

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 maart 2016

WETSONTWERP

**houdende uitvoering van Verordening (EU)
nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en
de Raad van 24 november 2010 betreffende
de rechten van passagiers die over zee of
binnenwateren reizen en houdende wijziging
van verordening (EG) nr. 2006/2004**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	12
Impactanalyse	18
Advies van de Raad van State	28
Wetsontwerp	30

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 mars 2016

PROJET DE LOI

**portant exécution du Règlement (UE)
n° 1177/2010 du Parlement européen et du
Conseil du 24 novembre 2010 concernant les
droits des passagers voyageant par mer ou
par voie de navigation intérieure et modifiant
le règlement (CE) n° 2006/2004**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	12
Analyse d'impact	23
Avis du Conseil d'État	28
Projet de loi	30

De regering heeft dit wetsontwerp op 25 maart 2016 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 25 mars 2016.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 29 maart 2016 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 29 mars 2016.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

*Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be*

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

*Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be*

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 stelt een minimum-niveau van bescherming in voor de passagiers. Deze verordening stelt regels vast inzake (1) non-discriminatie tussen passagiers met betrekking tot vervoersvoorwaarden die door vervoerders worden aangeboden, (2) non-discriminatie van en bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, (3) de rechten van passagiers bij annulering of vertraging, (4) de minimaal aan passagiers te verstrekken informatie, (5) de afhandeling van klachten en (6) de algemene voorschriften inzake handhaving.

Het bovenvermelde voorontwerp van wet werkt het klachtensysteem bedoeld in artikel 25 van de voormelde verordening verder uit. Elke passagier kan een klacht indienen bij de handhavinginstantie.

Om in overeenstemming te zijn met de andere vervoersmodi wordt een systeem van administratieve sancties ingevoerd. In de andere vervoersmodi werden de administratieve sancties ingevoerd door de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 November 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, de wet van 15 mei 2014 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, de wet van 10 juli 2014 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004. Wanneer de terminalexploitant of vervoerder geen gevolg geeft aan de klacht die door de passagier werd ingediend of wanneer de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is inbreuken op de voormelde verordening vaststelt, kan de handhavinginstantie een administratieve boete opleggen. Op individuele inbreuken op de voormelde verordening zijn er momenteel geen strafrechtelijke bepalingen van toepassing. Collectieve inbreuken, vb. misleiding van de passagiers door bedriegelijke reclame, kunnen wel strafbaar worden gesteld overeenkomstig Boek VI Marktpraktijken en Consumentenbescherming van het Wetboek van Economische Recht.

RÉSUMÉ

Le règlement (UE) n° 1177/2010 précité accorde à tous les passagers un niveau minimal de protection. Le règlement établit des règles pour le transport par voie maritime ou par voie de navigation intérieure en ce qui concerne 1) la non-discrimination entre les passagers pour ce qui est des conditions de transport offertes par les transporteurs, 2) la non-discrimination et l'assistance pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, 3) les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard, 4) les informations minimales à fournir aux passagers, 5) le traitement des plaintes et 6) les règles générales en matière d'application.

L'avant-projet de loi détermine le système de traitement des plaintes visé à l'article 25 du Règlement. Chaque passager peut introduire une plainte auprès de l'organisme chargé de l'application.

Pour être en cohérence avec les autres modes de transport, un système de sanctions administratives est introduit. Dans les autres modes de transport, les sanctions administratives sont introduites par la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, la loi du 15 mai 2014 relative aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, la loi du 10 juillet 2014 portant exécution du Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le Règlement (CE) n° 2006/2004. Si l'exploitant de terminal ou le transporteur ne donne pas suite à la plainte introduite par le passager, ou si les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet constatent des infractions au Règlement, l'organisme chargé de l'application peut imposer une sanction administrative. Actuellement, il n'y a pas des sanctions pénales pour des infractions individuelles au Règlement. Néanmoins, les infractions collectives, p.e. la publicité trompeuse, sont punissables conformément au Livre VI Pratiques du marché et protection du consommateur du Code de droit économique.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Context en Europese regelgeving

A. Doelstellingen en middelen

De Europese regelgeving inzake passagiersrechten is ingegeven vanuit de algemene doelstelling een eerlijke en respectvolle behandeling van de passagiers te garanderen. Deze doelstelling moet worden bereikt via twee sporen:

— enerzijds het invoeren van een aantal gemeenschappelijke passagiersrechten in de vier doelsectoren (luchtvaart, spoorvervoer, maritiem vervoer en wegvervoer);

— anderzijds het toespitsen van de regelgeving op elk van die sectoren, rekening houdend met hun specifieke kenmerken.

Daarom namen het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie op 24 november 2010 Verordening (EU) nr. 1177/2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 aan. Ook de andere drie sectoren hebben elk een eigen Verordening. De basisbeginselen van deze Verordeningen zijn dezelfde, maar toch bevat elke Verordening bepalingen die eigen zijn aan het vervoer dat ze reglementeert.

B. De passagiersrechten

De passagiersrechten vloeien voort uit drie basisbeginselen: non-discriminatie, nauwkeurige, tijdige en toegankelijke informatie en onmiddellijke en proportionele bijstand. De volgende rechten die voortvloeien uit deze beginselen vormen de kern van de Europese regelgeving inzake passagiersrechten:

1) recht op non-discriminatie tussen passagiers met betrekking tot vervoersvoorwaarden die door vervoerders worden aangeboden;

2) recht op non-discriminatie van en bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit;

3) de rechten van passagiers bij annulering of vertraging (informatie, bijstand, terugbetaling en vergoeding);

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES ET MESSIEURS,

1. Contexte et réglementation européenne

A. Objectifs et moyens

La réglementation européenne en matière de droits des passagers a pour objectif général de garantir aux passagers un traitement équitable et respectueux. Cet objectif doit être atteint par deux moyens:

— d'une part, en instaurant un certain nombre de droits des passagers communs dans les quatre secteurs visés (transport aérien, ferroviaire, maritime et routier);

— d'autre part, en spécialisant la réglementation pour chacun de ces secteurs, compte tenu de leurs caractéristiques spécifiques.

Pour cette raison, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont adopté, le 24 novembre 2010, le Règlement (UE) n° 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004. Les trois autres secteurs sont également reçu chacun leur propre Règlement. Si les principes de base de ces Règlements sont les mêmes, chaque Règlement contient des dispositions propres au transport qu'il régit.

B. Les droits des passagers

Les droits des passagers reposent sur trois piliers: la non-discrimination; des informations exactes, disponibles en temps utile et accessibles ainsi qu'une assistance immédiate et proportionnée. Les droits suivants qui découlent de ces principes constituent la base des droits des passagers dans l'UE:

1) le droit à la non-discrimination entre passagers pour ce qui est des conditions de transport offertes par les transporteurs;

2) le droit à la non-discrimination en matière d'assistance pour les personnes handicapées et pour les personnes à mobilité réduite;

3) les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard (information, assistance, remboursement et indemnisation);

- 4) de minimaal aan passagiers te verstrekken informatie;
- 5) de afhandeling van klachten;
- 6) de algemene voorschriften inzake handhaving.

C. Toepassingsgebied

Verordening 1177/2010 (EU) is van toepassing op passagiers die reizen met een passagiersdienst waarvan de haven van inschepen gelegen is op het grondgebied van de Europese Unie. Ook passagiers die reizen met een passagiersdienst waarvan de haven van inschepen gelegen is buiten het grondgebied van de Europese Unie en de haven van ontschepping in de Europese Unie hebben dezelfde rechten. Een passagiersdienst is een commerciële dienst voor het vervoer van passagiers over zee of over binnenwateren volgens een gepubliceerde dienstregeling.

Tot slot is de Verordening ook van toepassing op passagiers die reizen met een cruise waarvan de haven van inschepen gelegen is op het grondgebied van de Europese Unie. Deze passagiers hebben evenwel geen recht op een terugbetaling of vervangend vervoer in geval van annulering of vertraging van het vertrek, en op een vergoeding in geval van vertraging bij aankomst.

De Verordening is niet van toepassing op passagiers die reizen:

- 1) met schepen met een vergunning om tot 12 passagiers te vervoeren;
- 2) met schepen waarvan de bemanning ten hoogste uit drie leden bestaat of die voor een passagiersdienst in totaal een afstand van minder dan 5000 meter enkele reis afleggen;
- 3) op andere excursies en toeristische trips dan cruises;
- 4) met schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, evenals originele en individuele replica's van historische passagiersschepen die voor 1965 zijn ontworpen, voornamelijk zijn gebouwd met de originele materialen en zijn gecertificeerd voor het vervoer van maximaal zesendertig passagiers.

De veerboten uitgebaat door de Vlaamse overheid vallen aldus niet onder het toepassingsgebied van de Verordening.

- 4) les informations minimales à fournir aux passagers;
- 5) le traitement des plaintes;
- 6) les règles générales en matière d'application.

C. Champ d'application

Le Règlement 1177/2010 (UE) s'applique aux passagers utilisant des services de transport de passagers lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire de l'Union européenne. Les mêmes droits s'appliquent aux passagers qui utilisent des services de transport lorsque le port d'embarquement est certes situé hors du territoire de l'Union européenne, mais que le port de débarquement est situé sur le territoire de l'Union européenne. Un service de transport de passagers est un service commercial de transport de passagers par mer ou par voie de navigation intérieure, assuré selon un horaire publié.

En dernier lieu, le Règlement s'applique aux passagers participant à une croisière lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire de l'Union européenne. Néanmoins, ces passagers n'ont pas droit à un remboursement ou un réacheminement en cas de départs annulés ou retardés, et à une indemnisation en cas de retard à l'arrivée.

Le Règlement ne s'applique pas aux passagers voyageant:

- 1) sur des navires autorisés à transporter jusqu'à douze passagers;
- 2) sur des navires dont l'équipage ne comprend pas plus de trois personnes ou lorsque la longueur totale du service de transport de passagers est inférieure à 5000 mètres par aller simple;
- 3) dans le cadre d'excursions ou de visites touristiques autres que des croisières;
- 4) sur des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ainsi que sur des navires à passagers historiques originaux ou des copies individuelles de ces navires conçus avant 1965 et construits essentiellement en matériaux d'origine, autorisés à transporter jusqu'à trente-six passagers.

Les ponts exploités par la Région flamande ne tombent pas dans le champ d'application du Règlement.

2. Nationale uitvoeringsmaatregelen

Krachtens artikel 25 van de verordening moet België een instantie aanduiden die belast wordt met de handhaving van de verordening. Elke passagier kan bij deze instantie een klacht indienen over de vermeende inbreuken op de verordening.

Het koninklijk besluit van 19 juli 2013 tot aanwijzing van de nationale instantie belast met de handhaving van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 31 juli 2013.

De Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer of zijn afgevaardigde, is belast met de handhaving van de Verordening met betrekking tot passagiersdiensten en cruises vanuit de havens op Belgisch grondgebied en met betrekking tot de passagiersdiensten vanuit een derde land naar de havens op Belgisch grondgebied.

3. Samenvatting

Het wetsontwerp strekt ertoe enkele maatregelen te nemen die strikt noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verordening. Zo moet er een klachtensysteem worden opgezet in verband met de schending van de passagiersrechten. Bovendien zijn de lidstaten verplicht sancties in te stellen waarmee het niet naleven van de Verordening kan worden bestraft.

Op individuele inbreuken op de Verordening zijn er momenteel geen strafrechtelijke bepalingen van toepassing. Collectieve inbreuken, vb, misleidende reclame, zijn wel strafbaar overeenkomstig Boek VI Marktpraktijken en Consumentenbescherming van het Wetboek van Economische Recht.

De Europese Commissie heeft op 16 april 2014 België ingebreke gesteld wegens het ontbreken van een effectief sanctioneringsregime op individuele inbreuken gepleegd door de vervoerders en de terminalexploitanten.

Om in overeenstemming te zijn met de andere vervoersmodi wordt een systeem van administratieve sancties ingevoerd. In de andere vervoersmodi werden de administratieve sancties ingevoerd door de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der

2. Mesures nationales d'exécution

En vertu de l'article 25 du Règlement, la Belgique doit désigner un organisme chargé de l'application dudit Règlement. Tout passager peut déposer une plainte pour infraction alléguée au Règlement auprès cet organisme.

Le 31 juillet 2013, l'arrêté royal du 19 juillet 2013 désignant l'organisme national chargé de l'application du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le Règlement (CE) n° 2006/2004 a été publié au *Moniteur belge*.

Le Directeur-général de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports, ou son délégué, est chargé de l'application du Règlement en ce qui concerne les services de transport de passagers et les croisières à partir de ports situés en Belgique et les services de transport de passagers en provenance d'un pays tiers à destination des ports situés en Belgique.

3. Résumé

Le projet de loi vise à prendre une série de mesures qui sont essentielles pour la mise en œuvre du Règlement. Ainsi, un système de traitement des plaintes relatives au non-respect des droits des passagers doit être mis en place. De plus, les États membres sont tenus d'instaurer des sanctions destinées à punir le non-respect du Règlement.

Actuellement, il n'y a pas des sanctions pénales pour des infractions individuelles au Règlement. Néanmoins, les infractions collectives, p.e. la publicité trompeuse, sont punissables conformément au Livre VI Pratiques du marché et protection du consommateur du Code de droit économique.

Le 16 avril 2014, la Commission européenne a envoyé une mise en demeure à la Belgique en raison de l'absence d'un régime de sanctions pour des infractions individuelles commises par les transporteurs ou les exploitants de terminal.

Pour être en cohérence avec les autres modes de transport, un système de sanctions administratives est introduit. Dans les autres modes de transport, les sanctions administratives sont introduites par la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la

Luchtvaart, de wet van 15 mei 2014 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, de wet van 10 juli 2014 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004.

4. Advies van de Raad van State

Het advies 58 670/4 van 11 januari 2016 van de Raad van State werd integraal gevolgd.

5. Artikelsgewijze commentaar

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 2

Artikel 2 bevat enkele definities van de in de wet opgenomen begrippen

Voor begrippen die niet gedefinieerd worden in de wet moet worden teruggegrepen naar hun definitie in Verordening (EU) 1177/2010. Indien ze ook in de Verordening niet gedefinieerd worden, geldt de gebruikelijke betekenis in het normale taalgebruik.

Artikel 3

Het toepassingsgebied van de Verordening (reeds besproken onder I, c) is uiteraard bepalend voor het toepassingsgebied van de wet. De nationale handhavingsinstantie zal enkel de klachten behandelen van passagiers op voorwaarde dat de haven van inschepen in België is gelegen, of waarbij de haven van ontschepen in België is gelegen voor passagiersdiensten uit derde landen.

De Belgische handhavingsinstantie zal echter wel klachten die ze ontvangt en die volgens de Verordening moeten worden behandeld door een andere lidstaat aan de handhavingsinstantie van de bevoegde lidstaat doorsturen. Zo kan bijvoorbeeld een Belg die klachten heeft over vertragingen in Middellandse of Baltische zee toch zijn klacht indienen bij de Belgische instantie die er dan voor zal zorgen dat de klacht op de juiste plaats terecht komt. Belgische administratieve sancties zijn in dit geval evenwel niet mogelijk.

navigation aérienne, la loi du 15 mai 2014 relative aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, la loi du 10 juillet 2014 portant exécution du Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le Règlement (CE) n° 2006/2004.

4. L'avis du Conseil d'État

L'avis 58 670/4 du 11 janvier 2016 du Conseil d'État est intégralement suivi.

5. Commentaire article par article

Article 1^{er}

Cet article ne nécessite aucun autre commentaire.

Article 2

L'article 2 contient quelques définitions des notions reprises dans la loi.

Quant aux notions qui ne sont pas définies dans la loi, il faut se référer à leur définition contenue dans le Règlement (UE) 1177/2010. Si celles-ci ne sont pas définies non plus dans le Règlement, la définition usuelle dans le langage courant est d'application.

Article 3

Le champ d'application du Règlement (déjà commenté sous I, c) est évidemment déterminant pour le champ d'application de la loi. L'instance de surveillance nationale ne traitera les plaintes des passagers que si le port d'embarquement est situé sur le territoire belge ou si le port de débarquement est situé sur le territoire belge pour les services de transport de passagers en provenance de pays tiers.

Cependant, l'instance de surveillance belge enverra à l'instance de surveillance de l'État membre compétent les plaintes qu'elle reçoit mais qui, en vertu du Règlement, doivent être traitées par un autre État membre. Ainsi par exemple, un Belge qui se plaindrait de retards en Méditerranée ou sur la Mer Baltique pourrait introduire sa plainte auprès de l'instance belge, qui veillera ensuite à transmettre la plainte à qui de droit. Des sanctions administratives belges, dans ce cas, ne sont cependant pas possibles.

Artikel 4

Artikel 4 bevat enkele verduidelijkingen in verband met de in de wet gehanteerde termijnen.

Dit artikel strekt ertoe elke onduidelijkheid over de correcte berekening van de termijnen uit te sluiten.

Artikel 5

Artikel 5 bepaalt de minimumgegevens die een klacht moet bevatten om behandeld te worden.

Hiermee wordt getracht uit te sluiten dat de bevoegde overheidsinstantie klachten zou moeten behandelen zonder over voldoende informatie te beschikken.

Artikel 6

Artikel 6 legt de voorwaarden vast waaraan de klacht moet voldoen onontvankelijk te kunnen zijn.

In de eerste plaats moet de passagier de procedurermogelijkheden bij de vervoerder of terminalexploitant hebben uitgeput, zonder dat er tot een voor beide partijen bevredigende oplossing kon worden genomen. Deze voorwaarde strekt ertoe de vervoerder of terminalexploitant de kans te geven in eerste instantie zelf de vraag van de passagier te kunnen behandelen. Op die wijze wordt vermeden dat klachten die relatief gemakkelijk op te lossen zijn, bij de bevoegde overheidsinstantie zouden worden ingediend, terwijl de vervoerder of terminalexploitant zelf bereid is een vergelijk te treffen.

Het tweede lid bepaalt de termijn waarover de passagier beschikt om een klacht in te dienen.

Het derde lid bepaalt een aantal andere gevallen waarin de behandeling van de klacht technisch onmogelijk zou zijn of geen meerwaarde zou bieden.

Artikel 7

De hoofdtaak van de bevoegde overheidsinstantie is een oordeel vellen over de al dan niet schending van de bepalingen van de verordening. Indien er effectief een schending blijkt te zijn van de passagiersrechten of een verzuim van de verplichtingen die de verordening oplegt, kan er bestraffend worden opgetreden. Het is belangrijk hier te verduidelijken dat het niet de bedoeling is dat de bevoegde overheidsinstantie gaat bemiddelen

Article 4

L'article 4 contient un certain nombre de précisions en rapport avec les délais prévus dans la loi.

Cet article vise à exclure toute imprécision dans le calcul correct des délais.

Article 5

L'article 5 détermine le minimum de renseignements qu'une plainte doit contenir pour pouvoir être traitée.

Cette démarche vise à ce que l'autorité publique compétente ne soit pas amenée à devoir traiter des plaintes alors qu'elle ne dispose pas de suffisamment d'informations.

Article 6

L'article 6 fixe les conditions auxquelles la plainte doit satisfaire pour être recevable.

Tout d'abord, le passager doit avoir épuisé toutes les possibilités de procédures du transporteur ou de l'exploitant du terminal, sans qu'une solution mutuellement satisfaisante ait été retenue. Cette condition vise à donner dans un premier temps l'opportunité au transporteur ou à l'exploitant de terminal de répondre lui-même à la demande du passager. De cette manière, il est évité que les plaintes pour lesquelles une solution simple peut être fournie ne soient introduites auprès de l'autorité publique compétente, tandis que le transporteur ou l'exploitant de terminal est prêt à parvenir à un compromis.

Le deuxième alinéa détermine le délai dont le passager dispose pour introduire une plainte.

Le troisième alinéa précise un certain nombre de cas pour lesquels le traitement de la plainte serait techniquement impossible ou n'offrirait pas de plus-value.

Article 7

La principale tâche de l'autorité publique compétente est de juger s'il y a ou non violation des dispositions du Règlement. S'il apparaît qu'il y a violation des droits des passagers ou négligence des obligations imposées par le Règlement, des sanctions peuvent être prises. Dans ce cadre, il est important de préciser que l'objectif de l'autorité publique compétente n'est pas d'intervenir quant aux montants ou aux éventuelles demandes de

over de bedragen van eventuele schadeclaims van een passagier tegen de vervoerder of terminalexploitant. De bevoegde overheidsinstantie heeft niet de rol van de burgerlijke rechtbanken over te nemen.

§ 2 handelt over klachten die niet behandeld worden omdat de voorwaarden van artikel 6 niet vervuld zijn.

§ 3 bevat bepalingen met betrekking tot klachten die door de overheidsinstantie van een andere staat moeten worden behandeld. Het gaat hier om alle staten waarin de bepalingen van de verordening van toepassing worden gemaakt. Artikel 25 van de verordening bepaalt dat de bevoegde overheidsinstantie van een lidstaat enkel bevoegd zijn om klachten te behandelen aangaande passagiersdiensten of cruises vanuit de havens op zijn grondgebied en aangaande passagiersdiensten vanuit een derde land naar deze havens. Klachten betreffende het vervoer dat vertrekt in een andere staat waarin de bepalingen van de verordening worden toegepast, moeten dus worden doorgezonden naar de bevoegde diensten van de betrokken staat.

Artikel 8

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld zijn ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport. Deze ambtenaren zijn eveneens bevoegd voor het toezicht op de schepen in andere domeinen.

De processen-verbaal opgesteld overeenkomstig artikel 8 hebben bewijskracht tot het tegendeel bewezen is. Dit is noodzakelijk omdat het anders onmogelijk wordt de opdracht tot vaststelling van inbreuken efficiënt uit te voeren.

Artikel 9

Op inbreuken van de verordening zijn momenteel geen strafrechtelijke sancties vastgelegd. Het wetsontwerp voert een systeem van administratieve geldboetes in. Indien de vervoerder of terminalexploitant een inbreuk pleegt op een artikel van de verordening kan hem een administratieve geldboete worden opgelegd waarvan het bedrag vermeldt staat in de tabel. Deze bedragen worden niet verhoogd door opdecimen of geïndexeerd.

Inbreuken worden dus enkel gestraft met een administratieve sanctie overeenkomstig deze wet. Er moet dus ook geen gegevensuitwisseling met het openbaar ministerie worden voorzien.

dédommagement d'un passager contre le transporteur ou l'exploitant de terminal. L'autorité publique compétente n'a pas pour vocation d'assumer le rôle des tribunaux civils.

Le § 2 traite des plaintes qui ne sont pas traitées parce que les conditions de l'article 6 ne sont pas remplies.

Le § 3 contient des dispositions relatives aux plaintes qui doivent être traitées par l'autorité publique d'un autre État. Il s'agit de l'ensemble des États au sein desquels les dispositions du Règlement sont mises en œuvre. L'article 25 du Règlement précise que les autorités publiques compétentes d'un État membre sont uniquement compétentes pour traiter des plaintes relatives aux services de transport de passagers et aux croisières à partir de ports situés sur son territoire et aux services de transport de passagers en provenance d'un pays tiers à destination de ces ports. Les plaintes relatives aux transports qui partent d'un autre État au sein duquel les dispositions du Règlement s'appliquent doivent donc être envoyées aux services compétents de l'État concerné.

Article 8

Les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet sont des fonctionnaires du Service public fédéral Mobilité et Transports. Ces fonctionnaires sont également compétents pour la surveillance des navires dans d'autres domaines.

Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 8 ont force probante jusqu'à preuve du contraire. Ceci est nécessaire parce qu'il n'est autrement pas possible d'exécuter efficacement la mission de constatation des infractions.

Article 9

Actuellement, aucune sanction pénale n'est prévue pour des infractions à ce Règlement. Le projet de loi introduit un système d'amendes administratives. Si le transporteur ou l'exploitant de terminal commet une infraction à une article du Règlement, une amende administrative peut être prononcée donc le montant est fixé dans le tableau. Ces montants ne sont pas majorés par des décimes additionnels, ni indexés.

Ces infractions ne sont donc punies que par une sanction administrative en vertu de la présente loi. De ce fait, aucun échange de données ne doit donc être prévu avec le ministère public.

Artikel 10

Artikel 10 behoeft geen commentaar.

Artikel 11

Bij samenloop van meerdere inbreuken op de verordening wordt één enkele administratieve geldboete opgelegd in verhouding tot de ernst van het geheel van de feiten, waarvan het bedrag niet hoger kan zijn dan 10 000 euro noch het totaal van de maximale geldboetes die opgelegd kunnen worden voor gelijkaardige niet samenlopende feiten.

“Samenloop van meerdere inbreuken” moet in het kader van deze wet te worden begrepen zoals in artikel 65 van het Strafwetboek.

Artikelen 12 en 13

De artikelen 12 en 13 voeren mogelijkheden in voor de bevoegde overheidsinstantie om de sanctie te verlichten wanneer er wel degelijk een schending van de verordening is geweest, doch er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat een effectieve geldboete in het concrete geval te hoog is of niet wenselijk is. In die gevallen kan strafvermindering worden gegeven of kan de onderneming er met een waarschuwing (uitstel van straf) van af komen. Zo zouden bijvoorbeeld verzachtende omstandigheden kunnen worden aangenomen wanneer een vervoerder of terminalexploitant, hoewel de inbreuk reeds is vastgesteld, alsnog tegemoet komt aan de passagier.

Artikel 14

De maximumtermijn voor het opleggen van een administratieve geldboete bedraagt twee jaar, te rekenen vanaf het plegen van de inbreuk. Deze termijn strekt ertoe de rechtspleging binnen een billijke termijn te garanderen, rekening houdend met de termijn waarbinnen een klacht kan worden ingediend en de in acht te nemen procedurele vereisten.

Artikel 15

Artikel 15 stelt de procedures vast die gevolgd moeten worden om al dan niet te komen tot het opleggen van een administratieve geldboete.

De procedure wordt afzonderlijk beschreven voor vaststellingen door bevoegde ambtenaren en

Article 10

L'article 10 n'appelle aucun commentaire.

Article 11

En cas d'infractions concomitantes au Règlement, une amende administrative unique, proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits, est prononcée. Son montant ne peut être supérieur à 10 000 euros ni au total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.

“Concours de plusieurs infractions” doit, dans le cadre de la présente loi, être interprété comme dans l'article 65 du Code Pénal.

Articles 12 et 13

Les articles 12 et 13 introduisent la possibilité pour l'autorité publique compétente d'alléger la sanction lorsqu'une infraction au Règlement a bel et bien été commise mais qu'il existe des motifs fondés de croire qu'une amende effective dans le cas concret est trop élevée ou n'est pas souhaitable. Dans ces cas, une réduction de peine peut être accordée ou un avertissement (sursis) adressé à l'entreprise. Ainsi, des circonstances atténuantes pourraient être prises en compte dans la mesure où, bien qu'une infraction ait déjà été constatée, un transporteur ou un exploitant de terminal trouve le moyen de rencontrer les désidératas d'un passager.

Article 14

Le délai maximum pour infliger une amende administrative est de 2 ans à compter de la date à laquelle l'infraction a été commise. Ce délai vise à garantir que la procédure se fasse dans un délai raisonnable, tenu compte du délai dans lequel une plainte peut être déposée et des exigences procédurales qui doivent être respectées.

Article 15

L'article 15 fixe les procédures qui doivent être suivies pour infliger ou non une amende administrative.

La procédure est décrite séparément pour les constatations effectuées par les fonctionnaires compétents et

vaststelling op basis van een klacht. In geval het om een inbreuk gaat die rechtstreeks door een bevoegde ambtenaar wordt vastgesteld, spaart men de tijd uit waarin de passagier bij de vervoerder of terminalexploitant zelf procedeert alvorens een klacht in te dienen bij de bevoegde overheidsinstantie. Om die reden kan de procedure veel sneller verlopen wanneer men van een concrete vaststelling vertrekt. Ook het vertrekpunt voor de berekening van de termijnen is verschillend. Voor inbreuken die rechtstreeks worden vastgesteld door een bevoegde ambtenaar beginnen de termijnen te lopen vanaf de inbreuk, voor de inbreuken waarvan de bevoegde overheidsinstantie kennis neemt via een klacht, is dit de datum waarop zij de klacht heeft ontvangen.

Artikel 16

Artikel 16 bepaalt wanneer de bevoegde overheidsinstantie uitspraak kan doen over de zaak.

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

De staatssecretaris voor Noordzee,

Bart TOMMELEIN

les constatations faites sur base d'une plainte. Lorsque l'infraction est directement constatée par le fonctionnaire compétent, il est fait l'économie du délai où le passager doit lui-même s'adresser au transporteur ou à l'exploitant de terminal avant de déposer une plainte auprès de l'autorité publique compétente. Pour ce motif, la procédure peut se dérouler beaucoup plus rapidement lorsque l'on part d'une constatation concrète. De même, le point de départ pour le calcul des délais est différent. Pour les infractions constatées directement par le fonctionnaire compétent, les délais commencent à courir à partir de l'infraction, pour les infractions dont l'autorité publique compétente prend connaissance par l'intermédiaire d'une plainte, cette date est celle de la réception de la plainte.

Article 16

L'article 16 détermine quand l'autorité publique compétente peut se prononcer sur l'affaire.

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Bart TOMMELEIN

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° verordening: verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004;

2° bevoegde overheidsinstantie: de instantie belast door de Koning met de handhaving van de verordening;

3° werkdagen: alle dagen van de week, met uitzondering van zaterdag, zondag en wettelijke feestdagen;

4° klacht: iedere aangifte van een vermeende schending van de verordening;

5° de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld: de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Art. 3

Onverminderd het bepaalde in artikel 7, § 3, is deze wet van toepassing op het vervoer van passagiers die onder het toepassingsgebied van de verordening vallen en op voorwaarde dat de haven van inschepen van de passagiersdienst of cruise in België is gelegen, of waarbij de haven van ontschepen in België is gelegen voor passagiersdiensten vanuit derde landen.

Art. 4

Voor de berekening van de termijnen in deze wet is de vervaldag in de termijn inbegrepen.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

1° règlement: le règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004;

2° autorité publique compétente: l'organisme chargé par le Roi de l'application du règlement;

3° jours ouvrables: tous les jours de la semaine à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés légaux;

4° plainte: toute dénonciation d'une infraction supposée au règlement;

5° l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet: l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 3

Sans préjudice de l'article 7, § 3, la présente loi s'applique au transport de passagers dans le champ d'application du règlement et à condition que le port d'embarquement du transport de passagers ou de la croisière est situé en Belgique, ou que le port de débarquement est situé en Belgique en ce qui concerne les transports de passagers en provenance d'un pays tiers.

Art. 4

Pour le calcul des délais indiqués dans la présente loi, le jour d'échéance est compris dans le délai.

Is die dag echter een zaterdag, een zondag of een wettelijke feestdag, dan wordt de vervaldag verplaatst naar de eerstvolgende werkdag.

Art. 5

De klacht bedoeld in artikel 25 van de verordening kan door een passagier per brief, per fax of via een elektronisch formulier bij de bevoegde overheidsinstantie worden ingediend.

De klacht bevat de volgende elementen:

1° de naam, voornaam en het adres van de verblijfplaats van de klager;

2° een uiteenzetting van de feiten;

3° alle stukken die de klager noodzakelijk acht.

Art. 6

Een klacht tegen een vervoerder of terminalexploitant is slechts ontvankelijk indien de passagier in eerste instantie een klacht heeft ingediend via het klachtenbehandelingsmechanisme van de vervoerder of terminalexploitant en overeenkomstig artikel 24 van de verordening geen oplossing werd gevonden voor de klacht.

Onverminderd het eerste lid, is een bij de bevoegde overheidsinstantie ingediende klacht slechts ontvankelijk wanneer zij wordt ingediend binnen de zes maanden nadat de vermeende inbreuk op de verordening heeft plaatsgevonden.

Onverminderd het eerste en tweede lid weigert de bevoegde overheidsinstantie de behandeling van een klacht:

1° wanneer deze kennelijk ongegrond is;

2° wanneer deze geen nieuwe feiten toevoegt aan een eerdere klacht die door dezelfde persoon werd ingediend en die door de bevoegde overheidsinstantie reeds behandeld werd.

Art. 7

§ 1. Wanneer de bevoegde overheidsinstantie een klacht behandelt, onderzoekt zij of daadwerkelijk een inbreuk op de verordening heeft plaatsgevonden. De klager wordt per brief, fax of elektronisch bericht in kennis gesteld van het uiteindelijke resultaat van dit onderzoek.

§ 2. Indien de bevoegde overheidsinstantie overeenkomstig artikel 6 een klacht niet behandelt of de behandeling ervan niet voortzet, geeft zij de klager daarvan schriftelijk kennis, met vermelding van de redenen, binnen een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht.

§ 3. Een klacht met betrekking tot een passagiersdienst of cruise die overeenkomstig artikel 25 van de verordening niet tot de bevoegdheid van de Belgische bevoegde

Si ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, le jour de l'échéance est reporté au premier jour ouvrable suivant.

Art. 5

La plainte visée à l'article 25 du règlement peut être introduite par lettre, par télécopie ou par un formulaire électronique auprès de l'autorité publique compétente.

La plainte comporte les éléments suivants:

1° le nom, le prénom et l'adresse du domicilié du plaignant;

2° un exposé des faits;

3° toutes les pièces que le plaignant estime nécessaires.

Art. 6

Une plainte contre un transporteur ou un exploitant de terminal n'est recevable que si le passager a d'abord déposé une plainte par le biais du mécanisme de traitement des plaintes du transporteur ou de l'exploitant de terminal et que, conformément à l'article 24 du règlement, aucune solution n'a été trouvée pour cette plainte.

Sans préjudice d'alinéa 1^{er}, une plainte déposée auprès de l'autorité publique compétente n'est recevable que si elle est déposée dans un délai de six mois après que l'infraction supposée au règlement a eu lieu.

Sans préjudice des alinéas 1^{er} et 2, l'autorité publique compétente refuse le traitement d'une plainte:

1° si celle-ci est manifestement non fondée;

2° si celle-ci n'apporte pas de nouveaux éléments à une plainte déposée antérieurement par la même personne et qui a déjà été traitée par l'autorité publique compétente.

Art. 7

§ 1^{er}. Lorsque l'autorité publique compétente traite une plainte, elle examine si une infraction au règlement a effectivement été commise. Le plaignant est informé du résultat final de cet examen par lettre, télécopie ou courriel.

§ 2. Si l'autorité publique compétente ne traite pas une plainte ou n'en poursuit pas le traitement, conformément à l'article 6, elle en informe par écrit le plaignant en indiquant les raisons dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte.

§ 3. Une plainte relative au service de transport de passagers ou à une croisière qui ne relève pas de la compétence de l'autorité publique compétente belge conformément à

overheidsinstantie behoort, wordt doorgestuurd naar de bevoegde dienst van de buitenlandse overheid binnen een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht.

De klager wordt hiervan per brief, fax of elektronisch bericht in kennis gesteld binnen een termijn van vijftien dagen na de verzending bedoeld in het eerste lid.

Art. 8

§ 1. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld worden belast met de opsporing en de vaststelling van inbreuken op de verordening bedoeld in artikel 9.

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld stellen de inbreuken vast door processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen gericht aan de bevoegde overheidsinstantie.

§ 2. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de schepen welke onder het toepassingsgebied van de verordening vallen en de haventerminals te betreden, ten einde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren.

Zij hebben eveneens het recht te eisen dat hun alle papieren en overtuigingsstukken worden voorgelegd.

Iedere kapitein, eigenaar of terminalexploitant is verplicht de in § 1, eerste lid, bedoelde ambtenaren de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Art. 9

Inbreuken op de verordening worden gestraft met een administratieve geldboete waarvan het bedrag per artikel van de verordening wordt bepaald in de onderstaande tabel:

Inbreuk op artikel	Bedrag in EURO
4, eerste lid	500
4, tweede lid	10 000
6	1 250
7, eerste lid	2 500
7, tweede lid	10 000
8	1 250
9	5 000
10	5 000
11	5 000
12	500
13	5 000
14	10 000
15	1 250
16	1 250

l'article 25 du règlement, est renvoyée au service compétent de l'autorité étrangère dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte.

Le plaignant en est informé par lettre, télécopie ou courriel dans un délai de quinze jours après l'envoi visé à l'article 1^{er}.

Art. 8

§ 1^{er}. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet sont chargés de rechercher et de constater les infractions au règlement visés à l'article 9.

Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet constatent les infractions par l'établissement de procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, adressés à l'autorité publique compétente.

§ 2. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ont le droit de se rendre en tout temps à bord des navires dans le champ d'application du règlement et d'accéder les terminaux de port, pour y effectuer les constatations rentrant dans leur mission.

Ils ont également le droit d'exiger la production de tous les documents et de toutes pièces à conviction

Tout capitaine, propriétaire ou exploitant de terminal est tenu de donner aux fonctionnaires visés au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. 9

Les infractions au règlement sont sanctionnées par une amende administrative, dont le montant est défini par article du règlement dans le tableau ci-après:

Infraction à l'article	Montant en EUROS
4, alinéa 1 ^{er}	500
4, alinéa 2	10 000
6	1 250
7, alinéa 1 ^{er}	2 500
7, alinéa 2	10 000
8	1 250
9	5 000
10	5 000
11	5 000
12	500
13	5 000
14	10 000
15	1 250
16	1 250

17	1 250
18	1 250
19	1 250
22	2 000
23	5 000
24	10 000

Art. 10

Bij herhaling binnen de drie jaar kan de bevoegde overheidsinstantie een administratieve geldboete opleggen die het bedrag bedoeld in artikel 9 overschrijdt, zonder evenwel het dubbele van dit bedrag te overschrijden.

Art. 11

Bij samenloop van strafbare gedragingen wordt één enkele administratieve geldboete opgelegd in verhouding tot de ernst van het geheel van de feiten. Deze kan niet hoger zijn dan 10 000 euro noch het totaal van de maximale geldboetes die opgelegd kunnen worden voor soortgelijke niet samenlopende feiten.

Art. 12

Indien bij de beslissing een administratieve geldboete op te leggen met verzachtende omstandigheden werd rekening gehouden, kan het bedrag van de administratieve geldboete worden verlaagd beneden het bedrag dat voor die inbreuk vermeld is in de bijlage, zonder minder te bedragen dan 60 euro.

Art. 13

§ 1. De bevoegde overheidsinstantie kan geheel of gedeeltelijk uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van de administratieve geldboete toekennen voor zover zij geen andere administratieve geldboete heeft opgelegd aan de persoon die de inbreuk begaan heeft gedurende een periode van een jaar voorafgaand aan het begaan van de inbreuk.

§ 2. Het uitstel geldt voor een proefperiode van een jaar. De proefperiode gaat in vanaf de datum van kennisgeving van de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete.

§ 3. Het uitstel wordt van rechtswege herroepen wanneer een nieuwe inbreuk leidt tot een beslissing die een nieuwe administratieve geldboete oplegt.

De administratieve geldboete waarvan de betaling uitvoerbaar wordt door de herroeping van het uitstel, wordt zonder beperking samengevoegd met die welke wordt opgelegd voor de nieuwe inbreuk.

17	1 250
18	1 250
19	1 250
22	2 000
23	5 000
24	10 000

Art. 10

En cas de récidive dans les trois ans, l'autorité publique compétente peut infliger une amende administrative d'un montant supérieur au montant visé à l'article 9, sans toutefois dépasser le double de ce montant.

Art. 11

En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des fait est prononcée. Celle-ci ne peut être supérieure à 10 000 euros ni au total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.

Art. 12

Si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné pour cette infraction dans l'annexe, sans toutefois être inférieur à 60 euros.

Art. 13

§ 1^{er}. L'autorité publique compétente peut accorder, en tout ou en partie, le sursis à l'exécution du paiement de l'amende administrative pour autant qu'elle n'ait pas infligé une autre amende administrative au contrevenant dans un délai d'un an précédant l'infraction.

§ 2. Le sursis vaut pendant une période probatoire d'un an. La période probatoire commence à courir à partir de la date de notification de la décision d'infliger une amende administrative.

§ 3. Le sursis est révoqué de plein droit lorsqu'une nouvelle infraction donne lieu à une décision infligeant une nouvelle amende administrative.

L'amende administrative dont le paiement devient exécutoire suite à la révocation du sursis est cumulée sans limite avec celle infligée du chef de la nouvelle infraction.

Art. 14

Er kan geen administratieve geldboete worden opgelegd meer dan twee jaar na de dag waarop de inbreuk werd gepleegd.

Art. 15

§ 1. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 8, § 1, tweede lid, zendt de bevoegde overheidsinstantie aan de betrokkene binnen een termijn van dertig dagen te rekenen van de dag waarop de inbreuk werd vastgesteld, een afschrift van het in artikel 8, § 1, tweede lid, bedoelde proces-verbaal.

Wanneer een vermeende inbreuk wordt vastgesteld op basis van een klacht zendt de bevoegde overheidsinstantie, behoudens de gevallen van onontvankelijkheid bedoeld in artikel 6, eerste en tweede lid, en in de gevallen bedoeld in artikel 6, derde lid, en artikel 7, § 3, binnen de dertig dagen na de ontvangst van de klacht een afschrift van deze klacht aan de betrokkene.

§ 2. De in paragraaf 1, eerste en tweede lid, bedoelde afschriften worden vergezeld van een geschrift met vermelding van:

1° de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete gestart is;

2° de dagen en uren waarop de vervoerder of terminalexploitant het recht heeft om het dossier te consulteren;

3° het recht om zicht te laten bijstaan door een raadsman;

4° de mogelijkheid om binnen de dertig dagen na de verzenddatum van de kennisgeving de verweermiddelen per brief, per fax of per elektronisch bericht aan de bevoegde overheidsinstantie te laten geworden en eventueel het verzoek om gehoord te worden.

§ 3. Indien de bevoegde overheidsinstantie een verzoek ontvangt, in overeenstemming met paragraaf 2, 4°, beschikt zij over vijftien dagen, volgend op de ontvangst van dit verzoek, om de datum van de hoorzitting aan de betrokkene per brief, per fax of per elektronisch bericht te melden. De hoorzitting moet plaatsvinden na de vijftiende en uiterlijk op de dertigste dag na de verzending van de mededeling van de datum van de hoorzitting.

Art. 16

Niet eerder dan na afloop van de in artikel 15, § 2, 4°, bedoelde termijn van dertig dagen of, in voorkomend geval, na het horen van de betrokkene, neemt de bevoegde overheidsinstantie een beslissing betreffende de feiten die het voorwerp uitmaken van de procedure. Zij betekent deze beslissing aan de betrokkene bij aangetekende brief. Artikel 53bis van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing op dit aangetekend schrijven.

Art. 14

Aucune amende administrative ne peut être infligée plus de deux ans à compter du jour où l'infraction a été commise.

Art. 15

§ 1^{er}. Lorsqu'une infraction est constatée conformément à l'article 8, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, l'autorité publique compétente notifie à l'intéressé dans un délai de trente jours à compter à partir du jour où l'infraction est constatée, une copie du procès-verbal visé à l'article 8, paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

Lorsqu'une infraction supposée est constatée sur la base d'une plainte, l'autorité publique compétente notifie dans les trente jours après réception de la plainte, une copie de cette plainte à l'intéressé, sauf dans les cas d'irrecevabilité visés à l'article 6, alinéas 1^{er} et 2, et dans les cas visés à l'article 6, alinéa 3, et à l'article 7, paragraphe 3.

§ 2. Les copies visées au paragraphe 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, sont accompagnées d'un écrit mentionnant:

1° les faits pour lesquels une procédure d'amende administrative est entamée;

2° les jours et les heures pendant lesquels il a le droit de consulter son dossier;

3° le droit de se faire assister par un conseil;

4° la possibilité d'envoyer par lettre, télécopie ou courriel à l'autorité publique compétente, dans un délai de trente jours à compter de la date de la notification les moyens de défense et, éventuellement, une demande d'audition.

§ 3. Si l'autorité publique compétente reçoit une demande conformément au paragraphe 2, 4°, elle dispose de quinze jours à compter de la réception de cette demande pour notifier à l'intéressé par lettre, télécopie ou courriel la date de la séance d'audition. La séance d'audition doit avoir lieu après le quinzième et au plus tard, le trentième jour suivant l'envoi de la notification de la date de la séance d'audition.

Art. 16

Ce n'est qu'après le délai de trente jours visé à l'article 15, paragraphe 2, 4°, ou le cas échéant, après l'audition de l'intéressé, que l'autorité publique compétente prend une décision relative aux faits qui font l'objet de la procédure. Elle notifie cette décision à l'intéressé par lettre recommandée. L'article 53bis du Code Judiciaire est applicable à cette lettre recommandée.

De beslissing die een administratieve geldboete oplegt, vermeldt, op straffe van nietigheid, het bedrag ervan, alsook de mogelijke rechtsmiddelen tegen de beslissing.

La décision infligeant une amende administrative indique, sous peine de nullité, son montant ainsi que les voies de recours possibles contre la décision.

Voorontwerp van wet houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Staatssecretaris voor Noordzee Tommelein

Contactpersoon beleidscel

Naam :

E-mail :

Tel. Nr. :

Overheidsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon overheidsdienst

Naam :

E-mail :

Tel. Nr. :

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Het wetsontwerp strekt ertoe enkele maatregelen te nemen die strikt noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verordening. Zo moet er een klachtensysteem worden opgezet in verband met de schending van de passagiersrechten. Bovendien zijn de lidstaten verplicht sancties in te stellen waarmee het niet naleven van de Verordening kan worden bestraft. Op individuele inbreuken op de Verordening zijn er momenteel geen strafrechtelijke bepalingen van toepassing. Collectieve inbreuken, vb, misleidende reclame, zijn wel strafbaar overeenkomstig Boek VI Marktpraktijken en Consumentenbescherming van het Wetboek van Economische Recht. De Europese Commissie heeft op 16 april 2014 België ingebreke gesteld wegens het ontbreken van een effectief sanctioneringsregime op individuele inbreuken gepleegd door de vervoerders en de terminalexploitanten. Om in overeenstemming te zijn met de andere vervoersmodi wordt een systeem van administratieve sancties ingevoerd. In de andere vervoersmodi werden de administratieve sancties ingevoerd door de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 November 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, de wet van 15 mei 2014 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, de wet van 10 juli 2014 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

Ja Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

1/5

Voorontwerp van wet houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Gewestregeringen

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

geen

Voorontwerp van wet houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het niet eerbiedigen van het recht op non-discriminatie van en bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit kan een administratieve boete tot gevolg hebben.

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

Er zijn personen betrokken. | Personen zijn niet betrokken.

Beschrijf en meld de % vrouwen-mannen aan:

passagiers aan boord van schepen: 50-50

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

Geen verschil

Vink dit aan indien er verschillen zijn.

4. Gezondheid

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

5. Werkgelegenheid

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het niet eerbiedigen van de passagiersrechten kan een administratieve boete tot gevolg hebben

7. Economische ontwikkeling

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

8. Investerings

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

3/5

Voorontwerp van wet houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

vervoerders van passagiers per schip of terminalexploitant,0% KMO

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

geen impact

Er is een negatieve impact.

11. Administratieve lasten

| Ondernemingen of burgers zijn betrokken. Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

12. Energie

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

13. Mobiliteit

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

14. Voeding

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

15. Klimaatverandering

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

18. Biodiversiteit

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

19. Hinder

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

20. Overheid

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Voorontwerp van wet houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Leg uit

Het wetsontwerp strekt ertoe enkele maatregelen te nemen die strikt noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verordening. Zo moet er een klachtensysteem worden opgezet in verband met de schending van de passagiersrechten. Bovendien zijn de lidstaten verplicht sancties in te stellen waarmee het niet naleven van de Verordening kan worden bestraft.

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

Impact op ontwikkelingslanden. | Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

Het wetsontwerp is enkel van toepassing op passagiers in België

Avant-projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Secrétaire d'Etat à la Mer du Nord Tommelein

Contact cellule stratégique

Nom :

E-mail :

Téléphone :

Administration

SPF Mobilité et Transport

Contact administration

Nom :

E-mail :

Téléphone :

B. Projet

Titre de la réglementation

Avant-projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Le projet de loi vise à prendre une série de mesures qui sont essentielles pour la mise en œuvre du Règlement. Ainsi, un système de traitement des plaintes relatives au non-respect des droits des passagers doit être mis en place. De plus, les États membres sont tenus d'instaurer des sanctions destinées à punir le non-respect du Règlement. Actuellement, il n'y a pas des sanctions pénales pour des infractions individuelles au Règlement. Néanmoins, les infractions collectives, p.e. la publicité trompeuse, sont punissables conformément au Livre VI Pratiques du marché et protection du consommateur du Code de droit économique. Le 16 avril 2014, la Commission européenne a envoyé une mise en demeure à la Belgique en raison de l'absence d'un régime de sanctions pour des infractions individuelles commises par les transporteurs ou les exploitants de terminal. Pour être en cohérence avec les autres modes de transport, un système de sanctions administratives est introduit. Dans les autres modes de transport, les sanctions administratives sont introduites par la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, la loi du 15 mai 2014 relative aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, la loi du 10 juillet 2014 portant exécution du Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le Règlement (CE) n° 2006/2004.

Analyses d'impact déjà réalisées :

Oui Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

1/5

Avant-projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Les gouvernements des régions

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

aucune

Avant-projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

Le non-respect du droit à la non-discrimination en matière d'assistance pour les personnes handicapées et pour les personnes à mobilité réduite, peut résulter en une sanction administratives

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

Des personnes sont concernées. | Aucune personne n'est concernée.

Décrivez et indiquez le % femmes-hommes :

les passagers à bord des navires: 50-50

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

Pas de différence

S'il existe des différences, cochez cette case.

4. Santé

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

5. Emploi

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

Le non-respect des droits de passagers, peut résulter en une sanction administratives

7. Développement économique

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

8. Investissements

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

9. Recherche et développement

3/5

Avant-projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Les transporteurs des passagers par navire ou l'exploitant de terminal , 0% KMO

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

Pas d'impact

Il y a des impacts négatifs.

11. Charges administratives

| Des entreprises/citoyens sont concernés. Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

12. Énergie

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

13. Mobilité

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

14. Alimentation

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

15. Changements climatiques

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

16. Ressources naturelles

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

18. Biodiversité

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

19. Nuisances

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

20. Autorités publiques

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Avant-projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 - (v1) - 27/04/2015 14:21

Expliquez

Le projet de loi vise à prendre une série de mesures qui sont essentielles pour la mise en œuvre du Règlement. Ainsi, un système de traitement des plaintes relatives au non-respect des droits des passagers doit être mis en place. De plus, les États membres sont tenus d'instaurer des sanctions destinées à punir le non-respect du Règlement.

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

Impact sur les pays en développement. | Pas d'impact sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

Le projet de loi est seulement d'application à des passagers en Belgique.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 58.670/4 VAN 11 JANUARI 2016**

Op 14 december 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Noordzee, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet "houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004".

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 januari 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck en Marianne Dony, assessoren, en Colette Gigot, 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 11 januari 2016.

*

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

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

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Aangezien het voorontwerp niet aansluit bij een van de gevallen die in aanmerking komen voor vrijstelling of uitzondering, bepaald bij artikel 8, § 1 of § 2, van de wet van 15 december 2013 "houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging", moet overeenkomstig artikel 6, § 1, van dezelfde wet een voorafgaande regelgevings-impactanalyse van het voorontwerp worden uitgevoerd.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 58.670/4 DU 11 JANVIER 2016**

Le 14 décembre 2015, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Mer du Nord, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004".

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 janvier 2016. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, Sébastien Van Drooghenbroeck et Marianne Dony, assesseurs, et Colette Gigot, 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 11 janvier 2016.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

L'avant-projet ne correspondant à aucun des cas de dispense ou d'exception prévus par l'article 8, § 1^{er} ou § 2, de la loi du 15 décembre 2013 "portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative", il doit être soumis à la procédure d'analyse d'impact préalable de la réglementation, conformément à l'article 6, § 1^{er}, de la même loi.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

DISPOSITIEF

Artikel 6

Artikel 6, eerste lid, van het voorontwerp luidt als volgt:

“Een klacht tegen een vervoerder of terminalexploitant is slechts ontvankelijk indien de passagier in eerste instantie een klacht heeft ingediend via het klachtenbehandelingsmechanisme van de vervoerder of terminalexploitant en overeenkomstig artikel 24 van de verordening geen oplossing werd gevonden voor de klacht”.

In het tweede lid moet dus worden bepaald dat de termijn voor het indienen van een klacht bij de bevoegde overheidsinstantie aanvangt op de datum waarop de passagier die een klacht indient een definitief antwoord heeft ontvangen of zou hebben moeten ontvangen van de vervoerder of van de terminalexploitant, overeenkomstig artikel 24, lid 2, van verordening (UE) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 “betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004”.

De steller van het voorontwerp kan zich hierbij laten leiden door de oplossing die wordt aangebracht in artikel 6 van de wet van 10 juni 2014 “houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004”.

Artikel 7

In de paragrafen 1 en 3, tweede lid, zou moeten worden gepreciseerd dat de bevoegde overheidsinstantie de wijze waarop ze haar kennisgeving stuurt, afstemt op de wijze waarop de klacht is ingediend waarop ze antwoordt.

Artikel 9

In de Franse tekst moet het woord “alinéa” telkens worden vervangen door het woord “paragraphe”.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

DISPOSITIF

Article 6

L'article 6, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet, dispose:

“Une plainte contre un transporteur ou un exploitant de terminal n'est recevable que si le passager a d'abord déposé une plainte par le biais du mécanisme de traitement des plaintes du transporteur ou de l'exploitant de terminal et que, conformément à l'article 24 du règlement, aucune solution n'a été trouvée pour cette plainte”.

À l'alinéa 2, il convient donc de prévoir que le délai dans lequel la plainte doit être déposée auprès de l'autorité publique compétente prend cours à la date à laquelle le passager plaignant a reçu ou aurait dû recevoir une réponse définitive du transporteur ou de l'exploitant de terminal, conformément à l'article 24, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 “concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004”.

L'auteur de l'avant-projet peut s'inspirer, sur ce point, de la solution retenue à l'article 6 de la loi du 10 juin 2014 “portant exécution du Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le Règlement (CE) n° 2006/2004”.

Article 7

Aux paragraphes 1^{er} et 3, alinéa 2, il serait préférable de préciser que le mode d'information choisi par l'autorité publique compétente l'est en fonction de celui choisi pour le dépôt de la plainte à laquelle elle répond.

Article 9

Dans le texte français, il y a lieu de remplacer chaque fois “alinéa” par le mot “paragraphe”.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet

Op de voordracht van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, de minister van Mobiliteit en de staatssecretaris voor Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, de minister van Mobiliteit en de staatssecretaris voor Noordzee zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° verordening: verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004;

2° bevoegde overheidsinstantie: de instantie belast door de Koning met de handhaving van de verordening;

3° werkdagen: alle dagen van de week, met uitzondering van zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen;

4° klacht: iedere aangifte van een vermeende schending van de verordening;

5° de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld: de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT

Sur la proposition de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, de la ministre de la Mobilité et du secrétaire d'État à la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

La ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, la ministre de la Mobilité et le secrétaire d'État à la Mer sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

1° règlement: le règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004;

2° autorité publique compétente: l'organisme chargé par le Roi de l'application du règlement;

3° jours ouvrables: tous les jours de la semaine à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés légaux;

4° plainte: toute dénonciation d'une infraction supposée au règlement;

5° l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet: l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 3

Onverminderd het bepaalde in artikel 7, § 3, is deze wet van toepassing op het vervoer van passagiers die onder het toepassingsgebied van de verordening vallen en op voorwaarde dat de haven van inschepen van de passagiersdienst of cruise in België is gelegen, of waarbij de haven van ontschepen in België is gelegen voor passagiersdiensten vanuit derde landen.

Art. 4

Voor de berekening van de termijnen in deze wet is de vervalddag in de termijn inbegrepen.

Is die dag echter een zaterdag, een zondag of een wettelijke feestdag, dan wordt de vervalddag verplaatst naar de eerstvolgende werkdag.

Art. 5

De klacht bedoeld in artikel 25 van de verordening kan door een passagier per brief, per fax of via een elektronisch formulier bij de bevoegde overheidsinstantie worden ingediend.

De klacht bevat de volgende elementen:

1° de naam, voornaam en het adres van de verblijfplaats van de klager;

2° een uiteenzetting van de feiten;

3° alle stukken die de klager noodzakelijk acht.

Art. 6

Een klacht tegen een vervoerder of terminalexploitant is slechts ontvankelijk indien de passagier in eerste instantie een klacht heeft ingediend via het klachtenbehandelingsmechanisme van de vervoerder of terminalexploitant en overeenkomstig artikel 24 van de verordening geen oplossing werd gevonden voor de klacht.

Onverminderd het eerste lid, is een bij de bevoegde overheidsinstantie ingediende klacht slechts ontvankelijk wanneer zij wordt ingediend binnen de zes maanden nadat de passagier een definitief antwoord van de vervoerder of terminalexploitant heeft ontvangen of overeenkomstig artikel 24, tweede lid, van de verordening een definitief antwoord had moeten ontvangen.

Art. 3

Sans préjudice de l'article 7, § 3, la présente loi s'applique au transport de passagers dans le champ d'application du règlement et à condition que le port d'embarquement du transport de passagers ou de la croisière est situé en Belgique, ou que le port de débarquement est situé en Belgique en ce qui concerne les transports de passagers en provenance d'un pays tiers.

Art. 4

Pour le calcul des délais indiqués dans la présente loi, le jour d'échéance est compris dans le délai.

Si ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, le jour de l'échéance est reporté au premier jour ouvrable suivant.

Art. 5

La plainte visée à l'article 25 du règlement peut être introduite par lettre, par télécopie ou par un formulaire électronique auprès de l'autorité publique compétente.

La plainte comporte les éléments suivants:

1° le nom, le prénom et l'adresse du domicile du plaignant;

2° un exposé des faits;

3° toutes les pièces que le plaignant estime nécessaires.

Art. 6

Une plainte contre un transporteur ou un exploitant de terminal n'est recevable que si le passager a d'abord déposé une plainte par le biais du mécanisme de traitement des plaintes du transporteur ou de l'exploitant de terminal et que, conformément à l'article 24 du règlement, aucune solution n'a été trouvée pour cette plainte.

Sans préjudice d'alinéa 1^{er}, une plainte déposée auprès de l'autorité publique compétente n'est recevable que si elle est déposée dans un délai de six mois après que le passager a reçu une réponse définitive du transporteur ou de l'exploitant de terminal ou aurait dû recevoir une réponse définitive, conformément à l'article 24, paragraphe 2, du règlement.

Onverminderd het eerste en tweede lid weigert de bevoegde overheidsinstantie de behandeling van een klacht:

1° wanneer deze kennelijk ongegrond is;

2° wanneer deze geen nieuwe feiten toevoegt aan een eerdere klacht die door dezelfde persoon werd ingediend en die door de bevoegde overheidsinstantie reeds behandeld werd.

Art. 7

§ 1. Wanneer de bevoegde overheidsinstantie een klacht behandelt, onderzoekt zij of daadwerkelijk een inbreuk op de verordening heeft plaatsgevonden. De klager wordt in kennis gesteld van het uiteindelijke resultaat van dit onderzoek op de wijze die de klager heeft gekozen.

§ 2. Indien de bevoegde overheidsinstantie overeenkomstig artikel 6 een klacht niet behandelt of de behandeling ervan niet voortzet, geeft zij de klager daarvan schriftelijk kennis, met vermelding van de redenen, binnen een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht.

§ 3. Een klacht met betrekking tot een passagiersdienst of cruise die overeenkomstig artikel 25 van de verordening niet tot de bevoegdheid van de Belgische bevoegde overheidsinstantie behoort, wordt doorgestuurd naar de bevoegde dienst van de buitenlandse overheid binnen een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht.

De klager wordt hiervan op de wijze door de klager gekozen in kennis gesteld binnen een termijn van vijftien dagen na de verzending bedoeld in het eerste lid.

Art. 8

§ 1. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld worden belast met de opsporing en de vaststelling van inbreuken op de verordening bedoeld in artikel 9.

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld stellen de inbreuken vast door processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen gericht aan de bevoegde overheidsinstantie.

Sans préjudice des alinéas 1^{er} et 2, l'autorité publique compétente refuse le traitement d'une plainte:

1° si celle-ci est manifestement non fondée;

2° si celle-ci n'apporte pas de nouveaux éléments à une plainte déposée antérieurement par la même personne et qui a déjà été traitée par l'autorité publique compétente.

Art. 7

§ 1^{er}. Lorsque l'autorité publique compétente traite une plainte, elle examine si une infraction au règlement a effectivement été commise. Le plaignant est informé du résultat final de cet examen par mode d'information choisi par le plaignant.

§ 2. Si l'autorité publique compétente ne traite pas une plainte ou n'en poursuit pas le traitement, conformément à l'article 6, elle en informe par écrit le plaignant en indiquant les raisons dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte.

§ 3. Une plainte relative au service de transport de passagers ou à une croisière qui ne relève pas de la compétence de l'autorité publique compétente belge conformément à l'article 25 du règlement, est renvoyée au service compétent de l'autorité étrangère dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte.

Le plaignant en est informé par mode d'information choisi par le plaignant dans un délai de quinze jours après l'envoi visé à l'article 1^{er}.

Art. 8

§ 1^{er}. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet sont chargés de rechercher et de constater les infractions au règlement visés à l'article 9.

Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet constatent les infractions par l'établissement de procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, adressés à l'autorité publique compétente.

§ 2. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de schepen welke onder het toepassingsgebied van de verordening vallen en de haventerminals te betreden, ten einde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren.

Zij hebben eveneens het recht te eisen dat hun alle papieren en overtuigingsstukken worden voorgelegd.

Iedere kapitein, eigenaar of terminalexploitant is verplicht de in § 1, eerste lid, bedoelde ambtenaren de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Art. 9

Inbreuken op de verordening worden gestraft met een administratieve geldboete waarvan het bedrag per artikel van de verordening wordt bepaald in de onderstaande tabel:

Inbreuk op artikel	Bedrag in EURO
4, eerste lid	500
4, tweede lid	10 000
6	1 250
7, eerste lid	2 500
7, tweede lid	10 000
8	1 250
9	5 000
10	5 000
11	5 000
12	500
13	5 000
14	10 000
15	1 250
16	1 250
17	1 250
18	1 250
19	1 250
22	2 000
23	5 000
24	10 000

Art. 10

Bij herhaling binnen de drie jaar kan de bevoegde overheidsinstantie een administratieve geldboete opleggen die het bedrag bedoeld in artikel 9 overschrijdt, zonder evenwel het dubbele van dit bedrag te overschrijden.

§ 2. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ont le droit de se rendre en tout temps à bord des navires dans le champ d'application du règlement et d'accéder les terminaux de port, pour y effectuer les constatations rentrant dans leur mission.

Ils ont également le droit d'exiger la production de tous les documents et de toutes pièces à conviction

Tout capitaine, propriétaire ou exploitant de terminal est tenu de donner aux fonctionnaires visés au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. 9

Les infractions au règlement sont sanctionnées par une amende administrative. dont le montant est défini par article du règlement dans le tableau ci-après:

Infraction à l'article	Montant en EUROS
4, paragraphe 1 ^{er}	500
4, paragraphe 2	10 000
6	1 250
7, paragraphe 1 ^{er}	2 500
7, paragraphe 2	10 000
8	1 250
9	5 000
10	5 000
11	5 000
12	500
13	5 000
14	10 000
15	1 250
16	1 250
17	1 250
18	1 250
19	1 250
22	2 000
23	5 000
24	10 000

Art. 10

En cas de récidive dans les trois ans, l'autorité publique compétente peut infliger une amende administrative d'un montant supérieur au montant visé à l'article 9, sans toutefois dépasser le double de ce montant.

Art. 11

Bij samenloop van strafbare gedragingen wordt één enkele administratieve geldboete opgelegd in verhouding tot de ernst van het geheel van de feiten. Deze kan niet hoger zijn dan 10 000 euro noch het totaal van de maximale geldboetes die opgelegd kunnen worden voor soortgelijke niet samenlopende feiten.

Art. 12

Indien bij de beslissing een administratieve geldboete op te leggen met verzachtende omstandigheden werd rekening gehouden, kan het bedrag van de administratieve geldboete worden verlaagd beneden het bedrag dat voor die inbreuk vermeld is in de bijlage, zonder minder te bedragen dan 60 euro.

Art. 13

§ 1. De bevoegde overheidsinstantie kan geheel of gedeeltelijk uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van de administratieve geldboete toekennen voor zover zij geen andere administratieve geldboete heeft opgelegd aan de persoon die de inbreuk begaan heeft gedurende een periode van een jaar voorafgaand aan het begaan van de inbreuk.

§ 2. Het uitstel geldt voor een proefperiode van een jaar. De proefperiode gaat in vanaf de datum van kennisgeving van de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete.

§ 3. Het uitstel wordt van rechtswege herroepen wanneer een nieuwe inbreuk leidt tot een beslissing die een nieuwe administratieve geldboete oplegt.

De administratieve geldboete waarvan de betaling uitvoerbaar wordt door de herroeping van het uitstel, wordt zonder beperking samengevoegd met die welke wordt opgelegd voor de nieuwe inbreuk.

Art. 14

Er kan geen administratieve geldboete worden opgelegd meer dan twee jaar na de dag waarop de inbreuk werd gepleegd.

Art. 15

§ 1. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 8, § 1, tweede lid, zendt de bevoegde

Art. 11

En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des fait est prononcée. Celle-ci ne peut être supérieure à 10 000 euros ni au total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.

Art. 12

Si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné pour cette infraction dans l'annexe, sans toutefois être inférieur à 60 euros.

Art. 13

§ 1^{er}. L'autorité publique compétente peut accorder, en tout en en partie, le sursis à l'exécution du paiement de l'amende administrative pour autant qu'elle n'ait pas infligé une autre amende administrative au contrevenant dans un délai d'un an précédant l'infraction.

§ 2. Le sursis vaut pendant une période probatoire d'un an. La période probatoire commence à courir à partir de la date de notification de la décision d'infliger une amende administrative.

§ 3. Le sursis est révoqué de plein droit lorsqu'une nouvelle infraction donne lieu à une décision infligeant une nouvelle amende administrative.

L'amende administrative dont le paiement devient exécutoire suite à la révocation du sursis est cumulée sans limite avec celle infligée du chef de la nouvelle infraction.

Art. 14

Aucune amende administrative ne peut être infligée plus de deux ans à compter du jour où l'infraction a été commise.

Art. 15

§ 1^{er}. Lorsqu'une infraction est constatée conformément à l'article 8, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, l'autorité

overheidsinstantie aan de betrokkene binnen een termijn van dertig dagen te rekenen van de dag waarop de inbreuk werd vastgesteld, een afschrift van het in artikel 8, § 1, tweede lid, bedoelde proces-verbaal.

Wanneer een vermeende inbreuk wordt vastgesteld op basis van een klacht zendt de bevoegde overheidsinstantie, behoudens de gevallen van onontvankelijkheid bedoeld in artikel 6, eerste en tweede lid, en in de gevallen bedoeld in artikel 6, derde lid, en artikel 7, § 3, binnen de dertig dagen na de ontvangst van de klacht een afschrift van deze klacht aan de betrokkene.

§ 2. De in paragraaf 1, eerste en tweede lid, bedoelde afschriften worden vergezeld van een geschrift met vermelding van:

1° de feiten waarvoor de procedure van administratieve geldboete gestart is;

2° de dagen en uren waarop de vervoerder of terminal-exploitant het recht heeft om het dossier te consulteren;

3° het recht om zicht te laten bijstaan door een raadsman;

4° de mogelijkheid om binnen de dertig dagen na de verzenddatum van de kennisgeving de verweermiddelen per brief, per fax of per elektronisch bericht aan de bevoegde overheidsinstantie te laten worden en eventueel het verzoek om gehoord te worden.

§ 3. Indien de bevoegde overheidsinstantie een verzoek ontvangt, in overeenstemming met paragraaf 2, 4°, beschikt zij over vijftien dagen, volgend op de ontvangst van dit verzoek, om de datum van de hoorzitting aan de betrokkene per brief, per fax of per elektronisch bericht te melden. De hoorzitting moet plaatsvinden na de vijftiende en uiterlijk op de dertigste dag na de verzending van de mededeling van de datum van de hoorzitting.

Art. 16

Niet eerder dan na afloop van de in artikel 15, § 2, 4°, bedoelde termijn van dertig dagen of, in voorkomend geval, na het horen van de betrokkene, neemt de bevoegde overheidsinstantie een beslissing betreffende de feiten die het voorwerp uitmaken van de procedure. Zij betekent deze beslissing aan de betrokkene bij aangetekende brief. Artikel 53*bis* van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing op dit aangetekend schrijven.

publique compétente notifiée à l'intéressé dans un délai de trente jours à compter à partir du jour où l'infraction est constatée, une copie du procès-verbal visé à l'article 8, paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

Lorsqu'une infraction supposée est constatée sur la base d'une plainte, l'autorité publique compétente notifie dans les trente jours après réception de la plainte, une copie de cette plainte à l'intéressé, sauf dans les cas d'irrecevabilité visés à l'article 6, alinéas 1^{er} et 2, et dans les cas visés à l'article 6, alinéa 3, et à l'article 7, paragraphe 3.

§ 2. Les copies visées au paragraphe 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, sont accompagnées d'un écrit mentionnant:

1° les faits pour lesquels une procédure d'amende administrative est entamée;

2° les jours et les heures pendant lesquels il a le droit de consulter son dossier;

3° le droit de se faire assister par un conseil;

4° la possibilité d'envoyer par lettre, télécopie ou courriel à l'autorité publique compétente, dans un délai de trente jours à compter de la date de la notification les moyens de défense et, éventuellement, une demande d'audition.

§ 3. Si l'autorité publique compétente reçoit une demande conformément au paragraphe 2, 4°, elle dispose de quinze jours à compter de la réception de cette demande pour notifier à l'intéressé par lettre, télécopie ou courriel la date de la séance d'audition. La séance d'audition doit avoir lieu après le quinzième et au plus tard, le trentième jour suivant l'envoi de la notification de la date de la séance d'audition.

Art. 16

Ce n'est qu'après le délai de trente jours visé à l'article 15, paragraphe 2, 4°, ou le cas échéant, après l'audition de l'intéressé, que l'autorité publique compétente prend une décision relative aux faits qui font l'objet de la procédure. Elle notifie cette décision à l'intéressé par lettre recommandée. L'article 53*bis* du Code Judiciaire est applicable à cette lettre recommandée.

De beslissing die een administratieve geldboete oplegt, vermeldt, op straffe van nietigheid, het bedrag ervan, alsook de mogelijke rechtsmiddelen tegen de beslissing.

Gegeven te Brussel, 24 februari 2016

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

De staatssecretaris voor Noordzee,

Bart TOMMELEIN

La décision infligeant une amende administrative indique, sous peine de nullité, son montant ainsi que les voies de recours possibles contre la décision.

Donné à Bruxelles, le 24 février 2016

PHILIPPE

PAR LE ROI:

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Bart TOMMELEIN