



**BULLETIN
BENELUX**

Année 2023 – numéro 2

ISSN 0005-8777

Date de publication 06/10/2023



TABLE DES MATIERES

Décisions

2

DECISION du Comité de Ministres Benelux portant désignation d'un membre suppléant à la Commission consultative compétente en matière de juridiction administrative pour les personnes au service de l'Union Benelux – M (2023) 11

2

DECISION du Comité de Ministres Benelux relative à la navigation estuaire – M (2023) 12

3

DECISION du Comité de Ministres Benelux portant nomination d'un conseiller et d'un conseiller suppléant à la Cour de Justice Benelux – M (2023) 13

16

DECISION du Groupe de travail ministériel en matière de coopération policière Benelux visant la désignation des autorités compétentes pouvant autoriser le transport et le port d'armes et de munitions autres que celles qui peuvent être transportées ou portées par les fonctionnaires de l'État expéditeur en vertu de l'article 39, paragraphe 1 ou 2, du Traité de police – M/Pol (2023) 1

17

DECISION du Comité de Ministres Benelux portant désignation d'un membre suppléant à la Commission consultative compétente en matière de juridiction administrative pour les personnes au service de l'Union Benelux – M (2023) 11

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 8 du Protocole additionnel au Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux concernant la protection juridictionnelle des personnes au service de l'Union économique Benelux, signé à La Haye le 29 avril 1969,

Considérant que la capacité de monsieur C.H. Bangma en tant que membre suppléant de la Commission consultative compétente en matière de juridiction administrative pour les personnes au service de l'Union Benelux (ci-après : la Commission consultative), dans laquelle il avait été désigné par le Comité de Ministres Benelux au moyen de la décision M (2019) 8, a pris fin,

Sur proposition du ministre néerlandais des Affaires étrangères,

A pris la présente décision :

Article 1^{er}

Madame Y. Sneevliet, conseiller principal et président d'équipe des équipes Fonctionnaires et Chambre internationale au *Centrale Raad van Beroep* aux Pays-Bas, est désignée comme membre suppléant à la Commission consultative.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à La Haye, le 21 juin 2023.

Le Président du Comité de Ministres Benelux,

W. HOEKSTRA

DECISION du Comité de Ministres Benelux relative à la navigation estuaire – M (2023) 12

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous a), du Traité instituant l'Union Benelux,

Vu l'article 1, sous b), du Protocole du 29 avril 1969 relatif à la suppression des contrôles et formalités aux frontières intérieures du Benelux et à la suppression des entraves à la libre circulation,

Considérant que les développements relatifs à la navigation estuaire sur l'Escaut occidental et les différences réglementaires et politiques qui en résultent entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas nécessitent la conclusion d'accords transfrontaliers en ce qui concerne la libre circulation des navires renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge, dans la zone désignée à cette fin,

Considérant que le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas ont coordonné leurs intentions à cet égard, tant sur le plan de la politique à mener que sur celui de la nécessité d'un cadre juridique transfrontalier visant à garantir la réciprocité et la sécurité juridique nécessaires à la suppression effective des obstacles à la libre circulation en question,

Considérant l'opportunité d'établir le cadre juridique précité dans le cadre de l'Union Benelux, par analogie avec les accords en vigueur dans ce même cadre en matière de libre circulation dans le domaine d'autres activités dans les eaux territoriales du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas,

A pris la présente décision :

Article 1. Définitions

Aux fins de l'application de la présente décision, on entend par :

- a) « Navire estuaire » : un bateau de navigation intérieure, certifié conformément au droit belge, qui effectue une partie du trajet en mer au cours d'un voyage entre un port ou une écluse situé sur l'Escaut occidental et un port situé sur la mer territoriale du Royaume de Belgique et qui satisfait aux conditions applicables au Royaume de Belgique telles que visées par l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer ;
- b) « Zone de navigation estuaire » : la zone délimitée conformément à l'article 3 de la présente décision ;
- c) « Directive 2008/68/CE » : la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ;

- d) « Directive (UE) 2016/1629 » : la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE ;
- e) « Directive (UE) 2017/2397 » : la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- f) « Convention BUNKER » : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001, y compris les amendements ultérieurs ;
- g) « Convention CLC 1992 » : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, avec annexe, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992, y compris les amendements ultérieurs,
- h) « Convention COLREG » : la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, le règlement qui y est annexé, avec ses annexes, faite à Londres le 20 octobre 1972, y compris les amendements ultérieurs ;
- i) « Convention des Nations unies sur le droit de la mer » : la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 ;
- j) « Convention HNS 2010 » : la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, avec ses annexes, faite à Londres le 3 mai 1996 et modifiée par le Protocole de Londres 2010 ;
- k) « Convention LL » : la Convention internationale sur les lignes de charge, faite à Londres le 5 avril 1966, y compris les amendements ultérieurs ;
- l) « Convention MARPOL » : la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, et ses protocoles du 17 février 1978 et du 26 septembre 1997, y compris les amendements ultérieurs ;
- m) « Convention SOLAS » : la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974, y compris les protocoles du 17 février 1978 et du 11 novembre 1988, et les amendements ultérieurs ;
- n) « Convention STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978, y compris les amendements ultérieurs ;
- o) « Convention WRC » : la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007, y compris les amendements ultérieurs ;
- p) « Autorité compétente » : une autorité du Royaume de Belgique ou du Royaume des Pays-Bas telle que visée à l'article 10 de la présente décision.

Article 2. Champ d'application

1. La présente décision s'applique aux navires estuaires qui utilisent la zone de navigation estuaire.
2. Les bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit des Pays-Bas n'entrent pas dans le champ d'application de la présente décision.
3. La présente décision ne porte pas préjudice aux exigences de la directive 2008/68/CE, de la directive (UE) 2016/1629 et de la directive (UE) 2017/2397, ni aux dispositions arrêtées dans un pays du Benelux en application de celles-ci.
4. Aux fins de la présente décision, sur le trajet entre des ports situés sur la mer territoriale du Royaume de Belgique et un port ou une écluse situés dans la partie de l'Escaut occidental du Royaume des Pays-Bas, les navires estuaires qui satisfont aux dispositions de l'article 4 de la présente décision sont réputés être conformes à la Convention SOLAS, sans préjudice des dispositions de l'article 4, sous i), de la présente décision.

Article 3. Zone de navigation estuaire

La zone de navigation estuaire est délimitée par les points suivants :

- a) L'extrémité de la jetée occidentale du port d'Ostende ;
- b) Coordonnées :

| | Latitude | Longitude | |
|----|-----------|------------|------------------------|
| 1 | 51-14.32N | 002-54.71E | ligne 0m/ligne de base |
| 2 | 51-16.07N | 002-50.84E | zone 3 milles |
| 3 | 51-16.29N | 002-51.10E | zone 3 milles |
| 4 | 51-16.51N | 002-51.45E | zone 3 milles |
| 5 | 51-16.78N | 002-51.93E | zone 3 milles |
| 6 | 51-16.97N | 002-52.35E | zone 3 milles |
| 7 | 51-17.18N | 002-52.93E | zone 3 milles |
| 8 | 51-17.32N | 002-53.38E | zone 3 milles |
| 9 | 51-17.42N | 002-53.85E | zone 3 milles |
| 10 | 51-17.50N | 002-54.43E | zone 3 milles |
| 11 | 51-17.67N | 002-54.89E | zone 3 milles |
| 12 | 51-18.04N | 002-55.79E | zone 3 milles |
| 13 | 51-19.23N | 002-58.58E | zone 3 milles |
| 14 | 51-20.19N | 003-00.70E | zone 3 milles |
| 15 | 51-20.62N | 003-01.60E | zone 3 milles |
| 16 | 51-20.81N | 003-02.04E | zone 3 milles |
| 17 | 51-20.98N | 003-02.49E | zone 3 milles |
| 18 | 51-21.21N | 003-03.14E | zone 3 milles |
| 19 | 51-21.58N | 003-04.27E | zone 3 milles |
| 20 | 51-21.91N | 003-05.55E | zone 3 milles |
| 21 | 51-22.48N | 003-09.95E | bouée "Z" |

| | | | |
|----|-----------|------------|--|
| 22 | 51-23.13N | 003-12.04E | bouée "BVH" |
| 23 | 51-23.48N | 003-18.22E | bouée "W1" |
| 24 | 51-24.72N | 003-21.56E | bouée "W2" |
| 25 | 51-24.91N | 003-24.40E | bouée "W4" |
| 26 | 51-25.10N | 003-27.18E | bouée "W6" |
| 27 | 51-25.48N | 003-30.27E | bouée "W8" |
| 28 | 51-25.85N | 003-33.28E | bouée "W10" |
| 29 | 51-26.28N | 003-34.55E | ligne 0m/ligne de base (pointe Flessingue) |
| 30 | 51-24.18N | 003-34.56E | ligne 0m/ligne de base Limite de plaque 'Hoge Platen |

- c) La ligne de base à l'embouchure de l'Escaut occidental, telle que déterminée conformément à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer ;
- d) La ligne de base longeant la côte des Pays-Bas en passant par la frontière belge et les ports maritimes de la côte belge, comme indiqué sur la carte annexée à la présente décision.

Article 4. Conditions

Les autorités compétentes du Royaume de Belgique veillent à ce que :

- a) Les navires estuaires respectent à tout moment les conditions applicables au Royaume de Belgique telles que visées par l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer ;
- b) Les dispositions applicables des Conventions MARPOL et COLREG restent pleinement d'application ;
- c) Le capitaine du navire estuaire soit titulaire d'un brevet valide établi conformément aux dispositions applicables de la Convention STCW ;
- d) Les navires estuaires, quel que soit leur tonnage, aient une assurance qui satisfait aux conditions de la Convention BUNKER ;
- e) Les navires estuaires, quel que soit leur tonnage, soient couverts par une assurance qui satisfait aux conditions de la Convention WRC, où la responsabilité ne peut être limitée aux cas d'accidents dans la zone de navigation estuaire ;
- f) Les navires estuaires, quel que soit leur tonnage, disposent d'une assurance qui satisfait aux conditions de la Convention CLC 1992 ou de la Convention HNS 2010 dès l'entrée en vigueur de cette Convention, si des marchandises couvertes par l'une de ces deux Conventions sont transportées ;
- g) Les navires estuaires ne soient pas autorisés à transporter des passagers payants ;
- h) Les navires estuaires obtiennent la dérogation nécessaire à la Convention LL ;
- i) Les navires estuaires se conforment à la règle 5 du chapitre VI de l'annexe de la Convention SOLAS.

Article 5. Liste des navires estuaires

1. Le Secrétariat général Benelux tient une liste des navires estuaires qui relèvent du champ d'application de la présente décision. Un navire certifié conformément au droit belge peut être ajouté à cette liste par l'autorité compétente du Royaume de Belgique après avoir vérifié que toutes les conditions de l'article 4 de la présente décision sont remplies. L'autorité compétente du Royaume de Belgique notifie toute modification de la liste des navires à l'autorité compétente du Royaume des Pays-Bas.
2. Le Secrétariat général Benelux veille à ce que la liste visée à l'alinéa 1^{er} soit mise à la disposition des autorités compétentes du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas.
3. L'autorité compétente du Royaume de Belgique veille à ce que les exploitants dont un navire estuaire est inscrit sur la liste visée à l'alinéa 1^{er} en soient informés.

Article 6. Modification des conditions applicables au Royaume de Belgique

1. L'autorité compétente du Royaume de Belgique soumet à l'autorité compétente du Royaume des Pays-Bas, pour consultation et avis, tout projet de modification de l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer, ou de toute autre réglementation spécifiquement applicable aux navires estuaires.
2. Dans le cas où l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer, ou toute autre réglementation spécifiquement applicable aux navires estuaires, serait modifié sans avis positif de l'autorité compétente du Royaume des Pays-Bas, le Royaume des Pays-Bas peut rendre inapplicable la présente décision, en tout ou en partie, pour la durée qu'il estime nécessaire à la sauvegarde de ses intérêts nationaux. Dans ce cas, l'autorité compétente du Royaume des Pays-Bas en informe les autorités compétentes du Royaume de Belgique, ainsi que le Secrétariat général Benelux, et la question est inscrite à l'ordre du jour de la concertation visée à l'article 8 de la présente décision en vue de résoudre la situation.

Article 7. Contrôle

L'autorité compétente du Royaume de Belgique veille à ce que les navires estuaires soient exploités conformément aux conditions prévues à l'article 4 de la présente décision. Par échange mutuel d'informations, les autorités compétentes du Royaume de Belgique veillent à ce que les contrevenants soient sanctionnés par l'immobilisation du navire et/ou par les amendes administratives ou pénales applicables.

Article 8. Coopération

1. Les autorités compétentes du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas se concertent périodiquement au sujet de l'application de la présente décision.

2. Si les autorités compétentes le souhaitent, cette concertation peut avoir lieu au sein d'un groupe de travail de l'administration tel que visé à l'article 12, sous b), du Traité instituant l'Union Benelux. À la suite d'une telle concertation, le Conseil Benelux peut, si nécessaire, faire des propositions appropriées au Comité de Ministres Benelux.

3. En tout état de cause, les autorités compétentes du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas se concertent lorsqu'un accident se produit, ce qui comprend en tout cas une collision, un naufrage d'un navire ou une perte de cargaison dans les eaux territoriales du Royaume des Pays-Bas. À la suite de cette concertation, les autorités compétentes conviennent des mesures appropriées.

Article 9. Changements de circonstances

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 6 de la présente décision, chaque autorité compétente informe par écrit chaque autre autorité compétente, ainsi que le Secrétariat général Benelux, des modifications pertinentes apportées à la réglementation ou aux politiques du pays du Benelux concerné en matière de navigation estuaire, en particulier lorsque ces modifications peuvent affecter le bon fonctionnement de la présente décision.

2. Si ces changements nécessitent des modifications de la présente décision, les autorités compétentes se concertent conformément aux dispositions de l'article 8 de la présente décision.

3. Le Conseil Benelux fait rapport de la concertation visée à l'alinéa 2 au Comité de Ministres Benelux. Le cas échéant, le Conseil Benelux fera parvenir des propositions appropriées au Comité de Ministres Benelux à cet égard.

Article 10. Autorités compétentes

Par écrit, le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas se communiquent mutuellement, ainsi qu'au Secrétariat général Benelux, la ou les autorités qui sont compétentes pour l'exécution de la présente décision, conformément à leur réglementation interne et à leur organisation administrative. Toute modification pertinente à cet égard, dont des modifications relatives aux tâches, à l'adresse ou aux coordonnées de l'autorité compétente, est notifiée de la même manière.

Article 11. Entrée en vigueur et mise en œuvre

1. La présente décision entre en vigueur le jour de sa signature.

2. Le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas mettent en vigueur les dispositions légales, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la présente décision.

3. Lorsque le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas adoptent les dispositions visées au deuxième alinéa, celles-ci contiennent une référence à la présente décision ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle.

Fait à La Haye, le 21 juin 2023.

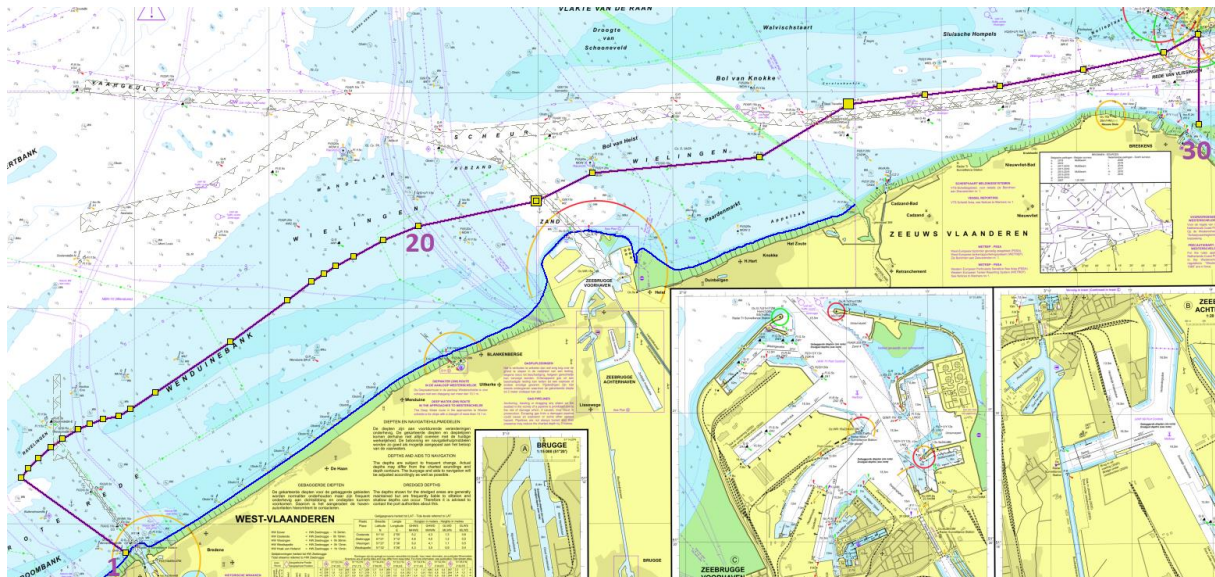
Le Président du Comité de Ministres Benelux,

W. HOEKSTRA

*

* *

ANNEXE
Carte visée à l'article 3, sous d)



Exposé des motifs commun de la décision M (2023) 12 du Comité de Ministres Benelux relative à la navigation estuaire

1. Généralités

La Belgique dispose d'une réglementation dans son ordre juridique interne aux fins de ce que l'on appelle la « navigation estuaire ». Plus précisément, elle permet, sous certaines conditions, aux bateaux de navigation intérieure spécialement renforcés et équipés à cet effet et certifiés en Belgique, d'effectuer un court trajet en mer, notamment pour se rendre d'un port côtier belge à un port intérieur ou vice versa. Cette possibilité, ainsi que les conditions à remplir, sont prévues dans un arrêté royal¹. En revanche, les Pays-Bas n'ont pas de réglementation correspondante dans leur ordre juridique interne et les bateaux de navigation intérieure n'y sont en aucun cas autorisés à effectuer en trajet en mer.

En raison de cette différence entre la Belgique et les Pays-Bas, la seule présence d'une frontière entre les deux pays oblige les bateaux de navigation intérieure concernés, certifiés conformément au droit belge, à suivre un itinéraire qui n'est pas le plus efficace, le plus court ou le plus durable, ce qui constitue une entrave à la libre circulation de ces bateaux de navigation intérieure au sein du Benelux. La présente décision a pour but de lever cet obstacle en permettant aux bateaux de navigation intérieure concernés, certifiés conformément au droit belge, d'effectuer une partie de leur trajet dans les eaux territoriales néerlandaises, à l'intérieur d'une zone limitée et précisément délimitée, tout en prenant des dispositions concernant les exigences à respecter et leur application.

2. Contexte Benelux

Les bateaux de navigation intérieure concernés, certifiés conformément au droit belge, sont confrontés à l'obstacle susmentionné, qui découle de la présence d'une frontière intérieure du Benelux dans la zone de navigation spécifique pour laquelle ces navires sont conçus. En revanche, les bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit néerlandais ne sont pas confrontés à la même problématique, car ils n'ont en aucun cas le droit de naviguer en mer et ils peuvent exercer leurs activités dans leur zone de navigation autorisée sans être gênés par la présence d'une frontière intérieure du Benelux. En l'absence d'eaux territoriales, le Luxembourg n'est pas concerné par cette problématique.

Un consensus de fond s'est dégagé entre le gouvernement fédéral belge, le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais sur la manière de traiter cette question par le biais d'accords transfrontaliers. Ces accords n'exigent pas l'unification des réglementations ou des politiques, ce qui n'est pas jugé souhaitable par ailleurs. Pour les navires concernés, il suffit de faire abstraction, dans une zone de navigation très limitée, de l'existence d'une frontière intérieure du Benelux et de conclure des accords transfrontaliers sur les garanties nécessaires pour assurer la sécurité et le bon déroulement de cette activité. Afin d'ancrer juridiquement ces accords, il est fait usage des possibilités offertes dans le cadre de l'Union Benelux, par analogie avec les accords antérieurs

¹ Arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer (Moniteur belge du 16 mars 2007), modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019 (Moniteur belge du 9 octobre 2019). Compte tenu de l'importance pour la mise en œuvre de la présente décision, le texte de cet arrêté royal, tel qu'en vigueur au moment de l'élaboration de la présente décision, est également joint à titre d'information en tant qu'appendice au présent exposé des motifs.

conclus dans le cadre de l'Union Benelux concernant d'autres activités dans les eaux territoriales de la Belgique et des Pays-Bas².

3. Commentaire des articles

Préambule

Le préambule expose brièvement le contexte et l'objectif de la présente décision. Compte tenu de ce contexte et de cet objectif, il est fait usage de la possibilité telle que visée à l'article 1^{er}, sous b), du Protocole du 29 avril 1969 relatif à la suppression des contrôles et formalités aux frontières intérieures du Benelux et à la suppression des entraves à la libre circulation, qui permet au Comité de Ministres Benelux de supprimer l'obstacle à la libre circulation en question, résultant de différences de dispositions de droit public, par une décision qui engage juridiquement les autorités concernées.

Il est important de noter que cette problématique concerne la navigation estuaire sur l'Escaut occidental et son estuaire uniquement (et non ailleurs) et qu'elle ne concerne que les navires renforcés et équipés à cette fin et certifiés conformément au droit belge (et non les autres bateaux de navigation intérieure).

Article 1^{er}

L'article 1^{er} contient les définitions applicables. Aussi ces définitions impliquent que les « navires estuaires » ne peuvent être que des bateaux de navigation intérieure renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge, et que le trajet en mer ne peut s'étendre au nord de Flessingue. Les navires concernés doivent respecter les prescriptions belges en la matière (l'arrêté royal susmentionné), dont la version actuellement en vigueur est jointe en tant qu'appendice au présent exposé des motifs à titre d'information.

Pour le reste, cet article ne nécessite pas d'explication supplémentaire. Toutefois, il peut être renvoyé au commentaire à l'article 4 en ce qui concerne la « Convention HNS 2010 » et au commentaire à l'article 10 en ce qui concerne les « autorités compétentes ». Pour être complet, on peut également noter qu'en Belgique et aux Pays-Bas, des traductions légèrement différentes sont parfois utilisées pour l'intitulé des conventions définies à l'article 1^{er} ; il est cependant clair de quelles conventions il s'agit en l'espèce.

Article 2

L'article 2 définit le champ d'application de la présente décision. Conformément au fait que les navires estuaires ne peuvent être que des bateaux de navigation intérieure renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge, le deuxième alinéa indique explicitement que les bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit néerlandais n'entrent pas dans le champ d'application de la présente décision. Compte tenu également du droit européen applicable, tel que mentionné à l'alinéa 3, ces bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit

² Voyez la décision M (2020) 8 du Comité de Ministres Benelux relative à la reconnaissance des brevets d'aptitude des gens de mer dans le cadre des voyages à proximité du littoral, la décision M (2020) 2 du Comité de Ministres Benelux relative à la reconnaissance mutuelle des brevets délivrés conformément à la convention STCW-F, la décision M (2016) 6 du Comité de Ministres Benelux relative à la reconnaissance mutuelle intra-Benelux des établissements de formation maritime et des certificats d'aptitude des gens de mer délivrés par ces établissements, ainsi que le traitement national des ressortissants du Benelux lors de la pêche dans les eaux territoriales en application de l'article 3 de la Convention transitoire au Traité instituant l'Union économique Benelux du 3 février 1958.

néerlandais ne sont pas concernés par une frontière intérieure du Benelux dans leur zone de navigation autorisée. Cela signifie également que la présente décision ne donne aucun fondement pour une utilisation de ces bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit néerlandais à des fins de voyage en mer ; à cet égard, la législation et la politique des Pays-Bas ne sont absolument pas affectées.

L'article 2, alinéa 4, implique une abstraction de l'existence d'une frontière intérieure du Benelux entre la Belgique et les Pays-Bas, dans une zone extrêmement limitée (voyez l'article 3). Cela implique que les navires concernés, s'ils remplissent toutes les conditions, sont réputés être conformes à la Convention SOLAS, à l'instar de ce qui découle déjà pour la Belgique de l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer. Cela va de pair avec l'obligation pour les autorités compétentes au sein de la Belgique de contrôler le respect des conditions visées à l'article 4 de la présente décision, ainsi qu'avec la coopération visée aux articles 5 à 9.

Article 3

La zone dans laquelle les navires estuaires sont autorisés à naviguer est précisément délimitée par l'article 3 et la carte y afférente. Il est important de noter qu'il s'agit d'une zone très limitée (jusqu'à un maximum de 3 milles nautiques), pas plus que ce qui est strictement nécessaire pour supprimer l'obstacle lié à la frontière auquel sont confrontés les navires estuaires.

Article 4

Les navires estuaires doivent respecter les conditions énoncées à l'article 4, qui découlent des prescriptions belges en la matière et des conventions internationales pertinentes.

Étant donné que les prescriptions belges telles que visées par l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer en constituent la pierre angulaire, le texte de cet arrêté royal, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019, est repris à titre d'information en tant qu'appendice au présent exposé des motifs. Il s'agit du texte en vigueur au moment de l'élaboration de la présente décision. En cas de modifications futures, celles-ci devraient faire l'objet d'une concertation préalable entre la Belgique et les Pays-Bas, conformément à l'article 6 de la présente décision.

Étant donné que cet arrêté royal est une réglementation belge et que les navires éligibles ne peuvent être que des bateaux de navigation intérieure renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge, il incombe également aux autorités compétentes au sein de la Belgique de veiller au respect de cette réglementation dans le cadre de l'application de la présente décision. Il en va de même pour le contrôle des autres conditions visées à l'article 4.

Ces conditions en elles-mêmes n'appellent pas de commentaire supplémentaire. Il convient toutefois de noter que la Convention MARPOL visée à cet article sous b) comprend des dispositions applicables aux navires estuaires visés par la présente décision, étant donné que ces dispositions s'appliquent aux navires dits « sea-going vessels » et que leur champ d'application n'est donc pas limité aux seuls navires de mer. Il convient en outre de noter que la Convention HNS 2010 visée sous f) n'est pas encore entrée en vigueur au moment de l'élaboration de la présente décision. Cependant, un contrôle du respect des exigences en question est déjà prévu dès lors que cette convention entrera en vigueur.

Article 5

Comme cela a déjà été souligné à plusieurs reprises, seuls les bateaux de navigation intérieure renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge sont éligibles à la navigation estuaire en application de la présente décision. Une liste de ces navires estuaires est tenue à jour par le Secrétariat général Benelux. De nouveaux navires ne peuvent être ajoutés que par la Belgique à cette liste. Naturellement, les Pays-Bas (ainsi que le Secrétariat général Benelux, qui actualise la liste) devront être informés des décisions de la Belgique en la matière. La liste (actualisée) est mise à la disposition des autorités compétentes de la Belgique et des Pays-Bas par le Secrétariat général Benelux. La Belgique est chargée d'informer les exploitants des navires figurant sur la liste.

Lorsque des données à caractère personnel sont traitées dans le cadre de la mise en œuvre de cette disposition, il convient de veiller à ce que le règlement général sur la protection des données³ soit respecté, ainsi que les prescriptions arrêtées en vue de son application dans l'ordre juridique interne du pays du Benelux concerné. Ceci s'applique également au traitement des données à caractère personnel par le Secrétariat général Benelux.

Article 6

Pour assurer le bon fonctionnement de la présente décision, l'arrêté royal belge du 8 mars 2007 précité, ainsi que toute autre réglementation applicable spécifiquement aux navires estuaires, ne devront être modifiés qu'après concertation et avis des Pays-Bas. En principe, la Belgique devra tenir compte des observations faites par les Pays-Bas ; dans le cas où des modifications seraient néanmoins apportées unilatéralement, les Pays-Bas ont le droit de ne pas appliquer la présente décision et les parties devront s'efforcer de trouver une solution d'un commun accord.

Article 7

L'article 7 souligne que le contrôle de l'exploitation des navires estuaires est effectué par les autorités belges compétentes. Ce contrôle ne se limite pas aux contrôles dans les ports. Il convient de noter que les bateaux de navigation intérieure qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente décision mais qui prennent néanmoins la mer peuvent en tout état de cause être sanctionnés en vertu des règles nationales ou internationales applicables à ces bateaux ou aux routes concernées. Sur la base de l'échange mutuel d'informations pertinentes, selon les canaux et modalités disponibles à cet effet, les autorités compétentes belges devront prendre les mesures nécessaires pour sanctionner effectivement les auteurs d'infractions.

Article 8

L'article 8 prévoit des concertations régulières entre les autorités compétentes de la Belgique et des Pays-Bas sur la mise en œuvre opérationnelle de la présente décision. Si des problèmes apparaissent, ils peuvent être abordés par cet intermédiaire. Si elles le souhaitent, les autorités concernées peuvent se réunir à cet effet dans le cadre d'un groupe de travail administratif du Benelux, avec le soutien du Secrétariat général Benelux, par exemple pour transmettre au Comité de Ministres Benelux, via le Conseil Benelux, d'éventuelles propositions de modification de la présente décision, si cela s'avère nécessaire.

³ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

Ces concertations doivent en tout cas avoir lieu lorsque des incidents avec des navires estuariers se produisent, tels qu'un naufrage, une collision ou une perte de cargaison. Lors de ces concertations, il y aura lieu d'évaluer les mesures appropriées à la suite de l'incident, afin de prévenir de tels incidents à l'avenir. En cas de désaccord fondamental à la suite de tels incidents, l'application de la présente décision pourrait éventuellement être suspendue, si nécessaire, au moins dans la mesure où la gravité de la situation l'exigerait et jusqu'à ce qu'une solution mutuellement satisfaisante soit trouvée.

Article 9

L'article 6 traite déjà des modifications éventuelles à l'arrêté royal belge du 8 mars 2007 ou à toute autre réglementation belge applicable spécifiquement aux navires estuariers. Étant donné que d'autres changements de réglementation ou de politique en Belgique ou aux Pays-Bas, le cas échéant à la suite de modifications futures des conventions internationales pertinentes, peuvent également avoir une incidence sur les présentes problématiques, il ne peut être exclu que celles-ci ne nécessitent une modification de la présente décision. Par conséquent, les deux pays devront y accorder une attention suffisante et la décision prévoit que rapport soit fait à ce sujet le cas échéant, afin que le Comité de Ministres Benelux puisse modifier la décision si nécessaire.

Article 10

Pour le bon fonctionnement de la présente décision, il importe que le gouvernement fédéral belge, le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais s'informent mutuellement des différents responsables et de leurs responsabilités respectives. Ces informations sont également importantes pour le Secrétariat général Benelux, par exemple en vue de tenir à jour la liste visée à l'article 5. Au moment de l'élaboration de la présente décision, sa mise en œuvre sera assurée principalement par la Direction générale de la Navigation du Service public fédéral belge Mobilité et Transports, le Département de la Mobilité et des Travaux publics du Gouvernement flamand et le Ministère néerlandais de l'Infrastructure et de la Gestion des eaux, respectivement. Les détails plus précis, ainsi que toute modification future y afférente, peuvent être communiqués mutuellement sans qu'il soit nécessaire de modifier la présente décision.

Article 11

Cet article règle l'entrée en vigueur et la mise en œuvre de la présente décision. La Belgique (le Gouvernement fédéral et le Gouvernement flamand en l'occurrence) et les Pays-Bas s'engagent sur le plan juridique à prendre les mesures nécessaires pour donner pleine exécution à la présente décision. En principe, cela ne nécessite aucune modification de lois ou de règlements aux Pays-Bas. En Belgique aussi, aucune modification formelle de lois ou de règlements n'est requise pour donner effet à la décision dès son entrée en vigueur, mais il y est néanmoins prévu de mettre les lois et règlements en conformité avec les dispositions de la présente décision au moment et dans la mesure où cela s'avère nécessaire (le cas échéant après coordination avec les Pays-Bas conformément à l'article 6), par exemple en ce qui concerne le contrôle du respect de la Convention HNS 2010 lorsqu'elle sera en vigueur, et éventuellement aussi en ce qui concerne les dispositions relatives à l'interdiction de transporter des passagers ou à l'arrimage des cargaisons. Toutefois, de tels ajustements ne constituent pas une exigence préalable qui nécessiterait un report de l'application de la présente décision. Du côté luxembourgeois, pour des raisons évidentes, aucune mesure d'exécution ne doit être adoptée.

Dans un souci d'exhaustivité, il convient de noter que la présente décision ne dispense pas les autorités compétentes des notifications qu'elles pourraient être tenues de faire dans le cadre de la

mise en œuvre de la présente décision conformément aux conventions visées à l'article 4 ou en vertu de toute autre réglementation internationale, européenne ou nationale/régionale.

*

* *

APPENDICE

[Texte intégral de l'arrêté royal du 8 mars 2007 tel que modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019 – pour des raisons techniques, ce texte est publié en tant qu'[annexe](#) faisant partie intégrante du Bulletin Benelux de ce jour]

DECISION du Comité de Ministres Benelux portant nomination d'un conseiller et d'un conseiller suppléant à la Cour de Justice Benelux – M (2023) 13

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 3, alinéas 1 à 3, du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, signé à Bruxelles le 31 mars 1965, tel qu'il a été modifié en dernier lieu par le Protocole signé à Luxembourg le 15 octobre 2012,

Considérant que le Comité de Ministres Benelux a donné acte le 14 mars 2023 de la communication de la démission de monsieur C.A. Streefkerk de ses fonctions de conseiller à la Cour de Justice Benelux,

Sur proposition du ministre néerlandais pour la Protection juridictionnelle,

A pris la présente décision :

Article 1^{er}

Monsieur M.J. Kroeze, conseiller suppléant à la Cour de Justice Benelux, est nommé conseiller à la Cour de Justice Benelux.

Article 2

Monsieur S.J. Schaafsma, conseiller au *Hoge Raad der Nederlanden*, est nommé conseiller suppléant à la Cour de Justice Benelux.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à La Haye, le 31 juillet 2023.

Le Président du Comité de Ministres Benelux,

W. HOEKSTRA

DECISION du Groupe de travail ministériel en matière de coopération policière Benelux visant la désignation des autorités compétentes pouvant autoriser le transport et le port d'armes et de munitions autres que celles qui peuvent être transportées ou portées par les fonctionnaires de l'État expéditeur en vertu de l'article 39, paragraphe 1 ou 2, du Traité de police – M/Pol (2023) 1

Avant-propos

La décision ci-dessous a été arrêtée le 28 septembre 2023, lors d'une réunion du Groupe de travail ministériel en matière de coopération policière Benelux, composé des ministres suivants :

- *Pour le Royaume de Belgique :*
V. VAN QUICKENBORNE, ministre de la Justice
A. VERLINDEN, ministre de l'Intérieur
- *Pour le Grand-Duché de Luxembourg :*
H. KOX, ministre de la Sécurité intérieure
- *Pour le Royaume des Pays-Bas :*
D. YEŞILGÖZ-ZEGERIUS, ministre de la Justice et de la Sécurité

La décision arrêtée de cette manière a ensuite été signée par la présidente du Groupe de travail ministériel en matière de coopération policière Benelux.

Décision

DÉCISION

**du Groupe de travail ministériel en matière de coopération policière Benelux
visant la désignation des autorités compétentes pouvant autoriser le transport et le port
d'armes et de munitions autres que celles qui peuvent être transportées ou portées par les
fonctionnaires de l'État expéditeur en vertu de l'article 39, paragraphe 1 ou 2, du Traité de
police**

M/Pol (2023) 1

Le Groupe de travail ministériel en matière de coopération policière Benelux,

Vu l'article 39, paragraphe 3, et l'article 62, paragraphe 2 et 4, du Traité entre le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas en matière de coopération policière, fait à Bruxelles le 23 juillet 2018 (ci-après : le « Traité de police »),

Considérant que, pour l'application de l'article 39, paragraphe 3, du Traité de police, il est nécessaire que les Parties contractantes désignent chacune une autorité compétente qui peut autoriser les fonctionnaires des services compétents des autres Parties contractantes à transporter ou porter sur son territoire, lors d'une intervention ou d'une présence transfrontalière, d'autres armes ou munitions que celles que ces fonctionnaires peuvent y transporter et porter en vertu de l'article 39, paragraphe 1 ou 2, du Traité de police,

Considérant que les Parties contractantes souhaitent exploiter la possibilité prévue à l'article 62, paragraphe 4, du Traité de police, de fixer cette modalité d'exécution dans une décision telle que visée à l'article 6, paragraphe 2, sous a), du Traité instituant l'Union Benelux,

Considérant que les Parties contractantes souhaitent que la présente décision entre en vigueur en même temps que le Traité de police,

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}. Objet

1. La présente décision a pour objet de désigner l'autorité compétente de chaque Partie contractante individuelle, visée à l'article 39, paragraphe 3, du Traité de police.

2. En outre, la présente décision vise à définir plus précisément les modalités de la demande d'autorisation du transport et du port d'armes et de munitions, conformément à l'article 39, paragraphe 3, du Traité de police.

Article 2. Définitions applicables

Les notions utilisées dans la présente décision ont la même signification que dans le Traité de police.

Article 3. Autorités compétentes

1. Les autorités compétentes respectives visées à l'article 39, paragraphe 3, du Traité de police, sont :

- a) Pour le Royaume de Belgique : le ministère de l'Intérieur ;
- b) Pour le Grand-Duché de Luxembourg : le ministre ayant la Police grand-ducale dans ses attributions ;
- c) Pour le Royaume des Pays-Bas : le ministre de la Justice et de la Sécurité.

2. Aux fins de l'application de l'article 4 de la présente décision, les autorités compétentes visées à l'alinéa 1 sont représentées, le cas échéant, par les entités mentionnées dans l'annexe de la présente décision. En cas de modification concernant une entité mentionnée dans l'annexe ou concernant ses coordonnées, le pays du Benelux concerné en informe les autres pays du Benelux ainsi que le Secrétariat général Benelux, et le Secrétariat général Benelux assure la publication de ces modifications de la même manière que la présente décision.

Article 4. Procédure de la demande d'autorisation

1. Si, lors d'une intervention ou d'une présence transfrontalière, des fonctionnaires d'un service compétent souhaitent transporter ou porter des armes ou des munitions qu'ils ne peuvent transporter ou porter en vertu de l'article 39, paragraphe 1 ou 2, du Traité de police, l'entité concernée visée à l'article 3, alinéa 2, de la présente décision fait parvenir une demande à cet effet à l'autorité compétente de l'État d'accueil visée à l'article 3, alinéa 1, de la présente décision, au plus tard 72 heures avant l'heure à laquelle les fonctionnaires concernés franchiraient la frontière de l'État d'accueil.

2. La demande mentionne les armes ou munitions qui seront transportées ou portées, sur la base de l'article 39, paragraphe 3, du Traité de Police, le service auquel sont affectés les fonctionnaires de l'État expéditeur qui interviendront ou seront présents sur le territoire de l'État d'accueil, la durée estimée de l'intervention ou de la présence transfrontalières et la raison pour laquelle les armes ou munitions décrites dans la demande seront transportées ou portées.

3. L'autorité compétente requise notifie sa décision à l'entité qui lui a fait parvenir la demande dans les meilleurs délais, et en tout cas dans les 24 heures suivant la réception de la demande.

4. Tant la demande visée à l'alinéa premier du présent article que la notification de la décision de l'autorité compétente requise telle que visée à l'alinéa 3 du présent article sont faites par écrit ou par voie électronique. Cette communication s'effectue par l'intermédiaire des entités visées à l'article 3, alinéa 2, de la présente décision, si applicable.

5. L'autorité compétente requise informe les services compétents et les autres autorités compétentes de l'État d'accueil qui, conformément aux dispositions nationales ou à son avis, doivent avoir connaissance de l'autorisation accordée.

Article 5. Copie de l'autorisation

Les fonctionnaires de l'État expéditeur qui, lors d'une intervention ou d'une présence transfrontalières, transportent ou portent des armes ou des munitions en vertu de l'article 39, paragraphe 3, du Traité de police, sont à tout moment, pendant cette intervention ou cette présence, en possession d'une copie de l'autorisation qu'ils ont reçue à cet effet de l'autorité compétente de l'État d'accueil. Ils présentent cette copie aux services et autorités compétents de l'État d'accueil sur simple demande.

Article 6. Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le jour de l'entrée en vigueur du Traité de police.

Fait à Bruxelles, le 28 septembre 2023.

La présidente du Groupe de travail ministériel en matière de coopération policière,

D. YEŞILGÖZ-ZEGERIUS

ANNEXE
Entités visées à l’article 3, alinéa 2

a) Pour le Royaume de Belgique :

Direction des opérations de police administrative DAO

DAO/Permanence
Tel. +32 2 642 63 80
dga.dao.inbox@police.belgium.eu

b) Pour le Grand-Duché de Luxembourg :

La Direction des opérations – Centre d’intervention national de la Police grand-ducale

Police grand-ducale
DO-CIN
Courriel : cin@police.etat.lu
Numéro de téléphone : +352 244 10 2323

c) Pour le Royaume des Pays-Bas :

Ministère de la Justice et de la Sécurité (*Ministerie van Justitie en Veiligheid*)
Chef de la Direction des Affaires juridiques, administratives et opérationnelles (*Hoofd van de Afdeling Juridische, Bestuurlijke en Operationele Zaken*)

Adres: Turfmarkt 147
Postbus 20301
2500 EH La Haye
Pays-Bas

Exposé des motifs communs de la décision M/Pol (2023) 1 du Groupe de travail ministériel en matière de coopération policière Benelux visant la désignation des autorités compétentes pouvant autoriser le transport et le port d'armes et de munitions autres que celles qui peuvent être transportées ou portées par les fonctionnaires de l'État expéditeur en vertu de l'article 39, paragraphe 1 ou 2, du Traité de police

En vertu de l'article 39 du Traité de police¹, lors d'une intervention transfrontalière ou d'une présence transfrontalière, il est permis aux fonctionnaires de l'État expéditeur de transporter et de porter des armes et des munitions faisant partie de leur équipement tel que prévu dans l'État expéditeur, à condition que celles-ci puissent être transportées et portées par les fonctionnaires de l'État d'accueil (article 39, paragraphe 1^{er}). Il ne peut être dérogé à cette règle que lorsque les autres armes et munitions transportées ou portées ne peuvent raisonnablement être déposées et rangées en toute sécurité sur le territoire de l'État expéditeur en raison des circonstances de l'intervention ou de la présence transfrontalière (article 39, paragraphe 2) ou si l'autorité compétente de l'État d'accueil désignée dans un accord d'exécution en vertu de l'article 62, paragraphe 2, du Traité de police, a préalablement donné son consentement à cet effet (article 39, paragraphe 3).

En application de l'article 62, paragraphe 4, du Traité de police, ce dernier accord d'exécution prend la forme d'une décision ministérielle, d'autant plus que la désignation des autorités compétentes concernées est de nature administrative. Les autorités compétentes visées à l'article 39, paragraphe 3, du Traité de police sont indiquées pour chacun des trois pays du Benelux à l'article 3 de la présente décision. En outre, l'article 4 de la présente décision définit la façon dont l'autorisation nécessaire doit être demandée à ces autorités et la manière dont ces dernières doivent répondre à cette demande. En vertu de l'article 5 de cette décision, les fonctionnaires de l'État expéditeur qui ont reçu l'autorisation nécessaire doivent être en mesure de présenter cette autorisation pendant leur intervention ou leur présence sur le territoire de l'État d'accueil.

Pour des raisons d'efficacité opérationnelle, la communication à cet égard sera assurée dans la pratique par les entités mentionnées dans l'annexe de la présente décision. Ceci est lié à l'organisation interne des pays du Benelux respectifs, qui peut évoluer ; afin de ne pas devoir adapter la décision en cas de modification de cette organisation interne, il suffit que ces changements soient communiqués entre les parties concernées, après quoi ils seront publiés au Bulletin Benelux, tout comme la présente décision (article 3, alinéa 2). Il convient de noter que tout changement concernant l'autorité compétente désignée elle-même nécessite bel et bien une modification de la présente décision, conformément à l'article 39, paragraphe 3, du Traité de police.

Enfin, on peut rappeler dans cet exposé des motifs que l'article 39, paragraphe 4, du Traité de police prévoit que les pays du Benelux s'informent mutuellement de la nature des armes et munitions autorisées sur leur territoire et des conditions dans lesquelles elles peuvent être transportées, portées et utilisées. Cet échange d'informations est essentiel pour appliquer correctement l'article 39, paragraphe 1^{er}, et l'article 40, paragraphe 3, du Traité de police. Dans le cadre de l'élaboration de la présente décision, les pays du Benelux ont échangé ces informations entre eux.

¹ Traité entre le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas en matière de coopération policière, fait à Bruxelles le 23 juillet 2018.



SECRETARIAT GENERAL
Rue de la Régence 39
1000 Bruxelles

Le Bulletin Benelux est édité par le Secrétariat général de l'Union Benelux et est disponible en français et en néerlandais.

Vous pouvez consulter le Bulletin Benelux sur le site web www.benelux.int et vous inscrire à notre liste de diffusion. Vous y trouverez aussi la réglementation de l'Union Benelux.