

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 juni 2018

WETSONTWERP
betreffende de pleziervaart

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jean-Jacques FLAHAUX**

INHOUD

Blz.

- | | |
|--|---|
| I. Inleidende uiteenzetting door de minister van Mobiliteit, en de staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee..... | 3 |
| II. Algemene bespreking..... | 6 |
| III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen..... | 9 |

Zie:

Doc 54 **3105/ (2017/2018):**

- 001: Wetsontwerp.
002: Erratum.

Zie ook:

- 004: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 juin 2018

PROJET DE LOI
relatif à la navigation de plaisance

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jean-Jacques FLAHAUX**

SOMMAIRE

Pages

- | | |
|--|---|
| I. Exposés introductifs du ministre de la Mobilité, et du secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord..... | 3 |
| II. Discussion générale..... | 6 |
| III. Discussion des articles et votes..... | 9 |

Voir:

Doc 54 **3105/ (2017/2018):**

- 001: Projet de loi.
002: Erratum.

Voir aussi:

- 004: Texte adopté par la commission.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncetlet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Olivier Henry, Emir Kir, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie
Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

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
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

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 an-
nexes)
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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 5 juni 2018. Bij de indiening werd de urgentie conform artikel 51 van de Grondwet gevraagd. Het is de bedoeling dat de wet op 1 juli 2018 in werking treedt.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER FRANÇOIS BELLOT, MINISTER VAN MOBILITEIT, EN DE HEER PHILIPPE DE BACKER, STAATSSECRETARIS VOOR BESTRIJDING VAN DE SOCIALE FRAUDE, PRIVACY EN NOORDZEE

1. Uiteenzetting van de minister van Mobiliteit

De minister van Mobiliteit verwijst naar de memorie van toelichting (Doc 54 3105/1, blz. 4-19).

2. Uiteenzetting van de staatssecretaris voor de Noordzee

Voorliggend wetsontwerp bewerkstelligt een sterke administratieve vereenvoudiging. Men hoeft maar te denken aan de unieke registratie en digitale examens. Maar ook de regelgeving zelf wordt eenvoudiger en eenduidiger door ze te bundelen in één enkele wet daar waar ze vroeger verspreid zat over maar liefst 25 verschillende wetteksten.

Het doel is te voorzien in een omkadering die pleziervaarders enerzijds minder administratieve rompslomp oplegt en anderzijds hen op een verantwoorde en veilige manier laat genieten van boottochten op onze Noordzee en in onze binnenwateren.

Om tot deze wet te komen, is op zoek gegaan naar een maximaal draagvlak. De sector – de individuele pleziervaarder en het Federaal Overlegplatform (FOP) – werd geraadpleegd.

In eerste instantie zijn de voorstellen inzake uitrusting en brevettering van de werkgroepen van het FOP samen met een lijst van knelpunten aan het brede publiek kenbaar gemaakt.

Aan de hand van de publieksbevraging werd nagegaan in welke mate deze voorstellen breed gedragen werden en of de knelpunten inderdaad als dusdanig werden ervaren.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 5 juin 2018. Lors du dépôt du projet, une demande d'examen en urgence a été introduite conformément à l'article 51 du règlement de la Chambre. L'idée est que la loi entre en vigueur le 1^{er} juillet 2018.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS DE MM. FRANÇOIS BELLOT, MINISTRE DE LA MOBILITÉ, ET PHILIPPE DE BACKER, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE SOCIALE, À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE ET À LA MER DU NORD

1. Exposé du ministre de la Mobilité

Le ministre de la Mobilité renvoie à l'exposé des motifs (DOC 54 3105/1, pp. 4-19).

2. Exposé du secrétaire d'État à la Mer du Nord

Le projet de loi à l'examen est porteur d'une grande simplification administrative, comme en témoignent ne fût-ce que l'enregistrement unique et les examens numériques. En outre, la réglementation elle-même sera plus simple et plus claire, du fait qu'elle sera concentrée dans une seule loi, alors qu'elle était jusqu'ici disséminée dans pas moins de 25 textes de loi différents.

L'objectif est de proposer un encadrement qui, d'une part, comporte moins de lourdeurs administratives pour les plaisanciers et, d'autre part, leur permette de profiter, de manière à la fois responsable et sûre, de sorties en bateau en mer du Nord et sur nos voies navigables intérieures.

Pour l'élaboration de ce projet, le gouvernement a cherché à recueillir le soutien le plus large possible et a donc consulté le secteur (le plaisancier individuel et la Plateforme de concertation fédérale (PCF)).

Dans un premier temps, les propositions en matière d'équipement et de délivrance des brevets formulées par les groupes de travail de la PCF ainsi qu'une liste de problèmes ont été présentées au grand public.

À l'aide d'une consultation publique, il a été examiné dans quelle mesure ces propositions étaient soutenues par la population et si les problèmes listés étaient réellement perçus comme tels.

Op deze publieke bevraging kwamen 1659 reacties. De knelpunten werden daarbij grotendeels ondersteund. De voornaamste daarbij zijn:

1. De dubbele registratie van het pleziervaartuig voor de zee- en binnenwateren.
2. Het onduidelijk onderscheid tussen privaat en commercieel gebruik.
3. De verouderde lijst van de uitrusting.
4. Het gebrek aan uniforme vereisten voor de praktische opleidingen bij de vaarscholen.
5. De regelgeving die verspreid is over de talrijke regelgevende instrumenten.

Het resultaat van dit uitgebreid deliberatief voortraject, ligt voor met daarbij drie luiken:

1. veiligheid en uitrusting.
2. Brevetering of de vaarbevoegdheidsbewijzen.
3. De handhaving.

Ten eerste de veiligheid en uitrusting. Daarbij zullen de specifieke voorwaarden waaraan een pleziervaartuig moet voldoen, vastgelegd worden in de uitvoeringsbesluiten.

In dit wetsontwerp wordt reeds vastgelegd dat Belgische pleziervaartuigen die ingezet worden voor bedrijfs- of beroepsgebruik, een certificaat van deugdelijkheid moeten kunnen voorleggen. Dit levert het bewijs dat het vaartuig geschouwd is en voldoet aan alle wettelijke en reglementaire vereisten. Nieuw daarbij is dat dit niet enkel geldt wanneer pleziervaarders zich op onze Noordzee begeven, maar evengoed wanneer ze onze binnenwateren bevaren. Het zou immers ongegrond zijn hier verschillende gradatie in veiligheidsvereisten in te voeren.

Om deze schouwingen uit te voeren is bovendien ruimte gelaten om dit -voornamelijk voor vaartuigen langer van 24 meter – te laten afhandelen door een private speler. Los van het feit dat dit me niet meteen een kerntaak van de overheid lijkt, zijn internationale spelers ook veel beter uitgerust om deze taak op zich te nemen, aangezien zij het best op de hoogte zijn van internationale en nationale vereisten.

Daarbij is het ook de bedoeling dat we steeds een level playing field creëren. Het kan nooit de bedoeling zijn dat de voorwaarden in het belang van de veiligheid die onze pleziervaart wordt opgelegd, hen een concurrentieel nadeel opleveren. Evenmin kan het zo zijn dat burgers die een boottocht willen maken, afhankelijk van de vlag van de boot, blootgesteld worden aan grotere

Cette consultation publique a recueilli 1659 réponses. Les problèmes ont, en grande partie, été reconnus comme tels. Les principaux problèmes sont les suivants:

1. le double enregistrement du navire de plaisance pour la navigation en mer et en eaux intérieures;
2. la distinction ambiguë entre utilisation privée et utilisation commerciale;
3. la liste obsolète des équipements;
4. l'absence d'exigences uniformes pour les formations pratiques dans les écoles de navigation;
5. la réglementation, qui est dispersée dans les nombreux instruments réglementaires.

Ce vaste travail préliminaire délibératoire a abouti à la définition de trois volets:

1. sécurité et équipements;
2. délivrance des brevets et brevets d'aptitude;
3. contrôle de l'application de la réglementation.

Le secrétaire d'État évoque en **premier lieu** la sécurité et les équipements. Les conditions spécifiques auxquelles un navire de plaisance doit satisfaire seront déterminées dans les arrêtés d'exécution.

Le projet de loi à l'examen prévoit déjà que les navires de plaisance belges utilisés à des fins commerciales ou professionnelles sont tenus de pouvoir présenter un certificat de navigabilité, qui prouve que le navire a été contrôlé et respecte toutes les exigences légales et réglementaires. La nouveauté réside dans le fait que cette règle ne vaut pas uniquement lorsque les navires de plaisance naviguent dans notre mer du Nord, mais également lorsqu'ils empruntent nos eaux intérieures. Il ne serait en effet pas justifié de prévoir plusieurs degrés d'exigences de sécurité.

En outre, une certaine marge de manœuvre a été laissée s'agissant de l'exécution de ces contrôles, afin que des acteurs privés puissent également les effectuer, notamment pour les navires de plus de 24 mètres de long. Indépendamment du fait que le secrétaire d'État ne considère pas qu'il s'agisse d'une mission centrale des autorités publiques, les acteurs internationaux sont également bien mieux équipés pour assurer cette tâche, étant donné qu'ils sont les plus au fait des exigences nationales et internationales.

À cet égard, le but est également de créer en permanence des conditions de concurrence équitables et ne peut jamais être que les conditions de sécurité imposées à notre navigation de plaisance lui causent un préjudice concurrentiel. Les citoyens qui souhaitent faire une promenade en bateau ne peuvent pas non plus être exposés à des dangers plus importants, selon le

gevaaren. Daarom zal de verplichting tot een bijkomende schouwing ook ingevoerd worden voor pleziervaartuigen die in onze wateren varen onder een niet-Belgische vlag.

Tot slot zijn er ook nog andere veiligheidsvereisten die afgewogen moeten worden. Denk daarbij maar aan het dragen van een reddingsvest of het uitrusten van elk voertuig met *Automatic Identification System* (AIS). In welke mate dit wenselijk is – opnieuw na overleg met de sector – zal later bepalen of dit in een uitvoeringsbesluit wordt vastgelegd.

Ten tweede is er de brevetering. Het algemeen principe is eenvoudig: iedereen die op Belgische wateren een pleziervaartuig bestuurt, moet een vaarbevoegdheidsbewijs bezitten.

Niettemin kunnen uitzonderingen worden toegekend. Vandaag is het zo dat de er een vrijstelling is voor de gewone pleziervaarder op de territoriale zee en op de binnenwateren indien zijn pleziervaartuig niet sneller kan varen dan 20 kilometer per uur of niet langer is dan 15 meter. Aan deze uitzondering zal niet worden geraakt en zal daarom worden opgenomen in de uitvoeringsbesluiten.

Deze uitzondering geldt uiteraard niet voor een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsgebruik. Hier geldt de algemene regel. Een pleziervaartuig dat gehuurd wordt met bemanning, moet steeds bestuurd worden door een persoon die in het bezit is van een vaarbevoegdheidsbewijs. Al neemt dit uiteraard weer niet weg dat een burger uiteraard wel nog een pleziervaartuig kan huren zonder te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs.

Ook bij de vaarbevoegdheidsbewijzen wordt enige soepelheid toegepast. Deze kunnen afgeleverd worden door de Belgische overheid, maar ook een buitenlands bewijs is mogelijk net als een bewijs afgeleverd door een privé-instelling. Daarbij kan worden gedacht aan de opleidingen die jobstudenten krijgen in het begin van de zomer bij een zeilclub om jongeren te leren zeilen, of een opleiding die door een verhuurfirma wordt gegeven aan zijn personeelsleden.

Om de gelijkwaardigheid van deze buitenlandse of private bewijzen te controleren, wordt wel een toezichtscommissie opgericht van experts uit de pleziervaart en de overheid.

Ten derde en tot slot komt de handhaving van deze regelgeving aan bod.

pavillon du bateau. Pour cette raison, l'obligation d'une visite supplémentaire sera également instaurée pour les bateaux de plaisance naviguant dans nos eaux sous pavillon non belge.

Enfin, il faut également examiner d'autres exigences de sécurité, comme le port d'un gilet de sauvetage ou le fait d'équiper chaque navire d'un système d'identification automatique (SIA). La mesure dans laquelle cela est souhaitable – de nouveau après concertation avec le secteur – déterminera ultérieurement si cela sera fixé dans un arrêté d'exécution.

Deuxièmement, il y a le brevetage. Le principe général est simple: toute personne conduisant un navire de plaisance dans les eaux belges doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.

Des exceptions peuvent néanmoins être octroyées. Actuellement, il existe une dispense pour le plaisancier ordinaire en mer territoriale et dans les eaux de navigation intérieure si le navire de plaisance ne dépasse pas 20 kilomètres par heure ou 15 mètres. Cette exception sera maintenue et sera, dès lors, inscrite dans les arrêtés d'exécution.

Cette exception ne vaut évidemment pas pour un navire de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle auquel s'applique la règle générale. Un navire de plaisance qui est loué avec de l'équipage, doit toutefois toujours être conduit par une personne titulaire d'un brevet d'aptitude. Il n'en demeure évidemment pas moins de nouveau qu'un citoyen pourra bel et bien encore louer un navire de plaisance sans disposer d'un brevet d'aptitude.

Une certaine souplesse est également appliquée en ce qui concerne les brevets d'aptitude. Ceux-ci peuvent être délivrés par les autorités belges, mais un brevet étranger est également possible tout comme un brevet délivré par une société privée. À cet égard, on peut songer aux formations que reçoivent les étudiants jobistes au début de l'été dans un club de voile afin d'apprendre à des jeunes à naviguer, ou une formation qui est dispensée par une société de location à son personnel.

Une commission de contrôle composée d'experts de la navigation de plaisance et des pouvoirs publics sera toutefois mise en place afin de contrôler l'équivalence de ces brevets étrangers ou privés.

Troisièmement et pour finir, il aborde l'application de cette réglementation.

Hierbij zullen taken toegekend worden aan de scheepvaartcontrole, maar hiernaast zal ook de scheepvaartpolitie worden aangesteld. Opdat zij hun taken zouden kunnen uitoefenen, is het uiteraard noodzakelijk dat de inspectiediensten aan boord kunnen gaan van de pleziervaartuigen en bijgevolg vrije toegang hebben tot de jachthavens. Voor hen die het eigendomsrecht en privacy hoog in het vaandel dragen: uiteraard is er om de bewoonde gedeelten te betreden een toelating van de onderzoeksrechter nodig.

Overtredingen bij nalatigheid van de registratie of het varen zonder vaarbevoegdheidsbewijs, worden bestraft met een vast bedrag.

Bij andere overtredingen, zoals het niet in orde zijn met de minimale uitrusting, geldt een vork van 26 tot 5000 euro. Simpelweg omdat het ene uitrustingsonderdeel niet even cruciaal is voor de veiligheid als het andere. Hoe deze lijst van veiligheidsonderdelen er exact zal uitzien en de boetes hieraan gekoppeld, worden eveneens vastgelegd in de uitvoeringsbesluiten. In het geval de overtredingen begaan worden met pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsgebruik, wordt het bedrag van de boete bovendien verdubbeld.

De keuze om daarbij te werken met administratieve geldboetes, is tweeledig. Ten eerste gaat het hier om kleine technische inbreuken. Deze doorschuiven naar de bevoegde rechtbanken, zou een enorme overbelasting met zich meebrengen. Ten tweede is een efficiënt en effectief sanctioneringsbeleid nodig om zo de overtreder op een snelle en rechtvaardige manier te bestraffen wat zal leiden tot een correcte naleving van de pleziervaartwetgeving.

Steeds werd uitgegaan van drie principes:

1. Administratieve vereenvoudiging voor de overheid maar vooral de pleziervaarder.
2. Responsabilisering van de pleziervaarder.
3. Het verhogen van de veiligheid.

Deze drie principes zullen ertoe bijdragen te komen tot een verantwoorde en veilige pleziervaart zonder overbodige administratieve rompslomp.

II. — ALGEMENE BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Daphné Duméry (N-VA) looft het feit dat de staatssecretaris zijn belofte de verspreide wetgeving betreffende de pleziervaart te vereenvoudigen en in één

À cet égard, des tâches seront confiées au contrôle de la navigation, mais aussi à la police de la navigation. Afin qu'ils puissent exercer leurs tâches, il est bien sûr nécessaire que les services d'inspection puissent monter à bord des navires de plaisance et aient dès lors librement accès aux ports de plaisance. À l'intention des personnes qui accordent une grande importance au droit de la propriété et au respect de la vie privée, le secrétaire d'État précise qu'une autorisation du juge d'instruction sera bien sûr nécessaire pour pénétrer dans les parties habitées.

Les infractions que constituent l'omission d'enregistrement ou la navigation sans brevet de compétence sont sanctionnées par un montant fixe.

Pour les autres infractions, comme le fait de ne pas disposer de l'équipement minimum, c'est une fourchette de 26 à 5000 euros qui s'applique, tout simplement parce que les éléments d'équipement ne sont pas aussi cruciaux les uns que les autres pour la sécurité. Le contenu exact de cette liste d'équipements de sécurité et les amendes qui y seront associées seront également fixés dans les arrêtés d'exécution. Lorsque les infractions sont commises avec des navires de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle, le montant de l'amende est en outre doublé.

Le choix d'utiliser des amendes administratives repose sur deux raisons. Premièrement, il s'agit en l'occurrence de petites infractions techniques. Les porter devant les tribunaux compétents entraînerait une énorme surcharge de travail. Deuxièmement, une politique de sanction efficace et effective est nécessaire pour punir le contrevenant de manière rapide et juste, ce qui entraînera une application correcte de la législation sur la navigation de plaisance.

On se base systématiquement sur trois principes:

1. Une simplification administrative pour les autorités, mais surtout pour le plaisancier.
2. Une responsabilisation du plaisancier.
3. Une augmentation de la sécurité.

Ces trois principes contribueront à développer une navigation de plaisance responsable et sûre sans tracasseries administratives superflues.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

Mme Daphné Duméry (N-VA) se félicite que le secrétaire d'État ait tenu sa promesse de simplifier la législation dispersée sur la navigation de plaisance et de

wet onder te brengen heeft waargemaakt. Zij vraagt zich wel af of de talrijke uitvoeringsbesluiten uiteindelijk niet opnieuw dezelfde complexiteit zullen teweegbrengen. De Koning kan evenwel krachtens artikel 7 bepalen aan welke voorwaarden de pleziervaartuigen moeten voldoen die voor registratie in aanmerking komen. Hoe zullen de controles van de deugdzzaamheidscertificaten worden verstrengd? Hoe zullen de deugdelijkheids-certificaten er uiteindelijk uitzien? Zullen de voorlopige certificaten dezelfde zijn als voorheen of worden aangepast? Het gelijk speelveld is van essentieel belang voor een kust die niet lang is en door pleziervaartuigen uit Nederland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk wordt aangedaan. Hoe zullen de schouwingen voor een gelijk speelveld van alle vaartuigen zorgen? Welk type vaartuig wordt krachtens artikel 11 vrijgesteld? Zullen de STWC-licenties bij koninklijk besluit worden verstrekt want ze worden niet in de wet vermeld?

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) vraagt zich af of het Waals en het Vlaams Gewest werden geraadpleegd na de ingevolge het advies van de Raad van State aangebrachte wijzigingen. Veel zal bij koninklijk besluit worden geregeld. Misschien waren deze zaken beter opgenomen in de wet.

De heer Eric Van Rompuy (CD&V) verheugt zich over het wetsontwerp. Een gelijk speelveld creëren tussen binnen- en binnenlandse vaartuigen is essentieel. De commerciële exploitatie wordt vereenvoudigd. Ook de watersporters zullen in deze wet hun gading vinden. Wie is bevoegd voor de uitvoeringsbesluiten? Zijn er internationale standaarden? Hoe zal de verzekeringsplicht worden geregeld? Zal de strakke timing worden gehaald?

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) constateert dat de pleziervaart – ook voor commerciële en professionele doeleinden – almaar uitbreiding neemt. De binnenvaart – het onderhoud van kanalen en rivieren – is een gewestelijke bevoegdheid. De nationale normen waren evenwel ruim voorbijgestreefd. De periodieke technische controle is broodnodig in het licht van de vele wrakken die door de eigenaars werden achtergelaten.

2 Antwoorden van de regering

1. De minister van Mobiliteit

Vereenvoudiging en timing

Niet minder dan zeven wetten, vijftien koninklijke besluiten en vijf ministeriële besluiten werden gereduceerd

l'inscrire dans une seule et même loi. Elle se demande toutefois si les nombreux arrêtés d'exécution ne risquent pas, en fin de compte, de réintroduire le même niveau de complexité. Elle observe que l'article 7 dispose que le Roi pourra fixer les conditions que les bateaux de plaisance devront remplir pour être enregistrés. Comment les contrôles des certificats de navigabilité seront-ils renforcés? Comment les certificats de navigabilité se présenteront-ils en fin de compte? Les certificats provisoires seront-ils les mêmes qu'auparavant ou seront-ils modifiés? L'égalité des règles est essentielle pour notre littoral, qui n'est pas long et qui est fréquenté par des bateaux de plaisance en provenance des Pays-Bas, de France et du Royaume-Uni. Comment les visites assureront-elles l'égalité des règles pour tous les navires? Quelle est la catégorie pouvant être dispensée en vertu de l'article 11? Les licences STWC seront-elles délivrées par arrêté royal dès lors qu'elles ne sont pas mentionnées dans la loi?

Mme Isabelle Poncelet (cdH) demande si la Région wallonne et la Région flamande ont été consultées après les modifications apportées à la suite de l'avis du Conseil d'État. Beaucoup de choses seront réglementées par voie d'arrêté royal. Il aurait peut-être été préférable d'inscrire ces points dans la loi.

M. Eric Van Rompuy (CD&V) salue le projet de loi. Il est essentiel d'adopter des règles identiques pour les navires nationaux et étrangers. L'exploitation commerciale sera simplifiée. Les amateurs de sports nautiques trouveront également leur avantage dans cette loi. Qui sera compétent pour les arrêtés d'exécution? Existe-t-il des normes internationales? Comment l'obligation d'assurance sera-t-elle organisée? Le calendrier serré sera-t-il respecté?

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) observe que la navigation de plaisance – également à des fins commerciales et professionnelles – est en expansion. La navigation intérieure, c'est-à-dire l'entretien des canaux et des rivières, est cependant une compétence régionale. Toutefois, les normes nationales étaient largement dépassées. Un contrôle technique périodique est indispensable au vu des nombreuses épaves abandonnées par les propriétaires.

2. Réponses du gouvernement

1. Le ministre de la Mobilité

Simplification et calendrier

Pas moins de sept lois, quinze arrêtés royaux et cinq arrêtés ministériels ont été fusionnés dans une seule loi

tot één enkele wet en een tweetal uitvoeringsbesluiten. Heel dit wettelijk arsenaal zal op 1 januari 2019 in werking treden.

Wrakken

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal om de vijf jaar de eigenaars van geregistreerde vaartuigen aanschrijven om na te gaan of ze nog in het bezit zijn van hun vaartuig, het gebruiken en of het nog aan alle technische vereisten voldoet. Alleen zo zal worden vermeden dat teveel heren der wrakken worden achtergelaten.

2. De staatssecretaris voor de Noordzee

Uitvoeringsbesluiten

De wetgeving is thans eenduidig. Door de enorme diversiteit van de pleziervaart is het niet mogelijk alles in detail in de wet op te nemen. De afmetingen van zeilen en touwen, bijvoorbeeld, horen eerder in de uitvoeringsbesluiten dan in de basiswetgeving thuis.

Timing

In het najaar moet het wettelijk arsenaal klaar zijn om met de registratie te kunnen starten.

Deugdzzaamheidscertificaat

Dit zal dezelfde vorm en inhoud hebben als het huidige.

Type vrijgesteld vaartuig

Dit bestaat reeds voor de binnenwateren en wordt thans uitgebreid naar de Noordzee. Het betreft hier vaartuigen van niet meer dan 15 meter en waarvan de maximumsnelheid 20 kilometer per uur bedraagt.

STWC-licenties

De sportbrevetten en -diploma's van zowel de Vlaamse als Waalse sportfederaties zullen worden erkend zodat men kan lesgeven op het niveau van het betreffende brevet en diploma.

Bevoegdheid

De koninklijke besluiten komen na overleg tot stand. Een deel van de technische vereisten is internationaal, vermits hieromtrent richtlijnen bestaan.

et deux arrêtés d'exécution. Tout cet arsenal législatif entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Épaves

Le SPF Mobilité et Transports écrira tous les cinq ans aux propriétaires des navires enregistrés pour leur demander s'ils sont encore en possession de leurs navires respectifs, s'ils les utilisent et si ces navires sont encore conformes à toutes les exigences techniques. C'est la seule façon d'éviter que trop d'épaves soient abandonnées ici et là.

2. Secrétaire d'État à la Mer du Nord

Arrêtés d'exécution

La législation sera désormais claire. Eu égard à l'immense diversité qui caractérise la navigation de plaisance, il est impossible de tout prévoir en détail dans la loi. Les dimensions des voiles et des cordes, par exemple, doivent être fixées dans des arrêtés d'exécution plutôt que dans la législation de base.

Calendrier

L'arsenal législatif permettant de lancer la procédure d'enregistrement devra être prêt pour l'automne.

Certificat de navigabilité

Ce certificat aura la même forme et le même contenu que l'actuel certificat.

Navires bénéficiant d'une dispense

Cette dispense existe déjà pour les eaux de navigation intérieure. Elle est à présent étendue à la Mer du Nord. Elle vise les navires qui ne dépassent pas 15 mètres et 20 kilomètres par heure.

Licences STCW

Les brevets et diplômes sportifs délivrés par les fédérations sportives wallonnes ou flamandes seront reconnus de façon à permettre aux titulaires de donner cours au niveau du brevet ou du diplôme en question.

Compétence

Les arrêtés royaux seront pris à l'issue d'une concertation. Une partie des exigences techniques sont imposées à l'échelon international car il existe des directives à ce sujet.

3. Replieken

Mevrouw Daphné Dumery (N-VA) wenst de bevestiging te ontvangen van het feit dat alle uitvoeringsbesluiten voor eind 2018 uitgevaardigd zullen zijn.

4. Bijkomend antwoord

De minister en de staatssecretaris maken zich sterk dat alle uitvoeringsbesluiten voor eind 2018 klaar zullen zijn.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikelen 1 tot 31

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd – op een aantal taalkundige en wetgevingstechnische correcties na – eenparig aangenomen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt ongewijzigd en eenparig aangenomen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Jean-Jacques FLAHAUX

Karine LALIEUX

Uitvoeringsbesluiten krachtens de artikelen 105 of 108 van de Grondwet: art. 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 17 en 30.

3. Répliques

Mme Daphné Dumery (N-VA) demande confirmation du fait que tous les arrêtés d'exécution seront pris pour la fin 2018.

4. Réponse complémentaire

Le ministre et le secrétaire d'État affirment que tous les arrêtés d'exécution seront prêts pour la fin 2018.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Articles 1^{er} à 31

Ces articles sont successivement adoptés à l'unanimité, sans discussion ni modification, hormis quelques corrections d'ordre linguistique et légistique.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté à l'unanimité sans modification.

Le rapporteur,

La présidente,

Jean-Jacques FLAHAUX

Karine LALIEUX

Arrêtés d'exécution pris en vertu des articles 105 ou 108 de la Constitution: art. 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 17 et 30.