28 décembre 2020 'modifiant l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance', doit être accompagnée d'une modification de l'annexe initiale (et alors unique) de l'arrêté royal du 28 juin 2019, afin que celle-ci soit numérotée comme étant l'annexe 1^{ère}.

² Lequel dispose : « Les autres actes d'administration et les actes de disposition relatifs au bien indivis doivent être accomplis avec l'accord de tous les copropriétaires, sauf si le juge estime qu'un refus constituerait un abus de droit ».

Article 21

1. L'article 3.19, alinéa 1^{er}, 1°, b), et 2°, b), de l'arrêté royal du 28 juin 2019, tel qu'il est en vigueur, s'applique aux « navires de plaisance dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres » (et non entre 2,5 et 24 mètres).

Les mots à remplacer seront revus en conséquence. Par ailleurs, au 2°, dans la version française du dispositif en projet, les mots « dont la coque a une longueur minimale de 2,5 mètres » seront remplacés par les mots « dont la coque a une longueur minimale de 12 mètres ».

2. Au 3°, dans la version française de l'article 3.19, alinéa 1^{er}, 3°, de l'arrêté royal du 28 juin 2019, que le 3° vise à modifier, il sera fait mention, dans le dispositif à remplacer, des navires de plaisance « dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres » (et non « entre 12 et 24 mètres »), et dans le dispositif en projet, des navires de plaisance « dont la coque a une longueur minimale de 2,5 mètres et maximale de 24 mètres » (et non « une longueur minimale de 12 mètres »).

Article 31

Dans la phrase liminaire, les mots « de la section 2 du chapitre 3 » seront insérés entre les mots « de la sous-section 2 » et les mots « du même arrêté ».

Article 33

Les mots « alinéa 1^{er}, du même arrêté » seront remplacés par les mots « du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 15 novembre 2021 »³. Cette disposition ne comprend en effet qu'un seul alinéa.

Article 36

Dans la phrase liminaire, il sera précisé que l'article 4.2 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 a été remplacé par l'arrêté royal du 28 décembre 2020⁴⁻⁵ et modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2021⁶.

³ Arrêté royal du 15 novembre 2021 'relatif aux ressources essentielles à bord des navires', article 4.8.

⁴ Arrêté royal du 28 décembre 2020 'modifiant l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance', article 2.

⁵ Cette observation vaut pour les articles 37 et 38 du projet.

⁶ Arrêté royal du 21 décembre 2021 'modifiant l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance', article 11.

Article 37

L'article 37 vise à prolonger la durée de validité de la réussite du seul examen théorique de navigateur de yacht de trois à cinq ans.

Interrogée sur la justification de la différence de traitement ainsi créée, la déléguée a répondu :

« De reden is het feit dat het praktisch examen yachtnavigator niet vaak wordt ingericht. Dit praktisch examen vraagt heel veel voorbereidend werk en verbeterwerk, voor een kleine groep geïnteresseerden. Als de termijn van geldigheid van het theoretisch examen te kort is, en de kandidaat slaagt niet bij een eerste deelname, dreigt de geldigheid van zijn theoretische test intussen vervallen te zijn. Dat zou niet proportioneel zijn, want ook de theoretische test wordt niet frequent ingericht en is ook van een heel hoog niveau qua moeilijkheid ».

Il est pris acte de cette explication.

Article 39

1. À l'article 4.22/5 en projet, il est prévu que dans l'hypothèse où le centre de formation aux techniques de survie ne donne pas suite dans un délai raisonnable aux propositions du contrôle de la navigation pour éliminer les lacunes constatées, le contrôle de la navigation rend un avis au ministre en vue de suspendre ou de retirer l'agrément du centre de formation.

Vu les sanctions prévues par cet article, il convient d'encadrer plus strictement le délai dans lequel le centre est tenu de répondre avant que le contrôle de la navigation rende son avis au ministre, par exemple en précisant que le centre de formation donne suite dans le délai déterminé préalablement par le contrôle de la navigation.

Le dispositif sera revu à la lumière de cette observation.

2. L'article 4.22/6, alinéa 2, en projet énonce :

« Les cours sont donnés par des personnes ayant l'expertise et la qualification nécessaires pour les parties concernées, conformément aux instructions du contrôle de la navigation ».

Cette disposition ne pourrait être interprétée comme déléguant au contrôle de la navigation la compétence de fixer, de manière générale et abstraite, des conditions d'expertise et de qualification qui seraient imposées aux professeurs des centres de formation aux techniques de survie. Une telle délégation d'un pouvoir réglementaire ne serait en effet pas admissible au regard des principes constitutionnels relatifs à l'exercice du pouvoir exécutif.

Il serait dès lors préférable d'omettre les mots « conformément aux instructions du contrôle de la navigation » ou de préciser que ces instructions concernent les modalités de dispense des cours.

Article 40

Interrogée sur la définition de la notion de « petits navires de sauvetage » utilisée à l'article 5.1, alinéa 4, en projet, la déléguée a répondu :

« Er is een definitie 'klein reddingsvaartuig' in het ministerieel besluit van 12 november 2020 betreffende de verplichte en aanbevolen uitrusting in het kader van pleziervaart, luidende '3° klein reddingsvaartuig : een gemotoriseerd pleziervaartuig zonder kajuit dat wordt gebruikt om activiteiten tot een afstand van 2 zeemijl uit de kust vanaf de laagwaterlijn met als doel het verlenen van bijstand aan pleziervaartuigen of personen die pleziervaart beoefenen en in nood verkeren; uit te voeren en dat een romplengte van 6,5 meter of minder heeft'.

Gelet op de hiërarchie der normen, lijkt het ons idd ook beter om deze definitie op te nemen in het KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart ».

Il serait effectivement préférable d'ajouter la définition des mots « petit navire de sauvetage » dans l'énumération figurant à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 28 juin 2019.

Article 52

L'article 2.7, § 3, de l'arrêté royal du 15 novembre 2021 'relatif aux ressources essentielles à bord des navires' dispose :

« Le capitaine et le ou les travailleurs auxquels il a délégué l'usage de la dotation médicale conformément à l'article 2.5, paragraphe 3, dernier alinéa du présent arrêté, doivent avoir suivi une formation particulière, réactualisée périodiquement au moins tous les cinq ans, prenant en compte les risques et les besoins spécifiques requis par les différentes catégories de navires et suivant les orientations générales définies à l'annexe 3 du présent arrêté ».

L'article 52 vise à y remplacer les mots « Le capitaine et le ou les travailleurs » par les mots « Le commandant d'un navire de plaisance exploité à des fins professionnelles ».

Le fait de ne viser, dans la disposition en projet, que les commandants des seuls « navires de plaisance exploités à des fins professionnelles » exclurait de son champ d'application les commandants des autres navires soumis aux dispositions de l'arrêté royal du 15 novembre 2021, conformément à la définition de la notion de « navire » figurant en son article 2.1, § 1^{er}, 1^o, c).

Une telle limitation du champ d'application de l'article 2.7, § 3, de l'arrêté royal du 15 novembre 2021 ne serait pas conforme au prescrit de l'article 5, 3), de la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 'concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires', dont il assure la transposition.

Il n'est, en outre, pas nécessaire de préciser que l'article 2.7, § 3, ne s'applique pas aux navires de plaisance qui ne sont pas exploités à des fins professionnelles, cette limitation de son champ d'application résultant déjà de la définition de la notion de « navire » figurant à l'article 2.1, § 1^{er}, 1^o, c), de l'arrêté royal du 15 novembre 2021.

En conséquence, les mots « de plaisance exploité à des fins professionnelles », seront omis.

Article 55

L'article 55 énonce :

« Les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire délivrés avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté conformément aux dispositions de la section 2 du chapitre 4 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance sont présumés contenir la mention 'MS', si bien que le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire est valable pour naviguer aussi bien à bord de bateaux à moteur qu'à bord de voiliers ».

Interrogée sur la justification d'une telle mesure transitoire, relative à la portée des brevets d'aptitude délivrés depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 28 juin 2019 (soit le 4 juillet 2019) et avant l'entrée en vigueur de l'arrêté en projet, la déléguée a répondu :

« De Belgische pleziervaarbrevetten uitgegeven voor de nieuwe brevetten onder dit KB, bevatten geen beperking motor of zeil. Het huidige art 9.8 bepaalt dat ze hun geldigheid ook behouden. Het nieuwe artikel (Art. 55) maakt dat expliciet. Het is in die zin geen nieuwe overgangsmaatregel, maar een verduidelijking ».

Ce raisonnement ne peut toutefois pas être suivi. L'article 4.2, § 2, de l'arrêté royal du 28 juin 2019 dispose en effet :

« Le brevet de conduite restreint, le brevet de conduite général et le brevet yachtman comportent la mention 'M' ou la mention 'MS'. La mention 'M' signifie valable uniquement pour naviguer à bord de bateaux à moteur et la mention 'MS' valable pour naviguer aussi bien à bord de bateaux à moteur qu'à bord de voiliers.

Le brevet de navigateur de yacht est valable pour naviguer aussi bien à bord de bateaux à moteur qu'à bord de voiliers ».

L'article 4.6 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 dispose également :

« Les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire avec la mention 'M' et le brevet de radar sont délivrés par l'administration, si les conditions suivantes sont remplies :

- 1° âge minimum de 16 ans ;
- 2° aptitude médicale ;
- 3° partie théorique réussie ;
- 4° examen pratique réussi.

Les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire portant la mention 'MS' ne sont délivrés que si les conditions énoncées à l'alinéa 1^{er} sont remplies et que la personne concernée a réussi l'examen pratique pour la partie voile ».

La référence à l'article 9.8 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 ne permet pas de comprendre cette mesure transitoire et rétroactive, s'agissant d'une disposition relative à la validité des brevets obtenus sous l'empire de la réglementation en vigueur avant l'entrée en vigueur de ce dernier ⁷.

L'article 55 sera revu à la lumière de cette observation, afin d'y exprimer plus clairement l'intention de son auteur, notamment quant à la portée rétroactive de l'exonération de l'application des articles 4.2, § 2, alinéa 1^{er}, et 4.6 de l'arrêté royal du 28 juin 2019, dispositions que le projet examiné s'abstient de modifier.

La publication d'un rapport au Roi permettrait également de mieux expliquer, le cas échéant, les intentions de l'auteur du projet sur ce point.

Article 56

L'article 56 énonce :

« Les audits réalisés avant l'entrée en vigueur du présent arrêté conformément à l'article 4.22/3, § 2, de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance et à la suite desquels un avis positif a été rendu par le contrôle de la navigation restent valables jusqu'au 31 décembre 2025.

Les agréments du centre de formation aux techniques de survie audité conformément à l'alinéa 1^{er} seront publiés après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Les attestations visées à l'article 4.22/4, alinéa 3, qui ont été délivrées avant l'entrée en vigueur du présent arrêté par le centre de formation aux techniques de survie audité conformément à l'alinéa 1^{er} sont considérées comme juridiquement valables et restent valables jusqu'à leur date d'expiration ».

Telle qu'elle est rédigée, cette disposition transitoire semble impliquer qu'avant même l'adoption définitive du projet, des centres de formation aux techniques de survie sont déjà agréés, après réalisation d'un audit conformément à l'article 4.22/3, § 2, en projet, et qu'ils délivrent déjà les attestations de formation visées à l'article 4.22/4, alinéa 3, en projet de l'arrêté royal du 28 juin 2019.

Interrogée sur la raison d'être de l'article 56, la déléguée a répondu :

« De reden is dat de sector niet klaar is met het inrichten van dergelijke opleidingen. Het strikt vasthouden aan deze datum zou er dus toe leiden dat niemand van deze maatregel kan genieten. Bijgevolg zijn ook nog geen audits uitgevoerd ».

⁷ Cette disposition transitoire énonce : « Les différents brevets d'aptitude et le brevet de radar, délivrés conformément à l'arrêté royal du 21 mai 1958 portant collation de brevets, diplômes, certificats et licences dans la marine marchande, la pêche maritime et la navigation de plaisance, à l'arrêté royal du 15 octobre 1993 instaurant un brevet de radar et modifiant l'arrêté royal du 22 avril 1988 relatif au brevet de patron au dragage et au brevet de second pour la navigation de dragage et à 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 navires de plaisance, restent valables ».

Compte tenu de ces explications, il conviendrait de revoir l'article 56 afin de s'y référer aux formations « techniques de base de survie en mer » telles qu'elles ont été organisées en exécution de l'article 4.2, § 3, alinéa 2, 1°, de l'arrêté royal du 28 juin 2019, plutôt qu'à une application anticipée de ses articles 4.22/3, § 2, et 4.22/4, alinéa 3, en projet.

La publication d'un rapport au Roi permettrait également de mieux expliquer les intentions de l'auteur du projet sur ce point.

*

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 zich, overeenkomstig artikel 84, § 3, van de gecoördineerde wetten, voornamelijk tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, de rechtsgrond en de vraag of de voorgeschreven vormvereisten zijn vervuld.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

In het advies van de inspecteur van Financiën staat het volgende:

“De nota aan de inspectie van Financiën stelt dat het voorliggende ontwerp geen budgettaire impact heeft. De inspectie van Financiën kan dit aanvaarden voor het grootste deel van de bepalingen. Zij stelt zich echter vragen bij twee elementen uit het ontwerp.

Zo vult artikel 39 van het ontwerp Afdeling 2 van hoofdstuk 4 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart aan met een onderafdeling 5 – Opleidingscentrum overlevingstechnieken, waarin in Art. 4.22/2, § 2 wordt voorzien dat de scheepvaartcontrole een audit uitvoert om na te gaan of de aanvrager aan al de wettelijke en reglementaire voorwaarden voldoet, waarna de dienst een advies geeft aan de minister over de erkenning van de aanvrager als opleidingscentrum overlevingstechnieken. Op vraag van de inspectie van Financiën heeft de administratie bevestigd dat de scheepvaartcontrole de audits van de opleidingscentra voor overlevingstechnieken zal uitvoeren binnen de huidige budgetten. Hiervoor moeten dus geen bijkomende budgetten worden toegekend.

Artikel 48 van het ontwerp voorziet echter dat bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een orgaan ter facilitatie van de pleziervaart wordt opgericht, dat instaat voor ondersteuning, informatieverspreiding en sensibilisering van de pleziervaart. Hierover meldt de administratie dat dit een politieke beslissing was van het voorgaande kabinet, waarvoor nog geen budgettaire middelen werden voorzien. De inspectie van Financiën kan hiervoor bijgevolg geen gunstig advies verlenen.”

In verband met dat laatste punt staat in de brief met de adviesaanvraag het volgende:

“De Inspecteur-generaal van Financiën geeft een gunstig advies voor het ontwerp van koninklijk besluit, behalve voor de oprichting van een orgaan ter facilitatie van de pleziervaart, dat in afwachting van verder overleg wordt uitgesteld.”

Dat neemt niet weg dat - zoals de inspecteur van Financiën in zijn advies opmerkt - het ontworpen artikel 4.22/3, § 2, eerste lid, van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 ‘betreffende de pleziervaart’ (artikel 39 van het ontwerp), in zoverre het bepaalt dat de scheepvaartcontrole audits uitvoert in het kader van de procedure voor de erkenning als opleidingscentrum overlevingstechnieken, rechtstreeks of onrechtstreeks nieuwe uitgaven kan doen ontstaan, in de zin van artikel 6, 2°, van het koninklijk besluit van 20 mei 2022 ‘betreffende de administratieve, begrotings- en beheerscontrole’.

Overeenkomstig die bepaling moet het artikel voor akkoordbevinding aan de minister van Begroting voorgelegd worden.

Er dient op toegezien te worden dat dit voorafgaand vormvereiste vervuld wordt en dat van de vervulling ervan melding gemaakt wordt in de aanhef.

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst naar aanleiding van het vervullen van dat vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan die niet louter vormelijk zijn en evenmin het resultaat zijn van het gevolg dat aan dit advies gegeven wordt, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen op hun beurt om advies aan de afdeling Wetgeving voorgelegd worden overeenkomstig artikel 3, § 1, eerste lid, van de gecoördineerde wetten ‘op de Raad van State’.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

AANHEF

1 Tenzij aangegeven kan worden welke bepalingen van het ontwerp geen rechtsgrond zouden vinden in de verschillende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek (hierna: het “Wetboek”) waarnaar het tweede lid verwijst, is er geen reden om artikel 37 van de Grondwet als rechtsgrond van het ontwerp te vermelden.

Onder dat voorbehoud moet het eerste lid dus weggelaten worden.

2. Artikel 5.2.2.1, § 4, moet toegevoegd worden aan de bepalingen van het Wetboek die in het tweede lid opgesomd worden, aangezien die bepaling rechtsgrond verleent aan artikel 25 van het ontwerp.

3. Na de vermelding van artikel 2.5.1.2 moeten de woorden “gewijzigd bij de wet van 16 juni 2021 en bij de wet van 13 oktober 2022” ingevoegd worden.

DISPOSITIEF

Artikel 1

In de inleidende zin moet vermeld worden dat artikel 39 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 ‘houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust’, “opgeheven bij het koninklijk besluit van 28 juni 2019”,¹ “hersteld wordt als volgt”.

Artikel 4

De bepaling onder 2° (ontworpen artikel 2.1, § 1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 28 juni 2019) strekt ertoe het vereiste te schrappen dat de mede-eigenaar die een aanvraag voor de registratie van een pleziervaartuig indient een getekende machtiging van de andere mede-eigenaars moet verkrijgen. Hij zal bijgevolg voortaan de aanvraag alleen kunnen indienen.

¹ Koninklijk besluit van 28 juni 2019 ‘betreffende de pleziervaart’, artikel 10.7.

Naar aanleiding van een vraag over die wijziging en op de vraag of de wijziging verenigbaar is met artikel 3.73 van het Burgerlijk Wetboek,² heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“Artikel 2.3.1.5 en 2.3.1.7 Belgisch Scheepvaartwetboek stellen een bijzonder regime in voor de meerderheidsregel en vertegenwoordigingsbevoegdheid bij mede-eigendom van schepen. Artikel 5.3.1.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek maken deze regels ook van toepassing op pleziervaartuigen die bedrijfs- of beroepsmatig worden gebruikt. Voor deze vaartuigen is dan ook geen toestemming van de mede-eigenaars nodig. Voor de anderen blijft uiteraard artikel 3.73 van het Burgerlijk wetboek van toepassing en moet de instemming van de anderen bekomen worden. Er worden echter geen voorwaarden opgelegd waaraan deze instemming moet voldoen om enige flexibiliteit te behouden.”

Het zou evenwel de rechtszekerheid ten goede komen indien voorzien wordt in een procedure waarbij de andere mede-eigenaars van een pleziervaartuig dat niet bedrijfs- of beroepsmatig gebruikt wordt (en dus niet onder de specifieke regeling inzake scheepsmede-eigendom valt) zich kunnen verzetten tegen de registratie ervan.

Artikel 5

In de bepalingen onder 1° en 2° moeten de woorden “het eerste lid” vervangen worden door de woorden “het tweede lid”.

Artikel 10

In de inleidende zin moeten de woorden “gewijzigd bij koninklijk besluit van 21 december 2021,” weggelaten worden, aangezien die wijziging geen weerslag had op paragraaf 4 van artikel 2.20 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019.

Artikel 11

De bepaling onder 2° strekt ertoe in artikel 3.2 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 de woorden “van de bijlage” te vervangen door de woorden “van bijlage 1”.

Die wijziging, die ertoe strekt rekening te houden met het feit dat bij het koninklijk besluit van 28 december 2020 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart’ een bijlage 2, 3 en 4 zijn toegevoegd, moet gepaard gaan met een wijziging van de eerste (en op dat ogenblik enige) bijlage bij het koninklijk besluit van 28 juni 2019, die erin bestaat dat die bijlage als “bijlage 1” genummerd wordt.

² Dat als volgt luidt: “Andere daden van beheer alsmede daden van beschikking met betrekking tot het onverdeelde goed moeten met instemming van alle mede-eigenaars geschieden, tenzij de rechter oordeelt dat een weigering rechtsmisbruik zou uitmaken.”

Artikel 21

1. Artikel 3.19, eerste lid, 1°, b), en 2°, b), van het koninklijk besluit van 28 juni 2019, zoals het momenteel van kracht is, is van toepassing op “pleziervaartuigen met een romplengte van 12 meter tot 24 meter” (en niet “van 2,5 meter tot 24 meter”).

De te vervangen woorden moeten dienovereenkomstig herzien worden. Voorts moeten in de bepaling onder 2° van de Franse tekst van het ontworpen dispositief de woorden “dont la coque a une longueur minimale de 2,5 mètres” vervangen worden door de woorden “dont la coque a une longueur minimale de 12 mètres”.

2. In de bepaling onder 3° moet in de Franse tekst van artikel 3.19, eerste lid, 3°, van het koninklijk besluit van 28 juni 2019, dat bij die bepaling onder 3° wordt gewijzigd, in het te vervangen dispositief melding gemaakt worden van de pleziervaartuigen “dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres” (en niet “entre 12 et 24 mètres”), en in het ontworpen dispositief, van de pleziervaartuigen “dont la coque a une longueur minimale de 2,5 mètres et maximale de 24 mètres” (en niet “une longueur minimale de 12 mètres”).

Artikel 31

In de inleidende zin moeten de woorden “van afdeling 2 van hoofdstuk 3” ingevoegd worden tussen de woorden “van onderafdeling 2” en de woorden “van hetzelfde besluit”.

Artikel 33

De woorden “eerste lid, van hetzelfde besluit” moeten vervangen worden door de woorden “van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 november 2021”.³ Die bepaling bevat immers maar één lid.

Artikel 36

In de inleidende zin moet nauwkeuriger vermeld worden dat artikel 4.2 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 vervangen is bij het koninklijk besluit van 28 december 2020⁴⁻⁵ en gewijzigd is bij het koninklijk besluit van 21 december 2021.⁶

³ Koninklijk besluit van 15 november 2021 ‘inzake essentiële middelen aan boord van schepen’, artikel 4.8.

⁴ Koninklijk besluit van 28 december 2020 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart’, artikel 2.

⁵ Die opmerking geldt voor de artikelen 37 en 38 van het ontwerp.

⁶ Koninklijk besluit van 21 december 2021 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart’, artikel 11.

Artikel 37

In artikel 37 wordt enkel de geldigheidsduur van het resultaat van het theoretisch examen voor yachtnavigator verlengd van drie tot vijf jaar.

Op de vraag wat de reden is voor het aldus tot stand gebrachte verschil in behandeling, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“De reden is het feit dat het praktisch examen yachtnavigator niet vaak wordt ingericht. Dit praktisch examen vraagt heel veel voorbereidend werk en verbeterwerk, voor een kleine groep geïnteresseerden. Als de termijn van geldigheid van het theoretisch examen te kort is, en de kandidaat slaagt niet bij een eerste deelname, dreigt de geldigheid van zijn theoretische test intussen vervallen te zijn. Dat zou niet proportioneel zijn, want ook de theoretische test wordt niet frequent ingericht en is ook van een heel hoog niveau qua moeilijkheid.”

Er wordt akte genomen van die uitleg.

Artikel 39

1. Het ontworpen artikel 4.22/5 bepaalt dat wanneer het opleidingscentrum overlevingstechnieken niet binnen een redelijke termijn gevolg geeft aan de voorstellen van de scheepvaartcontrole om de tekortkomingen weg te werken, de scheepvaartcontrole een advies geeft aan de minister met het oog op het schorsen of het intrekken van de erkenning van dat opleidingscentrum.

Gelet op de sancties waarin bij dat artikel voorzien wordt, dient de termijn waarbinnen het centrum gevolg moet geven voordat de scheepvaartcontrole haar advies geeft aan de minister, strikter afgebakend te worden, bijvoorbeeld door te bepalen dat het opleidingscentrum gevolg geeft binnen de termijn die op voorhand door de scheepvaartcontrole is vastgesteld.

Het dispositief moet herzien worden in het licht van die opmerking.

2. Het ontworpen artikel 4.22/6, tweede lid, bepaalt:

“De lessen worden gegeven door personen met de nodige expertise en kwalificatie voor de betreffende onderdelen in lijn met de instructies van de scheepvaartcontrole.”

Die bepaling kan niet geïnterpreteerd worden alsof daarbij de scheepvaartcontrole gemachtigd wordt om, op algemene en abstracte wijze, voorwaarden inzake expertise en kwalificatie vast te stellen waaraan de lesgevers van de opleidingscentra overlevingstechnieken moeten voldoen. Een dergelijke delegatie van verordenende bevoegdheid zou immers onaanvaardbaar zijn in het licht van de grondwettelijke beginselen inzake de uitoefening van de uitvoerende macht.

Het verdient dan ook de voorkeur de woorden “in lijn met de instructies van de scheepvaartcontrole” weg te laten dan wel te stipuleren dat die instructies betrekking hebben op de wijze waarop les wordt gegeven.

Artikel 40

Op de vraag wat de definitie is van het begrip “kleine reddingsvaartuigen” in het ontworpen artikel 5.1, vierde lid, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“Er is een definitie ‘klein reddingsvaartuig’ in het ministerieel besluit van 12 november 2020 betreffende de verplichte en aanbevolen uitrusting in het kader van pleziervaart, luidende ‘3° klein reddingsvaartuig: een gemotoriseerd pleziervaartuig zonder kajuit dat wordt gebruikt om activiteiten tot een afstand van 2 zeemijl uit de kust vanaf de laagwaterlijn met als doel het verlenen van bijstand aan pleziervaartuigen of personen die pleziervaart beoefenen en in nood verkeren; uit te voeren en dat een romplengte van 6,5 meter of minder heeft’.

Gelet op de hiërarchie der normen, lijkt het ons idd ook beter om deze definitie op te nemen in het KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart.”

Het verdient inderdaad de voorkeur om de definitie van de woorden “klein reddingsvaartuig” op te nemen in de opsomming in artikel 1 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019.

Artikel 52

Artikel 2.7, § 3, van het koninklijk besluit van 15 november 2021 ‘inzake essentiële middelen aan boord van schepen’ bepaalt:

“De gezagvoerder en de werknemer(s) aan wie de gezagvoerder het gebruik van de medische uitrusting van het schip overeenkomstig artikel 2.5, paragraaf 3, laatste lid van dit besluit heeft toevertrouwd, moeten een speciale opleiding hebben gevolgd, met op gezette tijden en minstens om de vijf jaar, een bijscholing, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke risico's en vereisten van de verschillende scheepscategorieën en de in bijlage 3 van dit besluit vervatte algemene richtsnoeren worden gevolgd.”

Artikel 52 strekt tot vervanging van de woorden “De gezagvoerder en de werknemer(s)” door de woorden “De gezagvoerder van een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden en de werknemer(s)”.

Doordat in de ontworpen bepaling alleen de gezagvoerders van een “pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden” worden beoogd, worden daarbij uit het toepassingsgebied ervan de gezagvoerders uitgesloten van andere vaartuigen die onderworpen zijn aan de bepalingen van het koninklijk besluit van 15 november 2021 overeenkomstig de definitie van het begrip “schip” in artikel 2.1, § 1, 1°, c), ervan.

Een dergelijke beperking van het toepassingsgebied van artikel 2.7, § 3, van het koninklijk besluit van 15 november 2021 is niet conform het bepaalde van artikel 5, 3), van richtlijn 92/29/EEG van de Raad van 31 maart 1992 ‘betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen’, dat bij artikel 2.7, § 3, wordt omgezet.

Het is bovendien niet nodig te bepalen dat artikel 2.7, § 3, niet van toepassing is op pleziervaartuigen die niet voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden gebruikt worden, aangezien die beperking van het toepassingsgebied ervan reeds voortvloeit uit de definitie van het begrip “schip” in artikel 2.1, § 1, 1°, c), van het koninklijk besluit van 15 november 2021.

Bijgevolg moeten de woorden “pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden” vervangen worden door het woord “schip”.

Artikel 55

Artikel 55 bepaalt:

“Vaarbevoegdheidsbewijzen die zijn afgeleverd voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit overeenkomstig de bepalingen van afdeling 2 van hoofdstuk 4 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, worden geacht de vermelding ‘MS’ te bevatten waardoor het vaarbevoegdheidsbewijs geldig is om te varen met zowel motorboten als zeilboten.”

Op het verzoek een verantwoording te geven voor een dergelijke overgangsmaatregel in verband met de draagwijdte van de bevoegdheidsbewijzen die afgegeven zijn ná de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 (namelijk 4 juli 2019) en vóór de inwerkingtreding van het ontworpen besluit, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“De Belgische pleziervaarbrevetten uitgegeven voor de nieuwe brevetten onder dit KB, bevatten geen beperking motor of zeil. Het huidig art 9.8 bepaalt dat ze hun geldigheid ook behouden. Het nieuwe artikel (Art. 55) maakt dat expliciet. Het is in die zin geen nieuwe overgangsmaatregel, maar een verduidelijking.”

Die redenering kan evenwel niet gevolgd worden. Artikel 4.2, § 2, van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 bepaalt immers:

“Het beperkt stuurbrevet, het algemeen stuurbrevet en het brevet yachtmán bevatten de vermelding “M” of de vermelding “MS”, waarbij de vermelding “M” betekent enkel geldig te zijn om te varen met motorboten en de vermelding “MS” geldig te zijn om te varen met zowel motorboten als zeilboten.

Het brevet yachtnavigator is geldig voor het varen met zowel motorboten als zeilboten.”

Artikel 4.6 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 bepaalt eveneens:

“De vaarbevoegdheidsbewijzen met de vermelding “M” en het radarbrevet worden afgegeven door de administratie, als aan volgende voorwaarden is voldaan:

- 1° minimum leeftijd 16 jaar;
- 2° medisch geschikt;
- 3° geslaagd in theoretisch gedeelte;
- 4° geslaagd in het praktisch examen.

De vaarbevoegdheidsbewijzen met de vermelding “MS” worden enkel afgegeven als voldaan is aan de voorwaarden in het eerste lid en betrokkene geslaagd is in het praktisch examen voor het gedeelte betreffende zeilen.”

De verwijzing naar artikel 9.8 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 helpt niet om die terugwerkende overgangsmaatregel te begrijpen, aangezien het gaat om een bepaling in verband met de geldigheid van de brevetten die verkregen zijn krachtens regelgeving die gold vóór de inwerkingtreding van dat besluit.⁷

Artikel 55 moet in het licht van die opmerking aldus herzien worden dat daarin de bedoeling van de steller ervan duidelijker weergegeven wordt, met name met betrekking tot de terugwerking van de vrijstelling van de toepassing van de artikelen 4.2, § 2, eerste lid, en 4.6 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019, welke bepalingen niet gewijzigd worden bij het voorliggende ontwerp.

Een verslag aan de Koning zou eveneens, in voorkomend geval, de mogelijkheid bieden de bedoelingen van de steller van het ontwerp op dat punt te verduidelijken.

Artikel 56

Artikel 56 bepaalt:

“Audits die voor de inwerkingtreding van dit besluit werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 4.22/3, § 2, van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart en waarbij een positief advies werd verleend door de scheepvaartcontrole, blijven geldig tot 31 december 2025.

De erkenningen van het opleidingscentrum overlevingstechnieken zoals geauditeerd in het eerste lid, zullen worden gepubliceerd na de inwerkingtreding van dit besluit.

De attesten bedoeld in artikel 4.22/4, derde lid, die werden afgeleverd voor de inwerkingtreding van dit besluit door het opleidingscentrum overlevingstechnieken zoals geauditeerd in het eerste lid, worden als rechtsgeldig beschouwd en blijven geldig tot de vervaldatum.”

Zoals die overgangsbepaling gesteld is, lijkt ze in te houden dat nog voordat het ontwerp definitief wordt vastgesteld, er al opleidingscentra overlevingstechnieken erkend zijn na het uitvoeren van een audit overeenkomstig het ontworpen artikel 4.22/3, § 2, en dat ze de opleidingsattesten afgeven waarvan sprake is in het ontworpen artikel 4.22/4, derde lid, van het koninklijk besluit van 28 juni 2019.

⁷ Die overgangsbepaling luidt als volgt: “Vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet die zijn afgeleverd overeenkomstig het koninklijk besluit van 21 mei 1958 houdende toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart, het koninklijk besluit van 15 oktober 1993 tot instelling van een radarbrevet en tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 april 1988 betreffende het brevet van schipper ter baggervaart en van het brevet van stuurman voor de baggervaart en 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 blijven geldig.”

Op een vraag naar het waarom van artikel 56, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“De reden is dat de sector niet klaar is met het inrichten van dergelijke opleidingen. Het strikt vasthouden aan deze datum zou er dus toe leiden dat niemand van deze maatregel kan genieten. Bijgevolg zijn ook nog geen audits uitgevoerd”.

Rekening houdend met die uitleg dient artikel 56 aldus herzien te worden dat daarin verwezen wordt naar de opleidingen “basisoverlevingstechnieken op zee”, zoals die georganiseerd worden ter uitvoering van artikel 4.2, § 3, tweede lid, 1°, van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 in plaats van naar een vervroegde toepassing van de ontworpen artikelen 4.22/3, § 2, en 4.22/4, derde lid, ervan.

Een verslag aan de Koning zou eveneens de mogelijkheid bieden de bedoelingen van de steller van het ontwerp op dat punt te verduidelijken.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO