



Commission permanente de Contrôle linguistique
rue Montagne du Parc 4 – 1000 BRUXELLES

Bruxelles, le 29 janvier 2018

[...] [...] **Concerne :** avant-projet de loi introduisant le Code belge de la navigation

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

En sa séance du 26 janvier 2018, la Commission permanente de Contrôle linguistique (CPCL), siégeant sections réunies, a consacré un examen à votre demande d'avis sur l'avant-projet de loi introduisant le Code belge de la navigation. Cet avant-projet vise, entre autres, à inscrire l'emploi de l'anglais dans le cadre légal de la navigation belge. Les articles réglant l'emploi des langues sont les suivants : 1.2.2, 1.2.3, 2.1.26, 3.2.5, 3.2.10, 3.2.11, 3.2.12, 3.2.23, 4.2.10, 8.2.55 et 8.2.57 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet et l'article 45 de l'avant-projet.

En vertu de l'article 60, § 1er, des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées par arrêté royal du 18 juillet 1966 (LLC), la seule mission de la CPCL consiste à surveiller l'application des LLC et ses arrêtés d'exécution.

Les articles 1.2.2 et 1.2.3 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet règlent une dérogation à la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires lors de la publication des actes de l'Organisation maritime internationale (OMI) et des modifications aux conventions et actes internationaux.

Les articles 4.2.10, 8.2.55 et 8.2.57 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet et l'article 45 de l'avant-projet ont trait à l'emploi de l'anglais en matière judiciaire dans le cadre de la navigation. Ces articles sont des dérogations ou des modifications de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire.

Les articles 1.2.2, 1.2.3, 4.2.10, 8.2.55 et 8.2.57 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet et l'article 45 de l'avant-projet ne règlent pas l'emploi des langues en matière administrative. Partant, la CPCL se déclare incompétente pour rendre un avis sur ces articles.

Par contre, les articles 2.1.26, 3.2.5, 3.2.10, 3.2.11, 3.2.12 et 3.2.23 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet règlent l'emploi des langues en matière administrative. Quant auxdits articles, la CPCL formule les observations suivantes :

- a) Les articles 2.1.26, 3.2.5, 3.2.10, 3.2.11, 3.2.12 et 3.2.23 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet constituent des dérogations aux LLC. La possibilité permettant au législateur de prévoir une dérogation aux obligations prévues par les LLC est clairement exprimée à l'article 1^{er}, § 1^{er}, 1^o LLC. Il revient dès lors au seul législateur de juger de l'opportunité de déroger aux LLC ainsi qu'en l'espèce de de l'opportunité d'une base légale concernant l'emploi de l'anglais dans la navigation belge.

- b) Les articles 3.2.5, 3.2.10, 3.2.11, 3.2.12 et 3.2.23 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet constituent l'accomplissement d'obligations imposées par l'Union européenne ou par des conventions internationales.

L'article 3.2.5 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet transpose en droit national belge l'article 6 de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

Les articles 3.2.10, 3.2.11, 3.2.12 et 3.2.23 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet doivent être lus dans le cadre des conventions internationales suivantes signées par l'Etat belge : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (La Convention CLC 1992), la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (La Convention BUNKER), la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (La Convention WRC) et la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leur bagages (La Convention PAL).

En vertu des conventions internationales précitées, les propriétaires de navires doivent disposer des certificats attestant des obligations d'assurance conformément à la Convention. Les conventions internationales concernées contiennent les règles suivantes en ce qui concerne l'emploi des langues desdits certificats :

- le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre ;
- si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues ;
- dans ce dernier cas de figure, et si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.

- c) En admettant aussi les actes établis en anglais, l'article 2.1.26 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet adopte une approche plus souple en ce qui concerne l'inscription des actes dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux de navigation intérieure. L'article dispose qu'un acte est admis à l'inscription à la condition qu'il ait été préalablement enregistré conformément au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe. L'article 3 du Code énonce ce qui suit : « S'il est présenté à l'enregistrement un acte ou écrit rédigé dans une langue autre que les langues nationales, le receveur peut exiger qu'il y soit annexé, aux frais de la personne qui requiert la formalité, une traduction certifiée par un traducteur juré. »

Sans aucune modification de l'article 3 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, l'approche plus souple adoptée par l'article 2.1.26 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet et admettant les actes établis en anglais, n'a aucun effet. Sur la base dudit article 3, la présentation à l'enregistrement d'un acte rédigé dans une langue autre que les langues nationales implique que le receveur puisse exiger qu'il y soit annexé une traduction certifiée par un traducteur juré. En effet, l'enregistrement constituant l'une des conditions de l'inscription de l'acte concerné, l'approche plus souple adoptée par l'article 2.1.26 ne permet pas

d'inscrire dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux de navigation intérieure un acte établi en anglais sans aucune traduction certifiée par un traducteur juré.

- d) L'article 2.1.26 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet s'applique uniquement à la question de savoir quels actes sont visés pour l'inscription dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux de navigation intérieure. L'article 2.1.26 ne règle pas la langue dans laquelle il faut rédiger l'acte concerné.

L'acte prévu à l'article 2.1.26 doit être qualifié d'acte prescrit par la loi. En fonction du lieu où est situé le siège d'exploitation, la langue à employer dans les actes et les documents d'entreprise prescrits par les lois et les règlements sera réglée par l'article 52 LLC, par le décret du 19 juillet 1973 réglant l'emploi des langues en matière de relations sociales entre employeurs et travailleurs ainsi qu'en matière d'actes et de documents d'entreprise prescrits par la loi et les règlements ou le décret du 30 juin 1982 relatif à la protection de la liberté de l'emploi des langues et de l'usage de la langue française en matière de relations sociales entre les employeurs et leur personnel ainsi que d'actes et documents des entreprises imposés par la loi et les règlements (CPCL 6 juillet 2017 n° 49.151).

A plusieurs reprises, la CPCL a estimé qu'il y avait lieu de considérer le port d'attache d'un navire comme son domicile ou siège d'exploitation légal (cf. avis de la CPCL n°s 1061 du 9 septembre 1965 ; (SN) 792 du 15 juin 1965 ; (SN) 1499 du 26 avril 1966 ; (SN) 1582 du 17 mai 1966).

L'approche plus souple quant à l'inscription des actes établis en anglais ne s'applique pas aux navires des entreprises dont le port d'attache est situé en Belgique. En effet, conformément à la législation précitée, ces actes doivent être rédigés dans la langue nationale imposée par une loi ou un décret. En outre, le législateur fédéral n'est pas compétent pour régler l'emploi des langues des actes des navires des entreprises dont le port d'attache est situé dans la région homogène de langue française ou de langue néerlandaise (article 129, § 1^{er}, 3^o Const.).

- e) Il est possible que soit posé des problèmes autour du champ d'application territorial de l'article 3.2.5 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet.

Le certificat prévu à l'article 3.2.5 est un acte ou un document d'entreprise prescrit par les lois et les règlements. Le législateur fédéral n'est compétent que pour régler l'emploi des langues dans ces actes et documents lorsque le port d'attache du navire est situé dans des communes à régime spécial ou des communes de la région bilingue de Bruxelles-Capitale.

L'obligation prévue à l'article 3.2.5 est principalement imposée aux navires dont le port d'attache est situé dans la région homogène de langue néerlandaise. Ces navires tombent sous l'application du décret du 19 juillet 1973 réglant l'emploi des langues en matière de relations sociales entre employeurs et travailleurs ainsi qu'en matière d'actes et de documents d'entreprise prescrits par la loi et les règlements. Partant, dans presque tous les cas les certificats doivent être rédigés en néerlandais. Seul le Parlement de la Communauté flamande est compétent pour accorder une dérogation à cette règle.

De ce qui précède, il découle que la transposition intégrale en droit national belge de l'article 6 de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes exige, outre l'intervention du législateur fédéral, l'intervention du Parlement de la Communauté française ou de la Communauté flamande, selon le cas.

- f) Il existe une différence entre l'emploi des langues quant à la délivrance de certificats BUNKER, PAL et WRC réglé dans les articles 3.2.11, 3.2.12 et 3.2.23 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet, et l'emploi des langues quant à la délivrance des certificats CLC réglé dans l'article 3.2.10 dudit Code belge de la navigation. Ainsi les articles 3.2.11, 3.2.12 et 3.2.23 se terminent par la phrase « et les langues officielles de cet Etat peuvent être omises ».

En premier lieu, l'ajout de cette partie de la phrase crée des contradictions et des incertitudes. D'une part, l'article dispose que le certificat doit être établi dans l'une des langues nationales officielles. D'autre part, l'article dispose que les langues nationales officielles peuvent être omises lorsque le texte comporte une traduction en anglais. En outre, le texte en anglais ne peut pas constituer une simple traduction lorsque le certificat ne comporte plus le texte établi dans l'une des langues nationales officielles.

En deuxième lieu, dans le texte il est accordé une priorité à la langue française. Un certificat établi en français ne doit pas être traduit en anglais. Partant, le texte en français ne peut pas être omis. Cependant, il s'agit d'une situation différente quant aux certificats établis en néerlandais et en allemand. En vertu d'un engagement pris au titre du droit international, les certificats concernés doivent comporter une traduction en anglais. Or, la dernière partie de la phrase peut être comprise en ce sens que le SPF Mobilité serait tenu de rédiger le certificat *de facto* uniquement en anglais, et non en néerlandais ou en allemand. Il pourrait s'ensuivre que le droit d'obtenir dans sa propre langue nationale le certificat concerné ne soit plus garanti à tous les groupes linguistiques.

En raison de ce qui précède, la CPCL propose d'insérer le même texte dans les articles 3.2.11, 3.2.12 et 3.2.23 que dans l'article 3.2.10, c'est-à-dire « le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais. »

- g) En tout cas, il convient de remplacer dans le texte français des articles 3.2.11, 3.2.12 et 3.2.23 du Code belge de la navigation inclus dans l'avant-projet le terme « cet Etat » par « de l'Etat ».
- g) La partie de phrase « hebben wij besloten en besluiten wij » et « nous avons arrêté et arrêtons » situés à la première page de l'avant-projet doivent changer de colonne.

Veillez agréer, Monsieur le secrétaire d'Etat, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,

E. VANDENBOSSCHE