

La première échéance fixée à cette fin l'est par le paragraphe 2, qui détermine la « date de référence » – c'est-à-dire, plus précisément, la date ultime – à laquelle doivent être introduits les cadres stratégiques communs destinés à servir de référence pour l'élaboration des programmes en question.

La date retenue par le paragraphe 2 est le 15 juillet 2016.

Comme cette date est aujourd'hui dépassée, il conviendra de revoir le calendrier qui a été prévu.

À cette occasion, pour éviter toute atteinte au principe de la légitime confiance et toute violation des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination, l'auteur de l'arrêté en projet veillera à prévoir des délais raisonnablement suffisants pour permettre aux organisations accréditées de se conformer aux nouvelles règles applicables.

2. Au vu de ce que prévoient les première et deuxième phrases du paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État n'aperçoit pas la nécessité du paragraphe 3, alinéa 1^{er}.

Cette dernière disposition sera donc omise.

Articles 55 et 56

Il y a lieu d'intervertir les articles 55 et 56.

Article 56

Vu l'observation qui a été formulée à propos du chapitre 7, les mots « , à l'exception du chapitre 7 qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017 » seront omis.

Le greffier, Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Le président,
Pierre LIÉNARDY

Notes

(*) Ce délai résulte de l'article 84, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, in fine, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

(1) Article 2, 23^o, de la loi du 19 mars 2013 'relative à la Coopération belge au Développement'.

(2) L'article 38 du projet d'arrêté attribue aussi un pouvoir de décision à l'administration. Toutefois, comme indiqué dans l'observation particulière qui sera formulée à propos de cet article, le pouvoir de décision qu'il confère à l'administration s'expose à une objection de principe.

(3) On songe, par exemple, à du matériel informatique ou de bureau mis à disposition par une entreprise qui n'a pas pour objet la mise à disposition ou la vente d'un tel matériel.

De eerste vervaldag in dat verband wordt bepaald in paragraaf 2, die de "referentiedatum" vastlegt – of in andere – en nauwkeurigere – bewoordingen de uiterste datum – waarop de gemeenschappelijke strategische kaders moeten worden ingediend, die als referentie moeten dienen voor het opzetten van de programma's in kwestie.

De datum die bepaald wordt in paragraaf 2 is 15 juli 2016.

Aangezien die datum thans reeds voorbij is, dient het aldus vastgestelde tijdschema te worden herzien.

Om elke schending van het beginsel van het gewettigd vertrouwen en van de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie te voorkomen, dient de steller van het ontwerpbesluit bij die gelegenheid te voorzien in termijnen die redelijkerwijze lang genoeg zijn opdat de erkende organisaties zich naar de nieuwe toepasselijke regels kunnen gedragen.

2. Gelet op hetgeen bepaald worden paragraaf 1, eerste en tweede zin, ziet de Raad van State het nut van paragraaf 3, eerste lid, niet in.

Die laatste bepaling behoort dan ook te vervallen.

Artikelen 55 en 56

De artikelen 55 en 56 dienen onderling van plaats te worden verwisseld.

Artikel 56

Gelet op de opmerking die geformuleerd is met betrekking tot hoofdstuk 7 dienen de woorden "met uitzondering van hoofdstuk 7, dat in werking treedt op 1 januari 2017" geschrapt te worden.

De griffier, Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

De voorzitter,
Pierre LIÉNARDY

Nota's

(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, §1, eerste lid, 2^o, in fine, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

(1) Artikel 2, 23^o, van de wet van 19 maart 2013 'betreffende de Belgische Ontwikkelingssamenwerking'.

(2) Ook in artikel 38 van het ontwerpbesluit wordt aan de administratie een beslissingsbevoegdheid verleend. Zoals aangegeven in de bijzondere opmerking die hierna over dat artikel wordt geformuleerd, stuit de beslissingsbevoegdheid die bij dat artikel aan de administratie wordt verleend, echter op een principieel bezwaar.

(3) Men denke bijvoorbeeld aan informaticamateriaal of kantoorbenodigdheden die ter beschikking gesteld worden door een bedrijf waarvan het doel niet bestaat in het ter beschikking stellen of het verkopen van dergelijk materiaal.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2021/42023]

16 JUI 2021. — Arrêté royal concernant la navigation sans équipage dans les zones maritimes belges et modifiant divers arrêtés royaux

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal qui est soumis à Votre signature concerne l'élaboration d'un cadre juridique pour les tests de navigation sans équipage dans les zones maritimes belges. Ce cadre sera appelé à être révisé lors de l'adoption d'un cadre juridique international spécifique pour la navigation sans équipage, qui n'existe pas encore à ce jour.

En réponse à la remarque du Conseil d'Etat relative à la définition de la notion de 'navire sans équipage' dans l'article 1^{er}, 2^o du projet présenté, il convient d'exposer d'abord l'objectif de flexibilité du législateur dans la rédaction de la définition, vu l'absence actuelle de définition du terme 'navire sans équipage' au niveau international. La définition, rédigée en termes généraux, vise une grande diversité de projets de navires sans équipage.

Actuellement, « tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes,

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2021/42023]

16 JUNI 2021. — Koninklijk besluit betreffende onbemande vaart in Belgische maritieme zones en tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat U ter ondertekening wordt voorgelegd betreft de uitwerking van een wettelijk kader voor de testen met onbemande schepen in de Belgische maritieme zones. Dit kader zal moeten worden herzien bij de goedkeuring van een specifiek internationaal wettelijk kader voor de onbemande scheepvaart, dat momenteel nog niet bestaat.

Als antwoord op de opmerking van de Raad van State met betrekking tot de definitie van het begrip "onbemand schip" in het eerste artikel, 2^o, van het voorgelegde ontwerp, dient gewezen te worden op de flexibiliteit die de wetgever beoogde bij de opmaak van de definitie, gelet op het feit dat er vooralsnog geen definitie van de term "onbemand schip" op internationaal niveau bestaat. Met een definitie die in algemene bewoordingen werd opgesteld, wil men een grote diversiteit aan projecten van onbemande schepen bestrijken.

Momenteel geldt: "Elk schip dient te allen tijde goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en

de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage. » (Convention COLREG, règle 5). Cette règle concrétise l'obligation de veille humaine sur de la passerelle de navigation de tout navire.

Ainsi, dans le projet d'arrêté royal présenté, le législateur a choisi de ne pas limiter la définition à la taille du navire, à son mode de pilotage (pilotage par l'intelligence artificielle, téléguidage depuis la côte), ou à la présence ou non à bord d'un équipage ou de passagers. Toutes ces différentes caractéristiques concrètes sont donc visées par la définition de 'navire sans équipage'.

Pour qu'un navire soit visé par la définition de 'navire sans équipage', il y a deux critères qui doivent être remplis : premièrement, que le navire sans équipage soit un navire de mer, et deuxièmement qu'il possède un mode de pilotage dérogeant aux règles internationales en vigueur. Ce mode de pilotage doit permettre d'assurer une veille par d'autre(s) moyen(s) que par un membre de l'équipage sur la passerelle de navigation.

En réponse à la remarque du Conseil d'Etat relative à l'application des Conventions internationales relatives au transport maritime aux navires sans équipages, il convient de souligner que l'Organisation maritime internationale (OMI) mène actuellement un 'Exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes'. Cet exercice vise à identifier si et comment les Conventions Internationales existantes doivent être modifiées pour accommoder des particularités des navires sans équipage, ou si un outil ad hoc doit être développé. Sur la scène internationale, l'application des Conventions internationales visées à l'article 3 du projet présenté est disputé et n'a, en tout cas à ce stade de l'exercice, pas encore été vérifié. En effet, dans sa Circulaire n°1604 instaurant des lignes directrices provisoires pour les essais de navires sans équipage, le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI ne préjuge pas de l'application des Conventions internationales, en utilisant les termes 'Le respect de l'intention des instruments obligatoires doit être assuré.' (Para 2.2.1, MSC.1/Circ. 1604).

L'article 3 précise donc que les navires sans équipage doivent être conformes aux obligations contenues dans les Conventions internationales sélectionnées pour garantir la sécurité des zones maritimes belges. Seul le Ministre peut octroyer une dérogation à ces obligations internationales, selon les règles de dérogation prévues dans chaque instrument.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,

Le Ministre de la Mer du Nord,
V. VAN QUICKENBORNE

Conseil d'Etat,
section de législation

Avis 69.272/4 du 19 mai 2021 sur un projet d'arrêté royal 'concernant la navigation sans équipage dans les zones maritimes belges et modifiant divers arrêtés royaux'

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

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 19 mai 2021. La chambre était composée de Martine Baguet, président de chambre, Luc Cambier et Bernard Blero, conseillers d'Etat, et Anne-Catherine Van Geersdaele, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 19 mai 2021.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'Etat', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au

toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken." (COLREG-Verdrag, Voorschrift 5). Dit voorschrift houdt in dat op de navigatiebrug van elk schip een menselijke wacht aanwezig moet zijn.

Zo heeft de wetgever er in het voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit voor gekozen de definitie niet te beperken op grond van de grootte van het schip, de wijze van besturing ervan (besturing door kunstmatige intelligentie, besturing op afstand vanaf de kust), of de aan- of afwezigheid van een bemanning of passagiers aan boord. Al deze verschillende concrete kenmerken vallen dus onder de definitie van "onbemand schip".

Wil een schip onder de definitie van "onbemand schip" vallen, dan moet aan twee criteria zijn voldaan: ten eerste moet het onbemande schip een zeeschip zijn, en ten tweede moet het een wijze van besturing hebben die afwijkt van de geldende internationale regels. Deze wijze van besturing moet het mogelijk maken dat de wacht wordt gelopen door een ander middel /andere middelen dan een bemanningslid op de navigatiebrug.

Als antwoord op de opmerking van de Raad van State over de toepassing van internationale verdragen inzake zeevervoer met onbemande schepen zij erop gewezen dat de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) momenteel bezig is met een "Regulatory scoping exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)". Doel van deze 'denkoefening' is om na te gaan of en hoe bestaande internationale verdragen moeten worden gewijzigd om rekening te houden met de bijzonderheden van onbemande schepen, dan wel of er een ad-hocinstrument moet worden ontwikkeld. Op internationaal vlak wordt de toepassing van de in artikel 3 van het voorgelegde ontwerp bedoelde internationale verdragen bediscussieerd en is deze, althans in deze fase van de denkoefening, nog niet geïmplementeerd. In haar Circulaire nr. 1604 tot vaststelling van voorlopige richtsnoeren voor testen met onbemande schepen loopt de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO niet vooruit op de toepassing van internationale verdragen en gebruikt zij de woorden: "De naleving van de bedoeling van bindende instrumenten moet worden gegarandeerd." (Paragraaf 2.2.1, MSC.1/Circ. 1604).

In artikel 3 wordt derhalve gepreciseerd dat onbemande schepen moeten voldoen aan de verplichtingen die in de internationale verdragen zijn vervat en die tot doel hebben de veiligheid van de Belgische maritieme zones te waarborgen. Enkel de minister kan een ontheffing van deze internationale verplichtingen verlenen, volgens de regels voor ontheffing die in elk instrument zijn vastgelegd.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,
De Minister van de Noordzee,
V. VAN QUICKENBORNE

Raad van Staat,
afdeling Wetgeving

Advies advies 69.272/4 van 19 mei 2021 over een ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende onbemande vaart in Belgische maritieme zones en tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten'

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

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 19 mei 2021. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 19 mei 2021.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig

fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

RECEVABILITÉ

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

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

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

« Le projet examiné vise à exécuter les dispositions du livre 2, titre 2, chapitre 1^{er}, du Code belge de la Navigation, relatives à l'enregistrement des navires de mer. Il succède ainsi à l'arrêté royal du 4 avril 1996 'relatif à l'enregistrement des navires et à l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires', dont il s'inspire fortement.

Dans ce cadre, l'article 2, § 2, du projet traite de la création d'un registre spécial des navires d'État. Comme le précise la demande d'avis, cette disposition trouve son fondement légal dans l'article 9 d'un avant-projet de loi 'modifiant le Code belge de la Navigation', lequel vise à insérer dans le Code un article 2.2.1.10/1 rédigé comme suit :

'Registres particuliers pour certains navires de mer

Le Roi peut déterminer que des navires de mer spécifiés doivent ou peuvent être enregistrés dans un ou plusieurs registres spéciaux. À cet égard, le Roi peut :

1° déterminer les conditions auxquelles le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable ;

2° réglementer la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés'.

L'article 2, § 2, du projet visant à exécuter une disposition légale qui est encore à l'état d'avant-projet, la saisine de la section de législation est, à son égard, prématurée. La section de législation s'abstient par conséquent de l'examiner.

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

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

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

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

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

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

L'alinéa 1^{er} sera en conséquence omis.

artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ONTVANKELIJKHEID

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

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

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

"Het voorliggende ontwerp beoogt uitvoering te verlenen aan de bepalingen van boek 2, titel 2, hoofdstuk 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek, inzake de registratie van zeeschepen. In die zin volgt het op het koninklijk besluit van 4 april 1996 'betreffende de registratie van zeeschepen en het in werking treden van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen', waardoor het in hoge mate is geïnspireerd.

In dat kader handelt artikel 2, § 2, van het ontwerp over de invoering van een bijzonder register van overheidsvaartuigen. Zoals in de adviesaanvraag staat, vindt die bepaling haar rechtsgrond in artikel 9 van een voorontwerp van wet 'tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek', waarbij in het Wetboek een artikel 2.2.1.10/1 zal worden ingevoegd dat als volgt luidt:

'Bijzondere registers voor bepaalde zeeschepen

De Koning kan bepalen dat nader aangeduide zeeschepen moeten of mogen worden geregistreerd in een of meer bijzondere registers. Daarbij kan de Koning:

1° de voorwaarden bepalen waaraan het zeeschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen;

2° de overmaking van gegevens en de vorm van de daartoe opgemaakte registers regelen, evenals de wijze waarop het register of de registers worden beheerd.'

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

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

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

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

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

BIJZONDERE OPMERKINGEN

AANHEF

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

Het eerste lid moet bijgevolg weggelaten worden.

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

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

Dispositif

Article 1^{er}

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

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

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

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

« 3. Définition des 'navires sans équipages'.

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

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

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

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

Article 3

1. L'article 3 dispose :

« Le navire sans équipage doit être conforme aux conventions maritimes de l'OMI telles qu'entendues à l'article 1.1.2.1 du Code belge de la Navigation, ainsi qu'à la Convention CLC, la Convention BUNKER, la Convention FAL, la Convention WRC et la Convention MLC, pour autant que le navire sans équipage entre dans leur champ d'application ».

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

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

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

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

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

Dispositief

Artikel 1

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

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

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

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

“3. Définition des 'navires sans équipages'.

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

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

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

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

Artikel 3

1. Artikel 3 luidt als volgt:

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

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

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

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

L'auteur du projet a cependant la faculté :

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

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

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

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

3. En outre, il y a lieu de :

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

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

Article 4

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

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

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

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

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

L'article 4 sera revu en ce sens.

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

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

5. Le paragraphe 2 dispose :

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

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

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

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

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

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

3. Daarenboven:

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

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

Artikel 4

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

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

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

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

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

Artikel 4 moet in die zin herzien worden.

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

Paragraaf 1, derde lid, moet bijgevolg weggelaten worden.

5. Paragraaf 2 bepaalt:

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

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

Le greffier,
Anne-Catherine Van Geersdaele

Le Président,
Martine Baguet

16 JUIN 2021. — Arrêté royal concernant la navigation sans équipage dans les zones maritimes belges et modifiant divers arrêtés royaux

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Code belge de la Navigation, les articles 1.1.2.1, 2.2.1.4, 2.2.3.9, 6°, et 3.2.1.2 ;

Vu l'arrêté royal du 26 juin 2020 sur l'enregistrement des navires de mer ;

Vu l'arrêté royal du 21 septembre 2020 fixant les redevances concernant la navigation ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 15 janvier 2021 ;

Vu l'avis de l'Autorité de Protection des Données n° 42/2021, donnée le 1^{er} avril 2021 ;

Vu l'avis 69.272/4 du Conseil d'Etat donné le 19 mai 2021 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3° des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre de la Mer du Nord,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1° « Direction » : la Direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports ;

2° « navire sans équipage » : un navire de mer pouvant, pour tout ou partie de son voyage, naviguer sans intervention humaine ou naviguer en étant dirigé à distance. Pour l'application du présent arrêté, les centres de contrôle à distance sont considérés comme faisant partie intégrante du navire sans équipage.

3° « demandeur » : la personne physique ou morale qui adresse une demande à la Direction pour une autorisation de naviguer pour un navire sans équipage et qui assume la responsabilité relative à ce navire ;

4° « ministre » : le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions.

Art. 2. Les dispositions du présent arrêté s'appliquent aux navires sans équipage qui se trouvent dans les zones maritimes belges.

Art. 3. Le navire sans équipage doit être conforme aux conventions maritimes de l'OMI telles qu'entendues à l'article 1.1.2.1 du Code belge de la Navigation, ainsi qu'à la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER, la Convention WRC et la Convention MLC, ainsi que la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, faite à Londres le 9 avril 1965, pour autant que le navire sans équipage entre dans leur champ d'application et lorsque le ministre, conformément aux traités internationaux, est autorisé à accorder des exemptions dans le permis de navigation.

Art. 4. § 1^{er}. La demande d'autorisation de naviguer est introduite auprès de la Direction selon les instructions de celle-ci qui sont publiées sur le site Web de la Direction.

Les données communiquées sont les suivantes :

1° pour une personne physique : le numéro du registre national du demandeur ;

Pour les personnes physiques qui ne sont pas inscrites au registre national belge, les données d'identification suivantes peuvent être demandées par l'administration :

- a) nom ;
- b) prénom ;
- c) lieu de naissance ;
- d) date de naissance ;
- e) adresse du domicile.

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

De griffier,
Anne-Catherine Van Geersdaele

De Voorzitter,
Martine Baguet

16 JUNI 2021. — Koninklijk besluit betreffende onbemande vaart in Belgische maritieme zones en tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op het Scheepvaartwetboek, artikelen 1.1.2.1, 2.2.1.4, 2.2.3.9, 6° en 3.2.1.2 ;

Gelet op het koninklijk besluit van 26 juni 2020 inzake de registratie van zeeschepen ;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 september 2020 tot vaststelling van de retributies inzake scheepvaart ;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen ;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 15 januari 2021 ;

Gelet op het advies van de Gegevensbeschermingautoriteit n°42/2021, gegeven op 1 april 2021 ;

Gelet op het advies 69.272/4 van de Raad van State gegeven op 19 mei 2021 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 ;

Op de voordracht van de Minister van Noordzee,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit betekent:

1° "Directoraat": het Directoraat-generaal Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer ;

2° "onbemand schip": een zeeschip dat voor zijn volledige reis of een deel daarvan deels zonder menselijke tussenkomst kan varen of dat met besturing vanop afstand kan varen. Voor de toepassing van dit besluit, worden centra voor besturing op afstand beschouwd als een integrerend deel van het onbemande schip.

3° "aanvrager": de natuurlijke of rechtspersoon die een aanvraag om een vaarvergunning voor een onbemand schip bij het Directoraat indient en die de aansprakelijkheid met betrekking tot dit schip opneemt ;

4° "minister": de minister bevoegd voor Maritieme Mobiliteit.

Art. 2. De bepalingen van dit besluit zijn van toepassing op onbemande schepen die zich in de Belgische maritieme zones bevinden.

Art. 3. Het onbemande schip moet voldoen aan de maritieme verdragen van de IMO zoals gedefinieerd in artikel 1.1.2.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, alsook aan het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-verdrag, het WRC-verdrag, het MLC-Verdrag en het Verdrag inzake het gemakkelijkken van het internationale verkeer ter zee, opgemaakt te Londen op 9 april 1965, voor zover het onbemande schip onder het toepassingsgebied ervan valt en waarbij de minister conform de internationale verdragen gemachtigd is om in de vaarvergunning afwijkingen toe te staan.

Art. 4. § 1. De aanvraag voor een vaarvergunning wordt bij het Directoraat ingediend volgens zijn instructies die op de website van het Directoraat zijn bekendgemaakt.

De volgende gegevens worden meegedeeld:

1° voor wat een natuurlijk persoon betreft: de rijksregisternummer van de aanvrager ;

Voor natuurlijke personen niet ingeschreven in het Belgische rijksregister, kunnen volgende identificatiegegevens gevraagd worden door de administratie:

- i) naam ;
- ii) voornaam ;
- iii) geboorteplaats ;
- iv) geboortedatum ;
- v) adres van de woonplaats.

2° pour une personne morale : le numéro d'entreprise du demandeur;

Pour les personnes morales ayant leur siège social à l'étranger, les données d'identification suivantes peuvent être demandées par l'administration :

- i) le numéro d'entreprise;
- ii) la forme juridique;
- iii) la dénomination sociale;
- iv) le droit national de la personne morale;

v) l'adresse du siège statutaire ou, si cette personne morale n'a pas de siège statutaire selon le droit national dont elle relève, l'adresse à laquelle son siège principal est établi.

3° une adresse e-mail liée à la personne visée au 1° ou au 2° ;

4° un dossier technique conforme aux exigences de l'administration, prouvant que le navire sans équipage satisfait à toutes les conditions. Le dossier doit être étayé par les documents convaincants nécessaires à l'administration.

§ 2. Le Ministre prend une décision sur la demande et fixe la durée et les conditions de son autorisation de navigation.

Sans préjudice de l'article 3, les conditions de l'autorisation ministérielle concernent notamment, sans s'y limiter, la préservation de la sécurité des zones maritimes belges et la protection de l'environnement marin.

§ 3. Le responsable du traitement des données pour cette demande est le Service public fédéral Mobilité et Transport. Les données visées au paragraphe 1 sont conservées pendant une période de 5 ans après l'expiration de la période de validité de l'autorisation de navigation ou après le refus d'accorder l'autorisation de navigation.

Art. 5. Tout navire sans équipage se trouvant dans les zones maritimes belges doit être muni d'un des documents suivants :

1° une attestation d'inscription dans le registre pour les navires sans équipage délivré par le Registre naval belge. La forme et la teneur de cette attestation sont déterminées par le Registre naval belge, et le modèle de cette attestation est publié sur le site web du Registre naval belge ;

2° une preuve d'inscription délivrée par l'autorité d'un autre pays.

Tout navire sans équipage se trouvant dans les zones maritimes belges doit se conformer à l'arrêté royal au Chapitre 6 de l'arrêté royal du 27 octobre 2016 relatif à la procédure de désignation et de gestion des zones marines protégées.

Art. 6. L'article 2 de l'arrêté royal du 26 juin 2020 relatif à l'enregistrement des navires de mer dont le texte actuel forme le paragraphe 1^{er}, est complété par des paragraphes 2 et 3 rédigés comme suit :

« § 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les navires visés au 1° et au 2° peuvent être enregistrés volontairement dans le registre spécial des navires d'État.

Ce registre inclut les données suivantes :

1° l'autorité qui utilise le navire ;

2° l'année de construction, le lieu de construction, le chantier naval où il a été construit et le numéro de construction ;

3° le type ;

4° la jauge brute et nette ;

5° la longueur et la largeur hors tout ;

6° à propos des machines propulsives : le nombre, le constructeur, la nature, l'année de construction et la puissance en kilowatt.

§ 3. Les navires sans équipage, tels que définis par l'arrêté royal du 16 juin 2021 concernant la navigation sans équipage dans les zones maritimes belges et modifiant divers arrêtés royaux peuvent être enregistrés dans le registre spécial des navires sans équipage.

Ce registre inclut les données suivantes :

1° le nom, l'adresse du domicile ou de la résidence principale ou la dénomination et l'adresse du siège effectif du propriétaire;

2° le numéro d'enregistrement ;

3° le nom du navire, son indicatif d'appel, le port d'attache;

4° éventuellement, le numéro OMI ;

2° voor wat een rechtspersoon betreft: het ondernemingsnummer van de aanvrager;

Voor rechtspersonen met maatschappelijke zetel in het buitenland, kunnen volgende identificatiegegevens gevraagd worden door de administratie:

i) het ondernemingsnummer;

ii) de rechtsvorm;

iii) de maatschappelijke benaming;

iv) het nationaal recht van de rechtspersoon;

v) het adres van de statutaire zetel of, indien deze rechtspersoon volgens zijn nationaal recht geen statutaire zetel heeft, het adres waar zijn hoofdkantoor gevestigd is.

3° een e-mailadres dat gekoppeld is aan de persoon bedoeld in 1° of 2° ;

4° een technische dossier overeenkomstig de vereisten van de administratie waarbij bewezen moet worden dat het onbemande schip voldoet aan alle voorwaarden. Dit moet worden gestaafd aan de hand van de nodige overtuigingsstukken ten behoeve van de administratie.

§ 2. De minister beslist over de aanvraag en bepaalt de duurtijd van de voorwaarden voor de vaarvergunning.

Onverminderd artikel 3 hebben de voorwaarden van de vaarvergunning betrekking onder meer, zonder limitatief te zijn, het verzekeren van de veiligheid in de Belgische maritieme zones en de bescherming van het mariene milieu.

§ 3. De verwerkingsverantwoordelijke van de gegevens voor deze aanvraag is de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De gegevens bedoeld in paragraaf 1 blijven gedurende 5 jaar na afloop van duurtijd van de vaarvergunning of na de weigering om een vaarvergunning toe te kennen.

Art. 5. Elk onbemand schip dat zich in de Belgische maritieme zones bevindt, voorzien zijn van een van de onderstaande documenten:

1° een attest van inschrijving in de register voor de onbemande schepen afgegeven door het Belgisch Scheepsregister. De vorm en de inhoud van dit attest worden bepaald door het Belgisch Scheepsregister en het model van dit attest is gepubliceerd op de website van het Belgisch Scheepsregister;

2° een inschrijvingsbewijs afgegeven door een ander land.

Elk onbemand schip dat zich in de Belgische maritieme zones bevindt, moet hoofdstuk 6 van het koninklijk besluit van 27 oktober 2016 betreffende de procedure tot aanduiding en beheer van de mariene beschermde gebieden naleven.

Art. 6. Artikel 2 van het koninklijk besluit van 26 juni 2020 inzake de registratie van zeeschepen, waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 vormt, wordt aangevuld met twee paragrafen 2 en 3, luidende:

“§ 2. In afwijking van paragraaf 1, eerste lid, kunnen de schepen bedoeld in 1° en 2° vrijwillig in het bijzonder register van overheidsvaartuigen worden geregistreerd.

Dit register bevat de volgende gegevens:

1° de overheid die het vaartuig gebruikt;

2° het bouwjaar, de bouwplaats, de scheepswerf waar het werd gebouwd en het bouwnummer;

3° het type;

4° de bruto- en nettotonnenmaat;

5° de lengte en de breedte over alles;

6° betreffende de voortstuwingsmachines: het aantal, de scheepsbouwer, de aard, het bouwjaar en het vermogen in kilowatt.

§ 3. De onbemande schepen zoals omschreven in het koninklijk besluit van 16 juni 2021 betreffende onbemande vaart in Belgische maritieme zones en tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten kunnen in het bijzonder register van onbemande schepen worden geregistreerd.

Dit register bevat de onderstaande gegevens:

1° de naam, het adres van de woonplaats of van de hoofdverblijfplaats of de benaming en het adres van de feitelijke zetel van de eigenaar;

2° het registratienummer;

3° de naam van het schip, zijn roepnaam, de thuishaven;

4° eventueel het IMO-nummer;

5° l'année de construction, le lieu de construction, le chantier naval où il a été construit et le numéro de construction ;

6° le type ;

7° la jauge brute et nette ;

8° la longueur et la largeur hors tout ;

9° éventuellement, le lieu et la date d'émission du certificat de jaugeage ainsi que son numéro ;

10° éventuellement, à propos des machines propulsives : le nombre, le constructeur, la nature, l'année de construction et la puissance en kilowatt ;

11° éventuellement, le registre étranger où le navire était enregistré en dernier lieu et la date de sa radiation de ce registre, et le cas échéant, son état hypothécaire ;

12° l'autorisation ministérielle visée à l'article 4 de l'arrêté royal du 16 juin 2021 concernant la navigation sans équipage dans les zones maritimes belges et modifiant divers arrêtés royaux. »

Art. 7. L'article 49 du même arrêté, paragraphe 1^{er}, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Les données personnelles sont conservées jusqu'à 10 ans après que le navire ne batte plus le pavillon belge. »

Art. 8. L'article 2.2 de l'arrêté royal du 21 septembre 2020 fixant les redevances concernant la navigation est complété par un paragraphe 5, rédigé comme suit :

« § 5. Les dispositions du présent article ne sont pas d'application pour les enregistrements visés à l'article 2, paragraphes 2 et 3 de l'arrêté royal du 26 juin 2020 relatif à l'enregistrement des navires de mer. »

Art. 9. Le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 16 juin 2021.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,
V. VAN QUICKENBORNE

5° het bouwjaar, de bouwplaats, de scheepswerf waar het werd gebouwd en het bouwnummer;

6° het type;

7° de bruto- en nettotonnenmaat;

8° de lengte en de breedte over alles;

9° eventueel de plaats en datum van uitgifte van de meetbrief en het nummer ervan;

10° eventueel met betrekking tot de voortstuwingsmachines: het aantal, de scheepsbouwer, de aard, het bouwjaar en het vermogen in kilowatt;

11° eventueel het buitenlandse register waar het schip het laatst was geregistreerd en de schrappingsdatum ervan uit dit register, en in voorkomend geval, de hypothecaire status ervan;

12° de ministeriële vergunning bedoeld in artikel 4 van het koninklijk besluit van 16 juni 2021 betreffende onbemande vaart in Belgische maritieme zones en tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten."

Art. 7. Artikel 49 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een lid, luidende:

« De persoonsgegevens worden bewaard tot 10 jaar nadat het schip niet meer onder Belgische vlag vaart. »

Art. 8. Artikel 2.2 van het koninklijk besluit van 21 september 2020 tot vaststelling van de retributies inzake scheepvaart, wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:

“ § 5. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op de registraties bedoeld in artikel 2, § 2 en 3, van het koninklijk besluit van 26 juni 2020 inzake registratie van zeeschepen. ”

Art. 9. De minister bevoegd voor maritieme mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 16 juni 2021.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Noordzee,
V. VAN QUICKENBORNE

SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI, TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE

[2021/201447]

20 AVRIL 2021. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 22 octobre 2020, conclue au sein de la Sous-commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement de la Communauté française, de la Région wallonne et de la Communauté germanophone, relative aux assimilations en matière de chômage temporaire dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID-19 (1)

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la demande de la Sous-commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement de la Communauté française, de la Région wallonne et de la Communauté germanophone;

Sur la proposition du Ministre du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 22 octobre 2020, reprise en annexe, conclue au sein de la Sous-commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement de la Communauté française, de la Région wallonne et de la Communauté germanophone, relative aux assimilations en matière de chômage temporaire dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID-19.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID, ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG

[2021/201447]

20 APRIL 2021. — Koninklijk besluit waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst van 22 oktober 2020, gesloten in het Paritair Subcomité voor de opvoedings- en huisvestingsinrichtingen en -diensten van de Franse Gemeenschap, het Waalse Gewest en de Duitstalige Gemeenschap, betreffende de gelijkstellingen op het gebied van de tijdelijke werkloosheid in het kader van de gezondheids crisis COVID-19 (1)

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, inzonderheid op artikel 28;

Gelet op het verzoek van het Paritair Subcomité voor de opvoedings- en huisvestingsinrichtingen en -diensten van de Franse Gemeenschap, het Waalse Gewest en de Duitstalige Gemeenschap;

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Algemeen verbindend wordt verklaard de als bijlage overgenomen collectieve arbeidsovereenkomst van 22 oktober 2020, gesloten in het Paritair Subcomité voor de opvoedings- en huisvestingsinrichtingen en -diensten van de Franse Gemeenschap, het Waalse Gewest en de Duitstalige Gemeenschap, betreffende de gelijkstellingen op het gebied van de tijdelijke werkloosheid in het kader van de gezondheids crisis COVID-19.