



Verfassungsgerichtshof

Entscheid Nr. 75/2022
vom 9. Juni 2022
Geschäftsverzeichnissnr. 7354

In Sachen: Klage auf völlige oder teilweise Nichtigerklärung der Artikel 2.1.1.3 § 1 Nrn. 7 bis 9 und § 2, 2.4.4.1 § 2, 2.4.4.2 und 2.4.4.3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches (Gesetz vom 8. Mai 2019, Artikel 2), erhoben von der VoG « Ligue des droits humains » und anderen.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten P. Nihoul und L. Lavrysen, den Richtern J.-P. Moerman, T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, Y. Kherbache, T. Detienne und S. de Bethune, und der emeritierten Richterin R. Leysen gemäß Artikel 60*bis* des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, unter Assistenz des Kanzlers F. Meersschaut, unter dem Vorsitz des Präsidenten P. Nihoul,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

I. Gegenstand der Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 30. Januar 2020 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 3. Februar 2020 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 2.1.1.3 § 1 Nrn. 7 bis 9 und § 2, 2.4.4.1 § 2, 2.4.4.2 und 2.4.4.3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches (Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Mai 2019), veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 1. August 2019: die VoG « Ligue des droits humains », die VoG « Nansen », die VoG « Jesuit Refugee Service-Belgium », die VoG « Association pour le droit des Etrangers », die VoG « Coordination et Initiatives pour et avec les Réfugiés et Etrangers » und die VoG « Vluchtelingenwerk Vlaanderen », unterstützt und vertreten durch RA R. Fonteyn und RÄin S. Najmi, in Brüssel zugelassen.

Schriftsätze und Gegenerwiderungsschriftsätze wurden eingereicht von

- Myria, Föderales Zentrum für die Analyse der Migrationsströme, den Schutz der Grundrechte der Ausländer und die Bekämpfung des Menschenhandels, vertreten durch seinen Direktor,

- dem Ministerrat, unterstützt und vertreten durch RA M. Van Looveren und RA R. De Houwer, in Antwerpen zugelassen.

Die klagenden Parteien haben einen Erwiderungsschriftsatz eingereicht.

Durch Anordnung vom 16. Februar 2022 hat der Gerichtshof nach Anhörung der referierenden Richter P. Pâques, in Vertretung der gesetzlich verhinderten Richterin E. Bribosia, und S. de Bethune beschlossen, dass die Rechtssache verhandlungsreif ist, dass keine Sitzung abgehalten wird, außer wenn eine Partei innerhalb von sieben Tagen nach Erhalt der Notifizierung dieser Anordnung einen Antrag auf Anhörung eingereicht hat, und dass vorbehaltlich eines solchen Antrags die Verhandlung am 9. März 2022 geschlossen und die Rechtssache zur Beratung gestellt wird.

Da keine Sitzung beantragt wurde, wurde die Rechtssache am 9. März 2022 zur Beratung gestellt.

Die Vorschriften des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, die sich auf das Verfahren und den Sprachengebrauch beziehen, wurden zur Anwendung gebracht.

II. *Rechtliche Würdigung*

(...)

In Bezug auf die angefochtenen Bestimmungen und deren Kontext

B.1. Die klagenden Parteien beantragen die Nichtigerklärung von Artikel 2.1.1.3 § 1 Nrn. 7, 8 und 9 und § 2, Artikel 2.4.4.1 § 2, Artikel 2.4.4.2 und Artikel 2.4.4.3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches, eingeführt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Mai 2019 « zur Einführung des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches ».

B.2.1. Artikel 2.1.1.3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches bestimmt:

« [§ 1er.] Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

[...]

7° ‘ passager clandestin ’ : toute personne qui se trouve sans autorisation du commandant à bord d'un navire;

8° ‘ passager ’ : toute personne qui se trouve à bord d'un navire sans être homme d'équipage ou passager clandestin;

9° ‘ personne embarquée ’ : tout homme d'équipage, tout passager et tout passager clandestin;

[...]

§ 2. Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

1° déclarer inapplicables les dispositions du présent livre ou de ses arrêtés d'exécution pour des commandants, capitaines, hommes d'équipage, membres d'équipage, contrat d'engagement maritime, passagers clandestins, passagers ou personnes embarquées particuliers désignés;

2° définir de manière plus précise ou, le cas échéant, de manière dérogatoire les notions de commandant, capitaine, homme d'équipage, membre d'équipage, équipage, contrat d'engagement maritime, passager clandestin, passager ou personne embarquée ».

B.2.2. Artikel 2.4.4.1 mit der Überschrift « Behandlung blinder Passagiere », Artikel 2.4.4.2 mit der Überschrift « Blinde Passagiere in einem belgischen Hafen » und Artikel 2.4.4.3 mit der Überschrift « Blinde Passagiere an Bord belgischer Schiffe » befinden sich ihrerseits in Kapitel 4 (« Blinde Passagiere ») von Titel 4 (« Personen an Bord ») von Buch 2 (« Seeschifffahrt ») des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches.

Artikel 2.4.4.1 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches bestimmt:

« § 1er. Les passagers clandestins trouvés à bord de navires belges ne peuvent être mis au travail, sauf cas d'urgence ou pour des tâches liées à l'entretien de leur hébergement ou à leur subsistance à bord.

§ 2. Les passagers clandestins à bord d'un navire belge ou à bord d'un navire étranger qui se trouve dans les eaux belges, sont traités dans le plein respect, du droit international applicable, dont la convention relative au statut des réfugiés, conclue à Genève le 28 juillet 1951, des obligations liées à l'accès à la protection internationale, en particulier le principe de

non-refoulement, et des droits fondamentaux. La sécurité du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin doivent être pris en considération lors du traitement des passagers clandestins ».

Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches lautet:

« § 1er. Sans préjudice des règles établies en vertu de l'alinéa 3, si le commandant constate la présence d'un ou plusieurs passagers clandestins à bord de son navire et que celui doit entrer dans un port belge, il en informe le MIK.

Le commandant transmet tous les renseignements et les documents [de] chaque passager clandestin qui sont utiles pour l'exécution des missions de la Police de la navigation.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, détermine le délai dans lequel l'information, les renseignements et les documents visés au présent paragraphe et les documents qui sont éventuellement en possession du passager clandestin qui doivent être transmis ainsi que les modalités relatives à leur transmission.

§ 2. Il est interdit au passager clandestin de quitter le navire sans l'autorisation préalable de la police de la navigation.

Dès l'arrivée du navire dans le port, la police de la navigation notifie au commandant l'interdiction de débarquement visé à l'alinéa 1er et l'informe des droits et obligations prévus par l'article 2.4.4.1. et par le présent article.

Le commandant prend toutes les mesures nécessaires afin d'éviter que le passager clandestin ne quitte le navire sans l'autorisation préalable de la Police de la navigation sur le territoire belge.

§ 3. Un passager clandestin arrivé par un navire reste sous la responsabilité du commandant.

La police de la navigation peut autoriser le débarquement du passager clandestin en vue de son éloignement lorsque :

1° le passager clandestin est en possession des documents de voyage nécessaires à son éloignement et l'armateur a pris toutes les mesures nécessaires pour garantir celui-ci, conformément au paragraphe 4;

2° l'armateur prouve que les documents de voyage nécessaires à l'éloignement du passager clandestin seront obtenus ainsi que les mesures nécessaires pour garantir celui-ci seront prises dans les plus brefs délais, conformément au paragraphe 4.

La Police de la navigation peut également autoriser le débarquement du passager clandestin, si un éloignement avec le même navire n'est pas indiqué ou est empêché.

La Police de la navigation peut ordonner le rembarquement du passager clandestin qui a quitté le navire sans l'autorisation visée à l'alinéa 1er, en rappelant au commandant les obligations prévues au paragraphe 2.

§ 4. A la demande de la Police de la navigation, l'armateur du navire à bord duquel le passager clandestin est arrivé dans un port belge est tenu de prendre toutes les mesures pour éloigner le passager clandestin vers le pays où celui-ci a été embarqué ou vers un autre pays où le passager clandestin peut être admis.

Ces mesures doivent être prises en vue d'éloigner le passager clandestin le plus rapidement possible. L'armateur peut demander l'assistance des autorités belges compétentes pour établir des contacts avec des autorités étrangères en vue de préparer et d'organiser cet éloignement et d'obtenir les documents nécessaires à cette fin.

L'armateur informe sans délai la Police de la navigation des mesures qui seront prises et de leur exécution.

§ 5. En cas de non-respect des obligations prévues aux paragraphes 2 et 4 ou si la Police de la navigation considère que les mesures prises pour garantir l'éloignement du passager clandestin sont insuffisantes, la Police de la navigation peut :

1° obliger le commandant du navire de mer de transporter le passager clandestin vers le pays d'embarquement ou dans tout autre pays où il peut être admis;

2° éloigner le passager clandestin, par d'autres moyens, vers le pays d'embarquement ou vers tout autre pays où il peut être admis;

3° ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même armateur, jusqu'à ce que le passager clandestin soit éloigné ».

Artikel 2.4.4.3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches bestimmt:

« § 1er. Si le commandant d'un navire de mer belge constate la présence à bord de son navire d'un ou plusieurs passagers clandestins, il en informe le MIK selon les modalités prévues à l'article 2.4.4.2, § 1er.

§ 2. Le commandant remet le passager clandestin de préférence aux autorités locales compétentes du premier port d'escale. A cet effet, il est fait appel à la collaboration du fonctionnaire consulaire belge, si ce dernier est disponible.

§ 3. Le commandant informe le passager clandestin qu'il a l'obligation de le débarquer dans le premier port d'escale et lui donne l'occasion de faire valoir ses objections à son débarquement dans ce port.

Si le passager clandestin émet des objections à son débarquement dans ce port, il est débarqué dans un port où ce débarquement est possible, sans préjudice des dispositions de l'article 2.4.4.1.

§ 4. Si le passager clandestin est débarqué conformément au paragraphe 2, une copie de la déclaration visée au paragraphe 1er est remise aux autorités locales compétentes.

§ 5. Le présent article n'est pas d'application si le premier port d'escale est un port belge ».

B.3. Der Gesetzgeber wollte mit dem Belgischen Schifffahrtsgesetzbuch die veralteten privatrechtlichen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Schifffahrt aktualisieren.

B.4. In Bezug auf die Aspekte des öffentlichen Rechts der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Schifffahrt, zu denen die Bestimmungen über blinde Passagiere zählen (*Parl. Dok.*, Kammer, 2018-2019, DOC 54-3536/001, S. 12), wollte der Gesetzgeber die bestehenden Rechtsvorschriften koordinieren. Eine Koordinierung war notwendig geworden, da zahlreiche « ergänzende Gesetze in den letzten Jahren ausgearbeitet worden sind, um neue internationale und europäische Normen umzusetzen » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2018-2019, DOC 54-3536/004, S. 4).

Der Gesetzgeber hat daher soweit wie möglich auf die einschlägigen internationalen Übereinkommen Bezug genommen, deren Grundregeln in das Gesetzbuch übernommen wurden (*Parl. Dok.*, Kammer, 2018-2019, DOC 54-3536/001, SS. 12-14). Nur bei einer geringen Anzahl von Gesetzen wie dem Disziplinar- und Strafgesetzbuch für die Handelsmarine und die Seefischerei von 1928 war eine tiefgreifende Aktualisierung ihres Inhalts erforderlich (ebenda, S. 13).

In Bezug auf das Interesse der klagenden Parteien

B.5. Die Verfassung und das Sondergesetz vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof erfordern, dass jede natürliche oder juristische Person, die eine Nichtigkeitsklage erhebt, ein Interesse nachweist.

Das erforderliche Interesse liegt nur bei jenen Personen vor, deren Situation durch die angefochtene Rechtsnorm unmittelbar und ungünstig beeinflusst werden könnte; demzufolge ist die Popularklage nicht zulässig.

B.6. Wenn eine Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht, die sich nicht auf ihr persönliches Interesse beruft, vor dem Gerichtshof auftritt, ist es erforderlich, dass ihr satzungsmäßiger Zweck besonderer Art ist und sich daher vom allgemeinen Interesse unterscheidet, dass sie ein kollektives Interesse vertritt, dass die angefochtene Rechtsnorm ihren

Zweck beeinträchtigen kann und dass es sich schließlich nicht zeigt, dass dieser Zweck nicht oder nicht mehr tatsächlich erstrebt wird.

B.7. Der satzungsmäßige Zweck der ersten klagenden Partei, der VoG « Ligue des droits humains », besteht darin, Ungerechtigkeiten und jede willkürliche Verletzung der Rechte von Einzelpersonen oder Gruppen zu bekämpfen und die Grundsätze der Gleichheit, Freiheit, Solidarität und des Humanismus, die unter anderem in der belgischen Verfassung und der Europäischen Menschenrechtskonvention verankert sind, zu verteidigen.

Obwohl er weit gefasst ist, kann davon ausgegangen werden, dass sich der satzungsmäßige Zweck der ersten klagenden Partei vom Allgemeininteresse unterscheidet, insofern er auf die Verteidigung der Menschenrechte in besonderen Anwendungsbereichen des politischen Handelns abzielt. Da die angefochtenen Bestimmungen auf eine schutzbedürftige Personenkategorie anwendbar sind, nämlich auf blinde Passagiere auf einem Schiff, können sie außerdem den satzungsmäßigen Zweck der ersten klagenden Partei, der tatsächlich verfolgt wird, beeinträchtigen.

Insoweit der Ministerrat geltend macht, dass die klagenden Parteien keinerlei Vorteil aus einer Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmungen ziehen würden, weil diese nicht das Verfahren betreffen, das in der Praxis im Fall der Entdeckung eines blinden Passagiers an Bord eines Schiffes verfolgt wird, genügt die Feststellung, dass die klagenden Parteien im Fall einer Nichtigerklärung wieder die Chance erhalten würden, dass der Gesetzgeber für die von ihnen verteidigten kollektiven Interessen günstigere Bestimmungen erlassen würde.

B.8. Da die erste klagende Partei ein Interesse an der Klageerhebung hat, muss der Gerichtshof nicht prüfen, ob die anderen klagenden Parteien ebenfalls über das erforderliche Interesse verfügen. Der Gerichtshof erinnert außerdem daran, dass eine klagende Partei, wenn sie ein Interesse an der Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmungen hat, nicht darüber hinaus ein Interesse an jedem einzelnen Klagegrund nachweisen muss.

Die Einrede der Unzulässigkeit wird abgewiesen.

In Bezug auf das Interesse der intervenierenden Partei

B.9. Der Ministerrat stellt das Interesse des Föderalen Zentrums für die Analyse der Migrationsströme, den Schutz der Grundrechte der Ausländer und die Bekämpfung des Menschenhandels (nachstehend: Myria) an der Intervention in Abrede, indem er geltend macht, dass die Befugnis von Myria, eine Klage zu erheben, auf die Fälle beschränkt ist, die im Gesetz vom 15. Februar 1993 « zur Schaffung eines Föderalen Zentrums für die Analyse der Migrationsströme, den Schutz der Grundrechte der Ausländer und die Bekämpfung des Menschenhandels » (nachstehend: Gesetz vom 15. Februar 1993) aufgezählt sind.

B.10.1. Aufgrund von Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Februar 1993 hat Myria den Auftrag, « über die Wahrung der Grundrechte der Ausländer zu wachen und die öffentlichen Behörden über Art und Umfang der Migrationsströme im Rahmen der föderalen Zuständigkeiten aufzuklären ». Myria erfüllt ihre Aufträge « im Geiste des Dialogs und der Konzertierung mit allen öffentlichen und privaten Akteuren, die von der Politik der Aufnahme und der Integration von Einwanderern betroffen sind » und ist « außerdem [...] im Rahmen der föderalen Zuständigkeiten beauftragt, die Bekämpfung des Menschenhandels und des Menschenschmuggels zu fördern ».

B.10.2. Artikel 3 Absatz 2 Nr. 5 desselben Gesetzes ermächtigt Myria, im Rahmen ihrer in Artikel 2 definierten Aufträge in jedem Rechtsstreit vor Gericht zu treten, zu dem die Anwendung des Gesetzes vom 13. April 1995 « zur Festlegung von Bestimmungen zur Bekämpfung des Menschenhandels und des Menschenschmuggels » und des Gesetzes vom 11. Februar 2013 « zur Festlegung von Sanktionen und Maßnahmen gegen Arbeitgeber, die Drittstaatsangehörige ohne rechtmäßigen Aufenthalt beschäftigen » Anlass geben kann.

B.11. Artikel 3 des Gesetzes vom 15. Februar 1993 räumt Myria ein persönliches Klagerecht für Streitsachen ein, die in die Zuständigkeit von Rechtsprechungsorganen des gerichtlichen Standes fallen.

B.12. Jedoch berührt Artikel 3 des Gesetzes vom 15. Februar 1993 nicht Artikel 87 § 2 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, der bestimmt:

« Wenn der Verfassungsgerichtshof über die in Artikel 1 erwähnten Nichtigkeitsklagen befindet, kann jede Person, die ein Interesse nachweist, binnen dreißig Tagen ab der in Artikel 74 vorgeschriebenen Veröffentlichung in einem Schriftsatz ihre Bemerkungen an den Verfassungsgerichtshof richten. Sie wird dadurch als Partei des Rechtsstreits angesehen ».

Ein Interesse im Sinne von Artikel 87 § 2 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 weist eine Person nach, die beweist, dass ihre Situation direkt von dem Entscheid betroffen sein kann, den der Gerichtshof im Zusammenhang mit der Nichtigkeitsklage erlassen muss.

Insofern die angefochtenen Bestimmungen die Weise regeln, in der blinde Passagiere behandelt werden, die an Bord eines belgischen Schiffes oder eines Schiffes in einem belgischen Hafen entdeckt werden, was mit der Achtung der Grundrechte von Ausländern zu tun hat, über die Myria gemäß dem ihr nach Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Februar 1993 übertragenen Auftrag wacht, hat Myria das erforderliche Interesse für die Intervention.

B.13. Die Einrede wird abgewiesen.

In Bezug auf die Zulässigkeit der Klagegründe

B.14. Die klagenden Parteien leiten einen ersten Klagegrund ab aus einem Verstoß gegen die Artikel 10, 11 und 12 Absätze 1 und 3, 13, 22bis, 23 Absätze 1 und 3 Nr. 2 *in fine* und 191 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit

- den Artikeln 2, 3, 5, 6, 13 und 14 der Europäischen Menschenrechtskonvention,
- Artikel 4 des Protokolls Nr. 4 zur Europäischen Menschenrechtskonvention,
- Artikel 1 des Protokolls Nr. 7 zur Europäischen Menschenrechtskonvention,
- Artikel 1 Abschnitt A Ziffer 2 des Internationalen Abkommens über die Rechtsstellung der Flüchtlinge, abgeschlossen in Genf am 28. Juli 1951 (nachstehend: Internationales Abkommen über die Rechtsstellung der Flüchtlinge),

- den Artikeln 4.1, 4.4.1, 4.4.2, 4.6.1, 4.6.3 der Anlage des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen), abgeschlossen in London am 9. April 1965 (nachstehend: Internationales Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs),

- den Artikeln 2 und 3 des Internationalen Übereinkommens über blinde Passagiere, abgeschlossen in Brüssel am 10. Oktober 1957,

- der Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 « über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) » (nachstehend: Schengener Grenzkodex),

- Artikel 3 des Übereinkommens vom 10. Dezember 1984 gegen Folter und andere grausame, unmenschliche oder erniedrigende Behandlung oder Strafe,

- den Artikeln 6 und 7 des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte,

- dem allgemeinen Grundsatz der Nichtzurückweisung,

- dem allgemeinen Grundsatz der Rechtssicherheit und

- den Artikeln 3, 4, 4*bis*, 7, 8, 8*bis*, 8*ter*, 27, 28, 29, 48 bis 50, 61/14 bis 61/25, 70/1 bis 74 und 74/2 bis 74/4*bis* des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 « über die Einreise ins Staatsgebiet, den Aufenthalt, die Niederlassung und das Entfernen von Ausländern ».

B.15. Die klagenden Parteien leiten einen zweiten Klagegrund ab aus einem Verstoß gegen dieselben Bestimmungen und allgemeinen Grundsätze, aber auch aus einem Verstoß gegen die Artikel 28 und 30 der Verfassung und die Artikel 2 und 3 des Gesetzes vom 29. Juli 1991 « über die ausdrückliche Begründung der Verwaltungsakte ».

B.16.1. Aufgrund von Artikel 142 Absatz 2 der Verfassung und Artikel 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 ist der Gerichtshof dazu befugt, über Klagen auf Nichtigerklärung eines Gesetzes, eines Dekrets oder einer in Artikel 134 der Verfassung erwähnten Regel wegen Verletzung der Regeln, die durch die Verfassung oder aufgrund der

Verfassung für die Bestimmung der jeweiligen Zuständigkeiten der Föderalbehörde, der Gemeinschaften und der Regionen festgelegt sind, und wegen Verletzung der Artikel von Titel II (« Die Belgier und ihre Rechte ») und der Artikel 143 § 1, 170, 172 und 191 der Verfassung zu befinden.

B.16.2. Der Gerichtshof ist grundsätzlich nicht befugt, eine Gesetzesbestimmung anhand einer anderen Gesetzesbestimmung, die keine Regel der Zuständigkeitsverteilung ist, zu prüfen, ob in Verbindung mit den Artikel 10 und 11 der Verfassung oder nicht.

B.16.3. Was das Internationale Übereinkommen über blinde Passagiere, abgeschlossen in Brüssel am 10. Oktober 1957, betrifft, so ist es nicht in Kraft getreten, sodass ein Verstoß gegen seine Bestimmungen folglich nicht vor dem Gerichtshof geltend gemacht werden kann, auch nicht in Verbindung mit Bestimmungen, anhand deren der Gerichtshof eine Prüfung vornehmen darf.

Was das Internationale Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs betrifft, so ist es zwar auf internationaler Ebene in Kraft getreten, aber von den klagenden Parteien wird kein Argument im Zusammenhang mit einem behaupteten Verstoß gegen dieses Übereinkommen vorgebracht, sodass es nicht notwendig ist zu prüfen, ob dieses Übereinkommen nach der Verfassung Gegenstand einer Billigung sein muss.

B.16.4. Schließlich begründet das von den angefochtenen Bestimmungen vorgesehene Verfahren zur Behandlung von blinden Passagieren, selbst was die Einreise von Ausländern ins Staatsgebiet betrifft, weder Streitfälle über zivilrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen noch strafrechtliche Anklagen im Sinne von Artikel 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention.

Der Klagegrund ist unzulässig, insofern er aus einem Verstoß gegen dieser Vertragsbestimmung abgeleitet ist.

B.17. Im Übrigen deckt sich die Prüfung der vom Ministerrat erhobenen Einreden der Unzulässigkeit mit der Prüfung der Begründetheit der Klagegründe.

B.18. Um den Erfordernissen nach Artikel 6 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 zu entsprechen, müssen die in der Klageschrift vorgebrachten Klagegründe angeben, welche

Vorschriften, deren Einhaltung der Gerichtshof gewährleistet, verletzt wären und welche Bestimmungen gegen diese Vorschriften verstoßen würden, und darlegen, in welcher Hinsicht diese Vorschriften durch die fraglichen Bestimmungen verletzt würden.

Der Gerichtshof prüft die Klagegründe, insofern sie die vorerwähnten Erfordernisse erfüllen.

In Bezug auf den Umfang der Klage

B.19.1. Der Gerichtshof bestimmt den Gegenstand der Klage auf Nichtigerklärung auf der Grundlage des Inhalts der Klageschrift und insbesondere unter Berücksichtigung der Darlegung der Klagegründe. Der Gerichtshof beschränkt seine Prüfung auf die Bestimmungen, gegen die tatsächlich auch Einwände erhoben wurden.

B.19.2. Aus der Klageschrift geht hervor, dass sich die Kritik der klagenden Parteien gegen Artikel 2.1.1.3 § 2, Artikel 2.4.4.2 und Artikel 2.4.4.3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches richtet.

Hingegen richten sie keine Kritik gegen Artikel 2.1.1.3 § 1 Nr. 7 bis 9 und Artikel 2.4.4.1 § 2, die im Übrigen nicht untrennbar mit den vorerwähnten Artikeln 2.1.1.3 § 2, 2.4.4.2 und 2.4.4.3 verbunden sind.

B.19.3. Der Gerichtshof beschränkt seine Prüfung daher auf Artikel 2.1.1.3 § 2, Artikel 2.4.4.2 und Artikel 2.4.4.3.

B.19.4. Aufgrund von Artikel 85 Absatz 2 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 kann unter anderem der Ministerrat einen Schriftsatz in einer Rechtssache über eine Nichtigkeitsklage einreichen und darin neue Klagegründe formulieren. Eine solche Intervention darf jedoch die Klage nicht ändern oder erweitern.

Der Antrag des Ministerrates auf Erweiterung der Klage auf Artikel 26 des Gesetzes vom 8. Mai 2019 « zur Einführung des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches » ist unzulässig.

Zur Hauptsache

In Bezug auf die Gleichbehandlung der blinden Passagiere (erster bis fünfter Teil des ersten Klagegrunds)

B.20. Im ersten bis fünften Teil des ersten Klagegrunds beanstanden die klagenden Parteien und Myria den Umstand, dass in den angefochtenen Bestimmungen alle blinden Passagiere gleich behandelt werden, nämlich (1) die belgischen blinden Passagiere und die ausländischen blinden Passagiere, (2) die blinden Passagiere, denen ein Aufenthalt gestattet oder erlaubt ist, und die blinden Passagiere, denen kein Aufenthalt gestattet oder erlaubt ist, (3) die blinden Passagiere, die internationalen Schutz beantragen, und die blinden Passagiere, die keinen internationalen Schutz beantragen, (4) die minderjährigen blinden Passagiere und die volljährigen blinden Passagiere und schließlich (5) die schwer kranken blinden Passagiere und die gesunden blinden Passagiere.

Die klagenden Parteien führen im Wesentlichen an, dass die belgischen blinden Passagiere, die blinden Passagiere, denen ein Aufenthalt in Belgien gestattet oder erlaubt ist, die blinden Passagiere, die internationalen Schutz beantragen, die minderjährigen blinden Passagiere und die schwer kranken blinden Passagiere nicht an Bord des Schiffes bleiben könnten, sondern ausgeschifft und vom belgischen Staat versorgt werden müssten.

B.21.1. Aus der Klageschrift geht hervor, dass sich die Beschwerdegünde der klagenden Parteien nur gegen Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches richten, der die Situation von blinden Passagieren an Bord eines Schiffes, das in einen belgischen Hafen einlaufen soll, regelt.

B.21.2. Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches führt ein zweistufiges Verfahren zur Behandlung von blinden Passagieren ein.

B.21.3.1. Zunächst informiert der Schiffsführer, der in einen belgischen Hafen einlaufen muss, das MIK über die Entdeckung von einem oder mehreren blinden Passagieren an Bord seines Schiffes (Artikel 2.4.4.2 § 1).

Das MIK ist das « Maritime Informationszentrum », das zusammen mit dem MRCC, das heißt dem Maritimen Rettungs- und Koordinationszentrum, die « Zentrale der Küstenwache » bildet, die durch Artikel 32 des Zusammenarbeitsabkommens zwischen dem Föderalstaat und der Flämischen Region vom 8. Juli 2005 bezüglich der Schaffung einer Struktur der Küstenwache und der Zusammenarbeit in ihrem Rahmen eingeführt wurde.

B.21.3.2. Der Schiffsführer muss dem MIK alle Auskünfte und Papiere von jedem blinden Passagier übermitteln, die für die Erfüllung der Aufträge der Schifffahrtspolizei nützlich sind (Artikel 2.4.4.2 § 1 Absatz 2), die die belgische Behörde ist, die mit der Kontrolle der Seegrenzen betraut ist.

Das MIK ist für die Weiterleitung von Informationen zwischen den zuständigen belgischen Behörden wie der Schifffahrtspolizei und dem Ausländeramt verantwortlich *Parl. Dok.*, Kammer, 2018-2019, DOC 54-3536/001, S. 290).

B.21.4. Sodann teilt die Schifffahrtspolizei, wenn das Schiff in den Hafen eingelaufen ist, dem Schiffsführer ein Verbot der Ausschiffung der blinden Passagiere mit.

Sie informiert den Schiffsführer auch über die in Artikel 2.4.4.1 und Artikel 2.4.4.2 § 2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches vorgesehenen Rechte und Pflichten (Artikel 2.4.4.2 § 2).

Dabei geht es erstens um das Verbot, die an Bord von belgischen Schiffen gefundenen blinden Passagiere zur Arbeit einzusetzen, außer im Notfall oder für Aufgaben im Zusammenhang mit der Pflege ihrer Unterkunft oder ihrem Lebensunterhalt an Bord (Artikel 2.4.4.1 § 1).

Zweitens geht es um die Verpflichtung der Behandlung der blinden Passagiere an Bord eines belgischen Schiffes oder an Bord eines ausländischen Schiffes in belgischen Gewässern « unter vollständiger Einhaltung des geltenden internationalen Rechts, darunter das am 28. Juli 1951 in Genf abgeschlossene Abkommen über die Rechtsstellung der Flüchtlinge, der Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Zugang zu internationalem Schutz, insbesondere des Grundsatzes der Nichtzurückweisung, und der Grundrechte. Die Sicherheit des Schiffes und die Sicherheit und das Wohlergehen des blinden Passagiers müssen bei der Behandlung der blinden Passagiere berücksichtigt werden » (Artikel 2.4.4.1 § 2).

B.21.5. Die blinden Passagiere bleiben jedoch unter der Verantwortlichkeit des Schiffsführers, solange sie nicht ausgeschifft worden sind (Artikel 2.4.4.2 § 3 Absatz 1).

Diese Verpflichtung ergibt sich ebenfalls aus Artikel 19 und Nummer 3.1.4 von Anhang VI (« Sonderbestimmungen für die unterschiedlichen Grenzarten und die für das Überschreiten der Außengrenzen genutzten unterschiedlichen Fortbewegungsmittel ») des Schengener Grenzkodex.

Artikel 19 des Schengener Grenzkodex bestimmt:

« Die Sonderbestimmungen des Anhangs VI gelten für die Kontrollen bezüglich der unterschiedlichen Grenzarten und der für das Überschreiten der Grenzübergangsstellen genutzten unterschiedlichen Fortbewegungsmittel.

Diese Sonderbestimmungen können Abweichungen von den Artikeln 5 und 6 und den Artikeln 8 bis 14 enthalten ».

Nummer 3.1.4 der Anlage VI desselben Kodex bestimmt:

« Der Schiffsführer unterrichtet die zuständigen Behörden unverzüglich über alle Änderungen in der Zusammensetzung der Besatzung oder der Zahl der Passagiere.

Der Schiffsführer unterrichtet die zuständigen Behörden darüber hinaus innerhalb der unter Nummer 3.1.2 genannten Frist über die Anwesenheit blinder Passagiere an Bord. Blinde Passagiere bleiben jedoch unter der Verantwortlichkeit des Schiffsführers.

Abweichend von den Artikeln 5 und 8 werden Personen an Bord keinen systematischen Grenzkontrollen unterzogen. Jedoch nehmen die Grenzschutzbeamten nur dann eine Durchsuchung des Schiffes und Personenkontrollen bei den an Bord befindlichen Personen vor, wenn dies aufgrund einer Bewertung des Risikos für die innere Sicherheit und des Risikos der illegalen Einwanderung gerechtfertigt ist ».

B.21.6.1. Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches sieht nur einen einzigen Fall vor, in dem die Ausschiffung von blinden Passagieren von der Schifffahrtspolizei erlaubt werden darf, nämlich den Fall der Entfernung der blinden Passagiere.

In diesem Fall sind die blinden Passagiere entweder im Besitz der für das Entfernen notwendigen Reisedokumente und der Reeder ergreift alle notwendigen Maßnahmen, um dieses gemäß Artikel 2.4.4.2 § 4 zu gewährleisten (Artikel 2.4.4.2 § 3 Nr. 1), oder der Reeder

weist nach, dass die für das Entfernen der blinden Passagiere notwendigen Reisedokumente eingeholt werden sowie dass die notwendigen Maßnahmen, um dieses Entfernen gemäß Artikel 2.4.4.2 § 4 zu gewährleisten, schnellstmöglich ergriffen werden (Artikel 2.4.4.2 § 3 Nr. 2).

Nach Paragraph 4 Absatz 1 von Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches muss der Reeder des Schiffes, auf dem der blinde Passagier in einen belgischen Hafen gekommen ist, alle Maßnahmen ergreifen, um den blinden Passagier in das Land, in dem er an Bord gegangen ist, oder in ein anderes Land, in das er einreisen darf, zu entfernen.

B.21.6.2. Die Schifffahrtspolizei kann die Ausschiffung von blinden Passagieren auch erlauben, wenn ein Entfernen mit demselben Schiff nicht angezeigt ist oder Hindernisse dafür bestehen.

B.21.6.3. Diese Fälle stützen sich auf die Normen 4.9.1 und 4.9.2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs.

B.21.6.4. Schließlich ermöglicht die der Schifffahrtspolizei erteilte Befugnis, « den blinden Passagier mit anderen Mitteln in das Land, wo die Einschiffung erfolgt ist, oder in jedes andere Land, in das er einreisen darf, zu entfernen » (Artikel 2.4.4.2 § 5 Nr. 2), ebenfalls eine Ausschiffung des blinden Passagiers.

B.21.7. In allen Fällen gehen die Kosten für das Entfernen des blinden Passagiers zulasten des Eigentümers und des Reeders des Schiffes, unbeschadet des Rechts, die Erstattung dieser Kosten durch den Staat zu erwirken, dessen Staatsangehöriger der blinde Passagier ist (Artikel 2.4.4.4).

B.22. Der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung schließt nicht aus, dass ein Behandlungsunterschied zwischen Kategorien von Personen eingeführt wird, soweit dieser Unterschied auf einem objektiven Kriterium beruht und in angemessener Weise gerechtfertigt ist. Dieser Grundsatz steht übrigens dem entgegen, dass Kategorien von Personen, die sich angesichts der beanstandeten Maßnahme in wesentlich verschiedenen Situationen befinden, in gleicher Weise behandelt werden, ohne dass hierfür eine angemessene Rechtfertigung vorliegt.

Das Vorliegen einer solchen Rechtfertigung ist im Hinblick auf Zweck und Folgen der beanstandeten Maßnahme sowie auf die Art der einschlägigen Grundsätze zu beurteilen; es wird gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung verstoßen, wenn feststeht, dass die eingesetzten Mittel in keinem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Zweck stehen.

B.23.1. Der Ministerrat gibt in seinem Schriftsatz an, dass die ergriffenen Maßnahmen, damit die blinden Passagiere an Bord des Schiffes unter der Verantwortlichkeit des Schiffsführers bleiben, darauf abzielen, die Sicherheit des Schiffes und die Sicherheit und das Wohlergehen der blinden Passagiere sicherzustellen.

B.23.2. Diese Ziele sind in Artikel 2.4.4.1 § 2 letzter Satz des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches aufgeführt, der bestimmt:

« La sécurité du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin doivent être pris en considération lors du traitement des passagers clandestins ».

Dieser Artikel übernimmt Norm 4.4.1 von Abschnitt 4 der Anlage des Internationalen Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs, der bestimmt:

« Das Verhalten bei Vorfällen mit blinden Passagieren muss sich nach humanitären Grundsätzen richten, unter anderem nach den in Norm 4.1 erwähnten. Die Betriebssicherheit des Schiffes sowie die Sicherheit und das Wohlergehen des blinden Passagiers sind stets in angemessener Weise zu berücksichtigen ».

Im erläuternden Handbuch zum Internationalen Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs ist präzisiert:

« Lorsque l'on découvre des passagers clandestins à bord d'un navire, l'équipage doit les traiter avec respect et conformément aux règles et principes du droit international humanitaire. Bien qu'il s'agisse là d'un principe fondamental, le capitaine et les membres de l'équipage doivent se préoccuper aussi de la sécurité du navire, de son équipage et si possible, de la cargaison ».

In den Vorarbeiten zum Gesetz vom 8. Mai 2018 heißt es:

« Le traitement des passagers clandestins à bord des navires doit en tout cas être en concordance avec les règles internationales et tenir compte des circonstances spéciales à bord

des navires, en particulier la sécurité et la sûreté » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2018-2019, DOC 54-3536/001, SS. 289-290).

B.24. Den in B.20 erwähnten Personenkategorien ist gemeinsam, dass sie sich an Bord eines Schiffes als blinde Passagiere ohne Erlaubnis des Schiffsführers befinden.

Wenn ein Schiff in einem belgischen Hafen anlegt, bleibt der Schiffsführer nach dem Schengener Grenzkodex und Artikel 2.4.4.2 § 3 Absatz 1 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches dafür verantwortlich und er muss ihre Sicherheit gewährleisten, sodass es vernünftig gerechtfertigt ist, dass die blinden Passagiere unter seiner Aufsicht bleiben und folglich nicht ausgeschifft werden.

B.25. Wie der Ministerrat außerdem anführt, sollen das allgemeine Verbot der Ausschiffung und der Verbleib eines blinden Passagiers an Bord es auch den zuständigen belgischen Behörden ermöglichen, die Kontrolle an den Außengrenzen im Sinne des Schengener Grenzkodex auszuüben und die illegale Einreise in belgisches Hoheitsgebiet zu verhindern.

Im Schengener Grenzkodex, der insbesondere die Regeln für die Grenzkontrollen in Bezug auf Personen festlegt, die die Außengrenzen der Mitgliedstaaten der Union überschreiten, werden die Seehäfen als eine « Außengrenze » der Europäischen Union angesehen (Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 2 Nummer 2). Nach Artikel 15 des Schengener Grenzkodex müssen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Gewährleistung effizienter Grenzkontrollen mit hohem und einheitlichem Standard an ihren Außengrenzen geeignete Kräfte in ausreichender Zahl und angemessene Mittel in ausreichendem Umfang für die Durchführung von Grenzkontrollen an den Außengrenzen zur Verfügung stellen. Artikel 14 desselben Kodex sieht vor, dass einem Drittstaatsangehörigen, der nicht die in demselben Kodex festgelegten Einreisevoraussetzungen erfüllt, die Einreise in das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten verweigert wird.

B.26. Der Verbleib von jedem blinden Passagier an Bord eines Schiffes in einem belgischen Hafen und das allgemeine Verbot der Ausschiffung von blinden Passagieren sind sachdienliche Maßnahmen, um diese Ziele zu erreichen.

B.27. Der Gerichtshof muss ferner prüfen, ob diese Maßnahmen im Hinblick auf diese Ziele verhältnismäßig sind, insofern sie gleichermaßen für belgische und ausländische blinde Passagiere, für blinde Passagiere, denen ein Aufenthalt gestattet oder erlaubt ist und denen ein Aufenthalt nicht gestattet oder erlaubt ist, für blinde Passagiere, die internationalen Schutz beantragen, und für blinde Passagiere, die keinen internationalen Schutz beantragen, für minderjährige und volljährige blinde Passagiere und für schwer kranke und für gesunde blinde Passagiere gelten.

B.28. Wie in B.21.6.1 erwähnt, sind im Text von Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches keine anderen Fälle der Erlaubnis der Ausschiffung der blinden Passagiere als mit dem Ziel ihres Entfernens vorgesehen.

B.29.1. Was jedoch belgische Staatsangehörige und Ausländer betrifft, denen ein Aufenthalt in Belgien erlaubt oder gestattet ist, die versuchen sollten, als blinde Passagiere auf einem Schiff auf belgisches Hoheitsgebiet zu gelangen, weisen die klagenden Parteien nicht nach, wie Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches ein Hindernis dafür darstellen könnte, dass der belgische Staat seine eigenen Staatsangehörigen oder Personen, denen ein Aufenthalt in Belgien erlaubt oder gestattet ist, in das Hoheitsgebiet einreisen lässt.

B.29.2. Nach einem allgemeinen Grundsatz des internationalen Rechts, der insbesondere in Artikel 3 Absatz 2 des Protokolls Nr. 4 zur Europäischen Menschenrechtskonvention verankert ist, darf niemandem das Recht entzogen werden, in das Hoheitsgebiet des Staates einzureisen, dessen Angehöriger er ist.

B.29.3. Außerdem wird die Einreise ins Staatsgebiet von Personen, denen ein Aufenthalt in Belgien gestattet oder erlaubt ist, durch andere Bestimmungen geregelt.

B.29.4. Zur Abstimmung zwischen dem Belgischen Schifffahrtsgesetzbuch und den Rechtsvorschriften zur Einreise ins Staatsgebiet, zum Aufenthalt, zur Niederlassung und zum Entfernen von Ausländern hat die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates angemerkt:

« Il va de soi que les législations mentionnées dans la disposition [à savoir : la législation relative à la protection des consommateurs, la législation sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, la législation sur la police intégrée et la législation réglementant la sécurité privée et particulière] continueront à valoir par application

du principe de la *lex specialis*. En outre, le fait de relever quatre législations est réducteur : il n'est pas exclu que d'autres législations trouvent encore à s'appliquer en vertu du même principe » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2018-2019, DOC 54-3536/004, S. 668).

B.30. Daraus folgt, dass Artikel 2.4.4.2 § 3 Absatz 2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches, insofern er die Ausschiffung von blinden Passagieren belgischer Staatsangehörigkeit und von blinden Passagieren, denen ein Aufenthalt in Belgien erlaubt oder gestattet ist, sobald diese Eigenschaft, Erlaubnis oder Aufenthaltzulassung erwiesen ist, nicht regelt, nicht im Verhältnis zu den angestrebten Zielen steht.

B.31.1. Zu den blinden Passagieren, die internationalen Schutz beantragen, heißt es in den Vorarbeiten im Gegensatz zum Text von Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches, dass sie während der Bearbeitung ihres Antrags auf Zugang zum internationalen Schutz ausgeschifft werden.

In der Erläuterung der einzelnen Artikel heißt es:

« Comme disposé dans l'article 3.1.4. de l'annexe VI du code frontières Schengen le commandant reste responsable de l'arrivée du passager clandestin via un navire. L'armateur ou le propriétaire de navire reste en tout cas responsable pour le paiement des frais, même si le passager clandestin est embarqué [lire : débarqué] pour une urgence médicale par exemple. L'embarquement [lire : débarquement] d'un passager clandestin pour un traitement médical ou pendant le traitement d'un accès à la protection internationale, n'implique pas que le passager clandestin sera admis légalement sur le territoire belge. Au moment où ces procédures sont terminées et le passager clandestin n'a pas obtenu un titre de séjour, le passager clandestin est rembarqué et mis sous la responsabilité du commandant » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2018-2019, DOC 54-3536/001, S. 290).

B.31.2. Jeder Ausländer, der sich an einer Außengrenze oder im Hoheitsgebiet von Belgien befindet, hat das Recht, einen Antrag auf Gewährung internationalen Schutzes zu stellen und kann so lange nicht entfernt werden, wie über seinen Antrag nicht entschieden worden ist.

B.31.3. Artikel 2.4.4.1 § 2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches bestimmt:

« Les passagers clandestins à bord d'un navire belge ou à bord d'un navire étranger qui se trouve dans les eaux belges, sont traités dans le plein respect, du droit international applicable, dont la convention relative au statut des réfugiés, conclue à Genève le 28 juillet 1951, des

obligations liées à l'accès à la protection internationale, en particulier le principe de non-refoulement, et des droits fondamentaux. [...] ».

B.31.4. Der Gerichtshof kann weder erkennen, wie der Zugang zum Verfahren des internationalen Schutzes wirksam garantiert werden kann, noch wie dieses unter Einhaltung der internationalen Verpflichtungen, denen der belgische Staat unterliegt, insbesondere aufgrund des Internationalen Abkommens über die Rechtsstellung der Flüchtlinge und des Grundsatzes der Nichtzurückweisung, erfolgreich durchgeführt werden könnte, wenn der blinde Passagier, der internationalen Schutz beantragt, an Bord des Schiffes bleibt. Die Ausschiffung verhindert jedoch nicht, dass der blinde Passagier, der internationalen Schutz beantragt, genauso wie jeder andere Asylsuchende an einem bestimmten Ort an der Grenze bis zu einer Entscheidung über seinen Antrag festgehalten werden kann.

B.32. Insofern er die Ausschiffung von blinden Passagieren, die beantragen, internationalen Schutz zu erhalten, während der Prüfung ihres Antrags nicht erlaubt, kann Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches diesen Personen das Recht auf Zugang zum Verfahren des internationalen Schutzes entziehen und hat die angefochtene Bestimmung unverhältnismäßige Folgen.

B.33. Die Betreuung von unbegleiteten minderjährigen Ausländern an einer Außengrenze und ihr Aufenthalt im Staatsgebiet werden von spezifischen Gesetzestexten geregelt, insbesondere vom Programmgesetz (I) vom 24. Dezember 2002 und vom Gesetz vom 15. Dezember 1980.

Artikel 6 von Kapitel 6 (« Vormundschaft über unbegleitete minderjährige Ausländer ») von Titel XIII des Programmgesetzes (I) vom 24. Dezember 2002 bestimmt:

« § 1er. Toute autorité qui a connaissance de la présence, à la frontière ou sur le territoire, d'une personne

- qui paraît être âgée, ou qui déclare être âgée, de moins de 18 ans, et
- qui paraît se trouver dans les autres conditions prévues à l'article 5 ou 5/1,

en informe immédiatement le service des Tutelles ainsi que les autorités compétentes en matière d'asile, d'accès au territoire, de séjour et d'éloignement, et leur communique toute information en sa possession sur la situation de l'intéressé.

§ 2. Dès qu'il a reçu cette information, le service des Tutelles prend la personne concernée en charge et :

1° procède à son identification, vérifie le cas échéant son âge et si elle réunit les autres conditions prévues par l'article 5 ou l'article 5/1;

2° si elle est mineure, lui désigne immédiatement un tuteur;

3° prend contact avec les autorités compétentes en vue de son hébergement pendant la durée des deux opérations précitées. L'hébergement du mineur a lieu dans le respect des dispositions légales qui régissent l'accès au territoire.

[...] ».

B.34.1. Wie in B.29.4 erwähnt, berührt das Belgische Schifffahrtsgesetzbuch nicht die Anwendung von spezifischen Rechtsvorschriften zu besonderen Kategorien von blinden Passagieren.

Daher findet das Verfahren zur Betreuung von unbegleiteten minderjährigen Ausländern durch die gesetzlich bestimmten Behörden, insbesondere den Vormundschaftsdienst, auf jede Person Anwendung, die den Kriterien entspricht, um als unbegleiteter minderjähriger Ausländer eingestuft zu werden, unabhängig davon, ob sie auch ein blinder Passagier auf einem Schiff ist oder nicht.

B.34.2. Der Gerichtshof kann aber weder erkennen, wie dieses Verfahren erfolgreich durchgeführt werden könnte, noch wie dabei eine Betreuung des Minderjährigen durch die Behörden stattfinden könnte, bei der die Bedürfnisse eines Kindes oder eines Jugendlichen beachtet werden, wenn dieser unbegleitete minderjährige Ausländer nicht einmal zeitweilig ausgeschifft werden kann.

B.35. Insofern er die Ausschiffung von blinden Passagieren nicht erlaubt, und sei es nur zeitweilig, die die Bedingungen erfüllen oder zu erfüllen scheinen, um als unbegleitete minderjährige Ausländer im Sinne des Programmgesetzes (I) vom 24. Dezember 2002 eingestuft zu werden, steht Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches nicht im Verhältnis zu den angestrebten Zielen.

B.36.1. Schließlich geht aus den in B.31.1 zitierten Vorarbeiten hervor, dass der Gesetzgeber bei der Ausarbeitung von Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches

die Ausschiffung von schwer kranken blinden Passagieren für eine dringende medizinische Behandlung in Betracht gezogen hat.

B.36.2. Der Schutz der Menschenwürde erfordert es, dass ein schwer kranker blinder Passagier wenigstens zeitweilig ausgeschifft werden kann, um eine medizinische Notversorgung zu erhalten, wenn diese nicht an Bord des Schiffes geleistet werden kann. Wie in B.29.4 erwähnt, verhindert es das Belgische Schifffahrtsgesetzbuch außerdem nicht, dass ein schwer kranker blinder Passagier gegebenenfalls für ein Aufenthaltsrecht auf der Grundlage des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 in Betracht kommen kann, wenn er die von diesem Gesetz vorgesehenen Bedingungen erfüllt.

B.37. Insofern er die Ausschiffung von blinden Passagieren nicht erlaubt, und sei es nur zeitweilig, deren Gesundheitszustand nach einer ärztlichen Diagnose eine dringende medizinische Behandlung erfordert, die nicht an Bord eines Schiffes erbracht werden kann, ist Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches unverhältnismäßig.

B.38. Die fünf Teile des ersten Klagegrunds sind begründet. Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches ist in dem im Tenor angegebenen Maße für nichtig zu erklären.

In Bezug auf den Verbleib der blinden Passagiere an Bord des Schiffes (allgemeine Darlegung des ersten Klagegrunds, sechster, achter und zehnter Teil des ersten Klagegrunds, neunter, zehnter und vierzehnter Teil des zweiten Klagegrunds)

B.39. Die klagenden Parteien und Myria führen an, dass das Festhalten der blinden Passagiere an Bord des Schiffes, so wie es durch die angefochtenen Bestimmungen geregelt ist, einer Freiheitsentziehung gleichkomme, die gegen Artikel 12 der Verfassung und Artikel 5 der Europäischen Menschenrechtskonvention verstoße, da den blinden Passagieren ihre Freiheit ohne zeitliche Beschränkung entzogen werde und sie der Verantwortlichkeit einer Privatperson, nämlich dem Schiffsführer, unterstellt würden. Zudem werde ihnen keine Entscheidung über die Freiheitsentziehung, die formgerecht begründet und in einer den blinden Passagieren verständlichen Sprache abgefasst sei, notifiziert. Sie hätten keinerlei Möglichkeit, ein Rechtsmittel gegen die freiheitsentziehende Maßnahme, deren Gegenstand sie sind, einzulegen.

Die an Bord des Schiffes festgehaltenen blinden Passagiere hätten im Übrigen weder Zugang zu einem Rechtsanwalt noch zu einem Dolmetscher.

B.40. Artikel 2.4.4.3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches, der die Situation von blinden Passagieren an Bord eines belgischen Schiffes regelt, das nicht in einen belgischen Hafen, sondern in einen ausländischen Hafen einläuft, sieht eine Verpflichtung des Schiffsführers vor, die blinden Passagiere im ersten Anlaufhafen oder im ersten Hafen, wo eine Ausschiffung möglich ist, auszuschießen.

Die Darlegungen der Klageschrift ermöglichen es nicht zu bestimmen, inwiefern die klagenden Parteien auf die Situation von blinden Passagieren an Bord eines belgischen Schiffes im Ausland abzielen. Artikel 2.4.4.3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches sieht nicht nur die grundsätzliche Ausschiffung dieser blinden Passagiere vor, sondern die Ausschiffung fällt auch in die Entscheidungsbefugnis der Behörden, die mit der Grenzkontrolle des fraglichen Küstenstaates betraut sind.

Mangels Darlegungen in der Klageschrift, die darüber Aufschluss geben, wird die Kritik an der Festhaltung von blinden Passagieren an Bord eines Schiffes so verstanden, dass sie sich nur auf Schiffe bezieht, die in einem belgischen Hafen vor Anker gehen.

Die Prüfung des Gerichtshofes bezieht sich daher auf Artikel 2.4.4.2 §§ 2 bis 5 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches.

B.41.1. Artikel 12 der Verfassung bestimmt:

« Die Freiheit der Person ist gewährleistet.

Niemand darf verfolgt werden, es sei denn in den durch Gesetz bestimmten Fällen und in der dort vorgeschriebenen Form.

Außer bei Entdeckung auf frischer Tat darf jemand nur festgenommen werden aufgrund einer mit Gründen versehenen richterlichen Anordnung, die spätestens binnen achtundvierzig Stunden ab der Freiheitsentziehung zugestellt werden muss und nur eine Untersuchungsinhaftierung zur Folge haben darf ».

B.41.2. Artikel 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention bestimmt:

« Die Hohen Vertragsparteien sichern allen ihrer Hoheitsgewalt unterstehenden Personen die in Abschnitt I bestimmten Rechte und Freiheiten zu ».

Artikel 5 der Europäischen Menschenrechtskonvention bestimmt:

« (1) Jede Person hat das Recht auf Freiheit und Sicherheit. Die Freiheit darf nur in den folgenden Fällen und nur auf die gesetzlich vorgeschriebene Weise entzogen werden:

[...]

f) rechtmäßige Festnahme oder rechtmäßiger Freiheitsentzug zur Verhinderung der unerlaubten Einreise sowie bei Personen, gegen die ein Ausweisungs- oder Auslieferungsverfahren im Gange ist.

(2) Jeder festgenommenen Person muss in möglichst kurzer Frist in einer ihr verständlichen Sprache mitgeteilt werden, welches die Gründe für ihre Festnahme sind und welche Beschuldigungen gegen sie erhoben werden.

[...]

(4) Jede Person, die festgenommen oder der die Freiheit entzogen ist, hat das Recht zu beantragen, dass ein Gericht innerhalb kurzer Frist über die Rechtmäßigkeit des Freiheitsentzugs entscheidet und ihre Entlassung anordnet, wenn der Freiheitsentzug nicht rechtmäßig ist.

(5) Jede Person, die unter Verletzung dieses Artikels von Festnahme oder Freiheitsentzug betroffen ist, hat Anspruch auf Schadensersatz ».

B.42.1. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat in seinem Urteil vom 23. Februar 2012 in Sachen *Hirsi Jamaa und andere gegen Italien* geurteilt, dass Artikel 4 des Protokolls Nr. 4 zur Europäischen Menschenrechtskonvention, dessen Ziel es ist zu verhindern, dass die Staaten mehrere Ausländer entfernen können, ohne ihre persönliche Situation zu prüfen und ohne es ihnen zu ermöglichen, die Argumente darzulegen, die der Entfernungsmaßnahme entgegenstehen, auf das Abfangen von Migranten auf hoher See anwendbar ist.

In diesem Entscheid hat der Gerichtshof entschieden: « Sobald ein Staat durch seine Beamten, die außerhalb seines Hoheitsgebietes tätig werden, seine Kontrolle und Gewalt über eine Person und infolgedessen seine Hoheitsgewalt ausübt, unterliegt er gemäß Artikel 1 einer Verpflichtung zur Wahrung der dieser im jeweiligen Fall nach Abschnitt 1 der Konvention zustehenden Rechte und Freiheiten [...] » und « Entfernungen von Ausländern, die im Rahmen von Abfangmaßnahmen auf hoher See durch die Behörden eines Staates in Ausübung ihrer Vorrechte der öffentlichen Gewalt vorgenommen werden und die zur Folge haben, dass

Migranten daran gehindert werden, die Grenzen des Staates zu erreichen, oder sogar in einen anderen Staat zurückgewiesen werden, stellen eine Ausübung seiner Hoheitsgewalt im Sinne von Artikel 1 der Konvention dar, die die Verantwortung des betreffenden Staates im Rahmen von Artikel 4 des Protokolls Nr. 4 nach sich zieht » (EuGHMR, Große Kammer, 23. Februar 2012, *Hirsi Jamaa und andere gegen Italien*, § 76 und § 180).

B.42.2. Ausgehend von dieser Argumentation hat der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte geurteilt, dass « in Anbetracht dessen, dass selbst Abfangmaßnahmen auf hoher See unter Artikel 4 fallen, dies auch für die Einreiseverweigerung in das Staatsgebiet gelten muss, deren [...] Gegenstand die illegal in Italien angekommenen Personen rechtmäßig sind » (EuGHMR, 21. Oktober 2014, *Sharifi und andere gegen Italien und Griechenland*, § 212). Der Gerichtshof hat geurteilt, dass die von einem Küstenstaat ausgeübte Kontrolle über einen blinden Passagier, der auf einem Schiff festgehalten wird, in die Hoheitsgewalt dieses Staates im Sinne von Artikel 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention fällt (EuGHMR, 12. Januar 2017, *Kebe und andere gegen Ukraine*, §§ 75 und 76).

B.43. Die Situation von blinden Passagieren, die auf der Grundlage der angefochtenen Rechtsvorschriften an Bord eines Schiffes in einem belgischen Hafen festgehalten werden, fällt unabhängig vom Flaggenstaat des Schiffes in die « Hoheitsgewalt » des belgischen Staates im Sinne von Artikel 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention, insofern der belgische Staat seine Kontrolle und Gewalt über diese Personen insbesondere mittels der Grenzkontrolle ausüben kann.

Diese Feststellung wird durch den Umstand bestätigt, dass Seehäfen nach dem Völkerrecht als Bestandteil der Binnengewässer des Küstenstaates gelten und somit vollständig unter seiner Hoheit stehen.

B.44.1. Wenn eine für Belgien verbindliche Vertragsbestimmung eine Tragweite hat, die derjenigen einer der Verfassungsbestimmungen gleicht, zu deren Prüfung der Gerichtshof befugt ist und deren Verletzung angeführt wird, bilden die in dieser Vertragsbestimmung enthaltenen Garantien jedoch ein untrennbares Ganzes mit den Garantien, die in den betreffenden Verfassungsbestimmungen enthalten sind.

B.44.2. Da sowohl Artikel 12 der Verfassung als auch Artikel 5 der Europäischen Menschenrechtskonvention das Recht auf individuelle Freiheit gewährleisten, muss der Gerichtshof bei der Prüfung anhand dieser Verfassungsbestimmung die vorerwähnte Vertragsbestimmung berücksichtigen.

B.45. Der erzwungene Verbleib von blinden Passagieren an Bord eines Schiffes in einem belgischen Hafen stellt eine derart umfassende Einschränkung der Bewegungsfreiheit der blinden Passagiere dar, dass eine Freiheitsentziehung im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention vorliegt.

B.46. Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe *f*) der Europäischen Menschenrechtskonvention erlaubt die rechtmäßige Freiheitsentziehung gegenüber einer Person zur Verhinderung der unerlaubten Einreise in das Staatsgebiet, wie es beim Festhalten von blinden Passagieren an Bord eines Schiffes in einem belgischen Hafen der Fall ist.

Selbst wenn die Freiheitsentziehung rechtmäßig ist, das heißt im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften steht, ist es jedoch auch erforderlich, dass sie mit dem allgemeinen Zweck dieser Vertragsbestimmung vereinbar ist, der darin besteht, das Recht auf Freiheit zu schützen und sicherzustellen, dass niemand willkürlich seiner Freiheit beraubt wird (EuGHMR, Große Kammer, 29. Januar 2008, *Saadi gegen Vereinigtes Königreich*, § 66).

Um die willkürliche Beschaffenheit der Freiheitsentziehung zu beurteilen, ist die Umsetzung der freiheitsentziehenden Maßnahme, die in gutem Glauben erfolgen muss, der Umstand, dass sie eng mit dem Zweck verbunden sein muss, der darin besteht, eine Person daran zu hindern, unerlaubt in das Staatsgebiet einzureisen, der Ort und die Bedingungen der Freiheitsentziehung, die angemessen sein müssen, denn eine solche Maßnahme trifft nicht Straftäter, sondern Ausländer, die, oft aus Angst um ihr Leben, aus ihrer Heimat geflohen sind, und die Dauer der Freiheitsentziehung, die nicht die Dauer überschreiten darf, die angemessen ist, um den verfolgten Zweck zu erreichen; zu betrachten (EuGHMR, Große Kammer, 29. Januar 2008, *Saadi gegen Vereinigtes Königreich*, § 74).

B.47.1. Artikel 2.4.4.2 § 3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches sieht vor, dass ein blinder Passagier an Bord eines Schiffes in einem belgischen Hafen unter der

Verantwortlichkeit des Schiffsführers bleibt, solange die Schifffahrtspolizei die Ausschiffung nicht erlaubt hat.

B.47.2. Der Ministerrat merkt an, dass der Umstand, dass blinde Passagiere unter der Verantwortlichkeit des Schiffsführers bleiben, nicht ausschließlich von den angefochtenen Bestimmungen vorgeschrieben wird, sondern auch von Artikel 19 und Nummer 3.1.4. des Anhangs VI des Schengener Grenzkodex, der in der belgischen Rechtsordnung direkte Wirkung entfaltet.

B.47.3. Der Umstand, dass blinde Passagiere unter der Verantwortlichkeit des Schiffsführers bleiben, wie es der Schengener Grenzkodex vorsieht, bedeutet jedoch nicht, dass die Freiheitsentziehung gegenüber diesen Personen unbedingt mit Artikel 12 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 5 der Europäischen Menschenrechtskonvention vereinbar ist.

B.48.1. Die klagenden Parteien beantragen, dem Gerichtshof der Europäischen Union eine Vorabentscheidungsfrage zur Gültigkeit von Artikel 3.1.4 Absatz 2 letzter Satz des Anhangs VI des Schengener Grenzkodex, nach dem « blinde Passagiere [...] jedoch unter der Verantwortlichkeit des Schiffsführers [bleiben] », im Hinblick auf die Artikel 6, 18 bis 21, 24, 35, 47 und 52 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union zu stellen, insofern « der Umstand, dass der blinde Passagier ohne zeitliche Beschränkung und in undifferenzierter Weise unter der Verantwortlichkeit des Schiffsführers gelassen wird, ohne dass für diesen Verbleib ein ausreichender rechtlicher Rahmen besteht, tatsächlich im Widerspruch zu diesen Bestimmungen zu stehen scheint ».

B.48.2. Der Umstand, dass der Schengener Grenzkodex vorsieht, dass blinde Passagiere an Bord eines Schiffes unter der Verantwortlichkeit des Schiffsführers bleiben, wenn dieser die zuständigen Behörden unverzüglich von der Anwesenheit von blinden Passagieren an Bord unterrichtet hat, hindert den belgischen Gesetzgeber nicht daran, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, damit die Freiheitsentziehung gegenüber blinden Passagieren an Bord eines Schiffes mit Artikel 12 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 5 der Europäischen Menschenrechtskonvention vereinbar ist. Somit ist die Antwort auf die Frage, ob Artikel 3.1.4 Absatz 2 letzter Satz des Anhangs VI des Schengener Grenzkodex mit den Bestimmungen der Charta der Grundrechte der Europäischen Union vereinbar ist, daher für die Prüfung des Gerichtshofes nicht sachdienlich.

B.48.3. Dementsprechend ist dem Gerichtshof der Europäischen Union die von den klagenden Parteien vorgeschlagene Vorabentscheidungsfrage nicht zu stellen.

B.49.1. Der Ministerrat merkt ferner an, dass die Schiffe in den belgischen Häfen leicht mehrere Kilometer entfernt vom Grenzposten liegen können und dass die belgischen Häfen nicht über eine Transitzone verfügen, sodass alle Personen an Bord bleiben, auch die blinden Passagiere, solange das Schiff im Hafen ist.

B.49.2. Das Fehlen einer Transitzone in einem Seehafen und die physische Entfernung, die zwischen einem in einem belgischen Hafen ankernden Schiff und einem Grenzposten liegen kann, sind Umstände, die zur materiellen Organisation der Grenzkontrolle gehören. Durch diese Umstände kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass das Verbot der Ausschiffung von blinden Passagieren eine Freiheitsentziehung gegenüber diesen Personen im Sinne von Artikel 12 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 5 der Europäischen Menschenrechtskonvention darstellt und dass es somit im Hinblick auf diese Bestimmungen gerechtfertigt sein muss.

B.50.1. Für jede Festnahme oder Freiheitsentziehung muss es eine Rechtsgrundlage geben, die darüber hinaus bestimmten Qualitätsansprüchen genügen muss. Das Gesetz, mit dem eine Freiheitsentziehung, vor allem im Asylbereich, erlaubt wird, muss ausreichend zugänglich und präzise sein, um jede Gefahr der Willkür zu vermeiden (EuGHMR, 25. Juni 1996, *Amuur gegen Frankreich*, § 50).

B.50.2. Im Übrigen hat aufgrund von Artikel 5 Absatz 4 der Europäischen Menschenrechtskonvention jede Person, die festgenommen oder der die Freiheit entzogen ist, das Recht zu beantragen, dass ein Gericht innerhalb kurzer Frist über die Rechtmäßigkeit des Freiheitsentzugs entscheidet und ihre Entlassung anordnet, wenn der Freiheitsentzug nicht rechtmäßig ist.

Um es jeder Person, die Gegenstand einer Freiheitsentziehung ist, zu ermöglichen, ihr in Artikel 5 Absatz 4 der Europäischen Menschenrechtskonvention vorgesehenes Recht wahrzunehmen, ein Rechtsmittel im Hinblick auf eine schnelle Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Freiheitsentziehung einzureichen, müssen der festgenommenen Person

aufgrund von Artikel 5 Absatz 2 der Konvention, der für alle in Absatz 1 derselben Bestimmung genannten Fälle von Freiheitsentziehung gilt, unverzüglich in einer ihr verständlichen Sprache die Gründe für ihre Festnahme mitgeteilt werden (EuGHMR, 5. Februar 2002, *Čonka gegen Belgien*, § 50).

B.51.1. Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches beschränkt sich darauf anzugeben, dass es den blinden Passagieren verboten ist, das Schiff ohne Erlaubnis der Schifffahrtspolizei zu verlassen, dass diese unter der Verantwortlichkeit des Schiffsführers bleiben und dass ihre Ausschiffung nur mit dem Ziel ihres Entfernens erlaubt ist.

B.51.2. Durch die angefochtene Bestimmung wird ein Fall der Freiheitsentziehung im Sinne von Artikel 5 der Europäischen Menschenrechtskonvention eingeführt, nämlich die Freiheitsentziehung gegenüber einer Person zur Verhinderung der unerlaubten Einreise in das Staatsgebiet. Bei der Regelung der Freiheitsentziehung gegenüber blinden Passagieren an Bord eines Schiffes in einem belgischen Hafen sieht der Gesetzgeber jedoch keine der nach diesem Artikel erforderlichen Garantien, um zu vermeiden, dass die Freiheitsentziehung willkürlich ist, vor.

B.52.1. Insbesondere sieht weder die angefochtene Bestimmung noch irgendeine andere Gesetzesbestimmung vor, dass den an Bord des Schiffes festgehaltenen blinden Passagieren unverzüglich die Gründe der Freiheitsentziehung mitgeteilt werden, und auch nicht, dass die Gründe für die Freiheitsentziehung in einer Entscheidung festgehalten sind, die in einer Sprache abgefasst ist, die die blinden Passagiere verstehen oder verstehen sollten, und die ihnen notifiziert wird.

B.52.2. Es wird auch kein spezifisches Rechtsmittel eingeführt, in dessen Rahmen ein unabhängiger und unparteiischer Richter die Rechtmäßigkeit der Freiheitsentziehung gegenüber den blinden Passagieren an Bord des Schiffes sowie die Dauer und die Bedingungen der Freiheitsentziehung prüfen kann.

Zwar werden durch Artikel 71 des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 in Titel III mit der Überschrift « Verfahrensgarantien und Rechtsmittel » Rechtsmittel zugunsten von Ausländern, die von einer Freiheitsentziehungsmaßnahme betroffen sind, die in Anwendung desselben

Gesetzes getroffen wurde, eingeführt, aber keines dieser Rechtsmittel steht den an Bord eines Schiffes festgehaltenen blinden Passagieren zu.

B.52.3. Zudem erfordert die wirksame Wahrnehmung des Rechts, ein Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Verbots der Ausschiffung einzulegen, juristischen Beistand für die blinden Passagiere, gegebenenfalls in Form des unentgeltlichen juristischen Beistands. Um wirksam zu sein, muss diese Begleitung den blinden Passagieren in Anbetracht der Situation der Schutzbedürftigkeit, in der sie sich befinden, angeboten werden, was weder in der angefochtenen Bestimmung noch in einer anderen Gesetzesbestimmung vorgesehen ist.

B.52.4. Überdies ist weder in der angefochtenen Bestimmung noch in einer anderen Gesetzesbestimmung die Höchstdauer der Freiheitsentziehung gegenüber den blinden Passagieren an Bord des Schiffes festgelegt.

B.52.5. Schließlich ist das in Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches erwähnte Verbot der Ausschiffung ein allgemeines Verbot und bezieht sich unterschiedslos auf alle blinden Passagiere, auch auf diejenigen, für die das Verbot der Ausschiffung nicht mit dem Ziel gerechtfertigt werden kann, Personen an der unerlaubten Einreise ins Staatsgebiet zu hindern.

B.53.1. Das Fehlen einer Gesetzesbestimmung, in der vorgesehen ist, dass einem blinden Passagier an Bord eines Schiffes in einem belgischen Hafen unverzüglich in einer Sprache, die er beherrscht, die Gründe für die Freiheitsentziehung, dass er das Recht hat, ein Rechtsmittel vor einem Gericht einzulegen, damit es innerhalb kurzer Frist über die Rechtmäßigkeit der Freiheitsentziehung entscheidet und seine Entlassung anordnet, wenn die Freiheitsentziehung nicht rechtmäßig ist, mitgeteilt wird, dass er über die Möglichkeit informiert wird, juristischen Beistand, gegebenenfalls in Form des unentgeltlichen juristischen Beistands, zu erhalten, um ein solches Rechtsmittel einzulegen, und schließlich, dass die Freiheitsentziehung zeitlich begrenzt ist, verstößt gegen Artikel 12 Absatz 1 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 5 der Europäischen Menschenrechtskonvention.

Es obliegt dem Gesetzgeber, eine solche Bestimmung zu erlassen.

B.53.2. Die Klagegründe sind begründet. Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches ist für nichtig zu erklären, insofern die Freiheitsentziehung an Bord des Schiffes, die er vorsieht, mit keiner der in B.53.1 aufgezählten Garantien einhergeht.

In Bezug auf den Behandlungsunterschied zwischen blinden Passagieren und an einer Landgrenze abgewiesenen Personen (erster Teil des zweiten Klagegrunds) und blinden Passagieren und Fluggästen (zweiter und achter Teil des zweiten Klagegrunds)

B.54. Zunächst beanstanden die klagenden Parteien und Myria den Behandlungsunterschied zwischen blinden Passagieren, die auf dem Seeweg rückgeführt werden, und « Fluggästen », insofern nur Letztere « insbesondere » die Garantien der Entscheidung 2004/573/EG des Rates vom 29. April 2004 « betreffend die Organisation von Sammelflügen zur Rückführung von Drittstaatsangehörigen, die individuellen Rückführungsmaßnahmen unterliegen, aus dem Hoheitsgebiet von zwei oder mehr Mitgliedstaaten » (nachstehend: Entscheidung 2004/573/EG) genossen, darunter die Garantie, die in der « Verantwortlichkeit der einzelstaatlichen Behörde » bestünde (zweiter Teil des zweiten Klagegrunds).

B.55.1. Wenn ein Klagegrund aus einem Verstoß gegen den in den Artikeln 10 und 11 der Verfassung gewährleisteten Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung abgeleitet ist, muss darin die Personenkategorie genau angegeben sein, deren Situation mit der angeblich diskriminierten Personenkategorie verglichen werden soll. Der Klagegrund muss verständlich machen, inwiefern die angefochtene Bestimmung einen Behandlungsunterschied zur Folge hat, der diskriminierend wäre.

B.55.2. Das Ziel der Entscheidung 2004/573/EG besteht darin, gemeinsame Rückführungen auf dem Luftweg von Drittstaatsangehörigen, die individuellen Rückführungsmaßnahmen unterliegen, aus zwei oder mehr Mitgliedstaaten zu koordinieren (Artikel 1).

Sie legt in diesem Rahmen die Aufgaben des Mitgliedstaats, der einen Sammelflug zur Rückführung von Drittstaatsangehörigen organisiert, der den anderen Mitgliedstaaten zur

Beteiligung offen steht, und die Aufgaben des Mitgliedstaats, der an einem solchen Sammelflug teilnimmt, fest (Artikel 4, 5 und 6).

Hingegen enthält die Entscheidung 2004/573/EG keine wesentlichen Garantien, die von den Mitgliedstaaten in innerstaatliches Recht umzusetzen sind, zugunsten von Drittstaatsangehörigen, die einer Rückführungsmaßnahme unterliegen, oder zumindest unterlassen es die klagenden Parteien, die Garantien, auf die sie sich beziehen, zu nennen. Die in der Klageschrift enthaltene Angabe, dass es sich um die « Verantwortlichkeit der einzelstaatlichen Behörde » handele, ist unklar und ermöglicht es nicht zu verstehen, um welche Garantien es geht.

B.55.3. Da es dem Gerichtshof nicht obliegt, die Verfassungsmäßigkeit einer unterschiedlichen Behandlung von zwei Personenkategorien zu prüfen, deren Umrisse er selbst definieren müsste, prüft er nicht den zweiten Teil des zweiten Klagegrunds.

B.56. Sodann legen die klagenden Parteien dar, dass die Rückführung von blinden Passagieren auf dem Seeweg nicht mit denselben Garantien versehen sei wie denjenigen, die von der Richtlinie 2008/115/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 « über gemeinsame Normen und Verfahren in den Mitgliedstaaten zur Rückführung illegal aufhältiger Drittstaatsangehöriger » (nachstehend: Richtlinie 2008/115/EG) und vom Gesetz vom 15. Dezember 1980 für an der Grenze abgewiesene Personen vorgesehen seien (erster Teil des zweiten Klagegrunds). Diese Garantien bestünden darin, dem Betroffenen eine formgerecht begründete Entscheidung mitzuteilen, in der Möglichkeit, ein Rechtsmittel gegen diese Entscheidung vor einem unabhängigen und unparteiischen Gericht einzulegen, und im Erhalt des unentgeltlichen juristischen Beistands und des Beistands durch einen Dolmetscher.

Die klagenden Parteien beanstanden zudem in einem achten Teil des zweiten Klagegrunds den Umstand, dass in den angefochtenen Bestimmungen nicht vorgesehen sei, dass ein begründeter Abweisungsbeschluss den blinden Passagieren in einer ihnen verständlichen Sprache notifiziert wird und dass dagegen ein Rechtsmittel eingelegt werden kann.

Der Gerichtshof prüft den ersten und achten Teil des zweiten Klagegrunds zusammen.

B.57.1. Die klagenden Parteien führen nicht an, dass die Richtlinie 2008/115/EG durch mehrere Gesetze, mit denen das Gesetz vom 15. Dezember 1980 abgeändert wurde, nicht korrekt in belgisches Recht umgesetzt worden sei. Sie leiten daraus keinen getrennten Beschwerdegrund ab. Der Klagegrund ist unzulässig, insofern er aus einem Verstoß gegen diese Richtlinie in Verbindung mit den im Klagegrund erwähnten Artikeln der Verfassung abgeleitet ist.

B.57.2. Der Gerichtshof prüft daher den Behandlungsunterschied zwischen ausländischen blinden Passagieren, die Gegenstand einer Entfernungmaßnahme sind, einerseits und den anderen Ausländern, die Gegenstand einer solchen Maßnahme auf der Grundlage des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 sind, andererseits. Während Letzteren eine begründete Entscheidung über die Einreiseverweigerung notifiziert wird und sie ein Rechtsmittel dagegen einlegen können, gegebenenfalls unter Inanspruchnahme des unentgeltlichen juristischen Beistands und der Hilfe eines Dolmetschers, kommen Erstere nicht in den Genuss dieser Garantien.

B.58. Der angeführte Behandlungsunterschied hat seinen Ursprung in Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches, der die Lage von blinden Passagieren an Bord eines Schiffes in einem belgischen Hafen regelt. Der Gerichtshof beschränkt seine Prüfung auf diese Bestimmung.

B.59.1. In Artikel 3 des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 sind die Fälle aufgeführt, in denen die Einreise ins Staatsgebiet verweigert werden kann. Zu diesen Fällen zählen der Fall eines Ausländers, der in der Flughafentransitzzone vorgefunden wird, ohne Inhaber der erforderlichen Dokumente zu sein (Artikel 3 Absatz 1 Nr. 1), eines Ausländers, der versucht, ins Königreich einzureisen, ohne Inhaber der erforderlichen Dokumente zu sein (Artikel 3 Absatz 1 Nr. 2) und der Fall eines Ausländers, der gegebenenfalls die Dokumente zur Rechtfertigung des Zwecks und der Bedingungen des geplanten Aufenthalts nicht vorlegen kann (Artikel 3 Absatz 1 Nr. 3).

Nach Artikel 3 Absatz 2 desselben Gesetzes wird die Entscheidung zur Verweigerung der Einreise ins Staatsgebiet vom zuständigen Minister oder seinem Beauftragten getroffen und « in den in Absatz 1 Nr. 1 oder 2 erwähnten Fällen können die mit der Grenzkontrolle beauftragten Behörden den Beschluss selbst fassen ». Außerdem weisen die mit der

Grenzkontrolle beauftragten Behörden den Ausländer, dem die Einreise nach Artikel 3 Absatz 4 verweigert wird, ab.

Nach Artikel 4 des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 gibt der Beschluss zur Abweisung die Bestimmung von Artikel 3 an, die angewandt wird.

B.59.2. Der Beschluss zur Abweisung wird dem Betreffenden mit einem Dokument notifiziert, das dem Muster von Anhang 11 des königlichen Erlasses vom 8. Oktober 1981 « über die Einreise ins Staatsgebiet, den Aufenthalt, die Niederlassung und das Entfernen von Ausländern » entspricht (Artikel 14 dieses königlichen Erlasses).

B.59.3. Gegen diesen Beschluss kann vor dem Rat für Ausländerstreitsachen Beschwerde eingelegt werden (Artikel 39/1 § 1 Absatz 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 1980). Ausländer, die Beschwerde einlegen möchten, können unentgeltlich die Dienste eines Rechtsanwalts in Anspruch nehmen, wenn sie die Bedingungen für den Zugang zum unentgeltlichen juristischen Beistand erfüllen.

B.59.4. Das Gesetz vom 15. Dezember 1980 regelt auch das Vorgehen, wenn ein Ausländer an der Grenze einen Antrag auf internationalen Schutz stellt.

B.60. Mit diesen Bestimmungen wird der Grundsatz der Nichtzurückweisung, der sich aus Artikel 3 der Europäischen Menschenrechtskonvention ergibt, und das Recht auf eine wirksame Beschwerde, das durch Artikel 13 derselben Konvention gewährleistet wird, umgesetzt.

In seinem Entscheid Nr.112/2019 vom 18. Juli 2019 hat der Gerichtshof geurteilt, dass « die Gefahr eines Verstoßes gegen den Grundsatz der Nichtzurückweisung, der in Artikel 33 des Abkommens vom 28. Juli 1951 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge enthalten ist und der sich ebenfalls insbesondere aus Artikel 3 der Europäischen Menschenrechtskonvention und aus Artikel 19 Absatz 2 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ergibt, zu dem Zeitpunkt der tatsächlichen Entfernung oder Rückführung zur Grenze bewertet oder erneut bewertet werden [muss] » (B.7.3) und dass « aus dem Wortlaut [von Artikel 3 des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 ‘ über die Einreise ins Staatsgebiet, den Aufenthalt, die Niederlassung und das Entfernen von Ausländern ’] ausdrücklich [hervorgeht], dass die Anwendung von Vertragsbestimmungen oder internationalen Bestimmungen von der Möglichkeit, einem

Ausländer in den in dieser Bestimmung erwähnten Fällen die Einreise zu verweigern, unberührt bleiben soll. [Diese] Bestimmung [ermöglicht es] nicht, einem Ausländer die Einreise ins Staatsgebiet zu verweigern, ohne dabei die Einhaltung insbesondere von Artikel 3 der Europäischen Menschenrechtskonvention und des Grundsatzes der Nichtzurückweisung, der in Artikel 33 des Abkommens vom 28. Juli 1951 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge vorgesehen ist, zu gewährleisten » (B.11.1).

B.61.1. Wie in B.29.4 erwähnt, berührt das Belgische Schifffahrtsgesetzbuch nicht die Anwendung des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 auf die Situation von blinden Passagieren, die sich auf einem Schiff befinden, das in einem Belgischen Hafen vor Anker liegt.

Das Gleiche gilt für Bestimmungen, die den Zugang zum unentgeltlichen juristischen Beistand regeln.

B.61.2. Der Umstand, dass die belgischen Seehäfen anders als die Flughäfen nicht mit einem Grenzposten oder einer Transitzone ausgestattet sind, unterliegt, wie in B.49.2 erwähnt, der materiellen Organisation der Grenzkontrolle und hat keinerlei Auswirkung auf die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 15. Dezember 1980.

B.62. Daraus folgt, dass den blinden Passagieren an Bord eines Schiffes in einem belgischen Hafen, wenn sie nicht die Bedingungen für die Einreise ins Staatsgebiet erfüllen und wenn sie keinen Antrag auf internationalen Schutz stellen, ebenso wie jedem Ausländer, der in der gleichen Situation an der Grenze erscheint, eine Entscheidung zur Verweigerung der Einreise ins Staatsgebiet in einer Sprache, die sie beherrschen oder beherrschen sollten, notifiziert werden muss, in der die möglichen Rechtsmittel angegeben sind und gegen die vor einem unabhängigen und unparteiischen Richter ein Rechtsmittel eingelegt werden kann.

Folglich besteht der beanstandete Behandlungsunterschied nicht.

B.63. In Anbetracht des in B.62 Erwähnten sind der zweite und achte Teil des zweiten Klagegrunds unbegründet.

In Bezug auf die Wiedereinschiffung des blinden Passagiers (dreizehnter Teil des ersten Klagegrunds)

B.64. Die klagenden Parteien führen im dreizehnten Teil des ersten Klagegrunds an, dass der Umstand, dass die Schifffahrtspolizei nach Artikel 2.4.4.2 § 3 Absatz 4 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches die Wiedereinschiffung des blinden Passagiers, der das Schiff ohne vorherige Erlaubnis verlassen habe, anordnen könne, zur Folge hätte, dass dessen Situation nicht dem Gesetz vom 15. Dezember 1980 unterliege.

B.65.1. Wie in B.29.4 erwähnt, findet das Gesetz vom 15. Dezember 1980 Anwendung auf die Situation von blinden Passagieren, unabhängig davon, ob sie sich an Bord eines Schiffes befinden oder ob sie das Schiff ohne Erlaubnis verlassen haben.

B.65.2. Im Übrigen legen die klagenden Parteien nicht dar, welche der zahlreichen in der Klageschrift genannten Bezugsnormen verletzt würden.

B.66. Insoweit der dreizehnte Teil des ersten Klagegrunds auf einer falschen Auslegung von Artikel 2.4.4.2 § 3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches beruht, ist er unbegründet.

In Bezug auf das Entfernen von blinden Passagieren durch den Reeder (vierzehnter Teil des ersten Klagegrunds und elfter Teil des zweiten Klagegrunds)

B.67. Im vierzehnten Teil des ersten Klagegrunds beanstanden die klagenden Parteien den Umstand, dass das Entfernen des blinden Passagiers, das in die Zuständigkeit der Behörden fällt, von dem Reeder und nicht von den staatlichen Behörden ausgeführt wird.

B.68.1. Wenn der Reeder nach Artikel 2.4.4.2 § 4 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches tatsächlich alle Maßnahmen ergreift, um den blinden Passagier in das Land, in dem er an Bord gegangen ist, oder in ein anderes Land, in das er einreisen darf, zu entfernen, geschieht dies « auf Aufforderung der Schifffahrtspolizei » und somit der zuständigen Behörden.

B.68.2. Im Übrigen legen die klagenden Parteien nicht dar, welche der zahlreichen in der Klageschrift genannten Bezugsnormen verletzt würden.

B.69. Im elften Teil des zweiten Klagegrunds vertreten die klagenden Parteien die Ansicht, dass das Ergreifen von Maßnahmen durch den Reeder, um den blinden Passagier so schnell wie möglich zu entfernen, wie es Artikel 2.4.4.2 § 4 Absatz 2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches vorsieht, mit keinerlei Garantie versehen ist.

B.70. Wie in B.29.4 erwähnt, findet das Gesetz vom 15. Dezember 1980 Anwendung auf die Situation von blinden Passagieren, die mit einem Schiff in einem belgischen Seehafen angekommen sind, sodass die Ausführung des Entfernungsbeschlusses, dessen Gegenstand die blinden Passagiere sind, mit den von diesem Gesetz vorgesehenen Garantien versehen ist.

B.71. In Anbetracht des in B.70 Erwähnten, sind der vierzehnten Teil des ersten Klagegrunds und der elfte Teil des zweiten Klagegrunds unbegründet.

In Bezug auf die vom Schiffsführer den Behörden mitgeteilten Informationen (dritter und vierter Teil des zweiten Klagegrunds)

B.72. Im dritten Teil des zweiten Klagegrunds legen die klagenden Parteien Artikel 2.4.4.2 § 1 Absatz 2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches dahin aus, dass er die Verpflichtung ausschließt, den Behörden Informationen zur persönlichen Situation der an Bord eines Schiffes entdeckten blinden Passagiere, insbesondere bezüglich ihres Gesundheitszustands und ihrer eventuellen Angst vor Verfolgung, zu übermitteln.

B.73.1. Die angefochtene Bestimmung lautet:

« Le commandant transmet tous les renseignements et les documents [de] chaque passager clandestin qui sont utiles pour l'exécution des missions de la Police de la navigation ».

B.73.2. Der Ausdruck « alle Auskünfte und Papiere von jedem blinden Passagier », die für « die Erfüllung der Aufträge der Schifffahrtspolizei nützlich sind » bedeutet nicht, wie die klagenden Parteien behaupten, dass der Schiffsführer den zuständigen Behörden den Wunsch

der blinden Passagiere, einen Antrag auf internationalen Schutz zu stellen, oder auch Informationen im Zusammenhang mit ihrem Gesundheitszustand nicht übermitteln müsste.

B.73.3. Diese Informationspflicht obliegt dem Schiffsführer und trägt zur Einhaltung des Internationalen Abkommens über die Rechtsstellung der Flüchtlinge und der Europäischen Menschenrechtskonvention bei. Es obliegt jedoch den belgischen Behörden, und zwar der Schifffahrtspolizei, sich zu vergewissern, dass sie tatsächlich über einen eventuellen Antrag auf internationalen Schutz der blinden Passagiere oder auch darüber informiert werden, dass ihr Gesundheitszustand eine medizinische Notfallbehandlung erfordert.

B.74. Der dritte Teil des zweiten Klagegrunds, der auf einer falschen Auslegung der angefochtenen Bestimmung beruht, ist unbegründet.

B.75. Im vierten Teil des zweiten Klagegrunds beanstanden die klagenden Parteien den Umstand, dass Artikel 2.4.4.2 § 1 Absatz 1 und Artikel 2.4.4.3 § 1 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches keine Beteiligung des Ausländeramtes vorgesehen ist, um die Bedürfnisse und die Einhaltung der Grundrechte der blinden Passagiere zu prüfen.

Aus der Klageschrift kann geschlossen werden, dass die klagenden Parteien der Auffassung sind, dass auf diese Weise der Grundsatz der Nichtzurückweisung und das Verbot von unmenschlicher oder erniedrigender Behandlung verletzt werden.

B.76.1. Diese Bestimmungen sehen vor, dass der Schiffsführer das MIK, das - wie in B.21.3.1 und B.21.3.2 erwähnt - das Maritime Informationszentrum ist, das durch den königlichen Erlass vom 6. Februar 2009 « über die Schaffung und Organisation des Maritimen Informationszentrums » (nachstehend: königlicher Erlass vom 6. Februar 2009) geschaffen wurde, über die Anwesenheit von blinden Passagieren an Bord eines Schiffes, das in einen belgischen Hafen einläuft (Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches), oder an Bord eines belgischen Schiffes informiert (Artikel 2.4.4.3 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches).

B.76.2. Der Hauptauftrag des MIK besteht darin, Informationen zu sammeln und sie den Partnern der Küstenwache zur Verfügung zu stellen, um die Ausübung ihrer Zuständigkeiten zu unterstützen. So ist das MIK insbesondere beauftragt, Informationen zu jedem

« Zwischenfall » zu sammeln und zu verarbeiten (Artikel 3 des königlichen Erlasses vom 6. Februar 2009), der definiert ist als jedes « Ereignis, das mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllt: *a)* das die öffentliche Ordnung, Personen oder Waren gefährdet oder gefährden kann, *b)* das der Umwelt schadet oder schaden kann, *c)* das die Schifffahrt gefährdet oder gefährden oder behindern kann » (Artikel 3 Nr. 6 des Zusammenabkommens vom 8. Juli 2005 zwischen dem Föderalstaat und der Flämischen Region bezüglich der Schaffung einer Struktur der Küstenwache und der Zusammenarbeit in ihrem Rahmen).

B.76.3. Das MIK ist folglich die Kontaktstelle der ausländischen Schiffsführer, die sich in Meeresbereichen unter belgischer Hoheitsgewalt befinden, oder der Schiffsführer von belgischen Schiffen zu den belgischen Behörden, um jeden Zwischenfall zu melden, der sich auf dem Meer ereignet und die öffentliche Ordnung stört.

B.77. Im Einklang mit dem Vorstehenden geht aus den Vorarbeiten zum Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches hervor, dass das MIK « für die Weiterleitung von Informationen zwischen den zuständigen belgischen Behörden wie der Schifffahrtspolizei und dem Ausländeramt verantwortlich [ist] » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2018-2019, DOC 54-3536/001, S. 290).

B.78. Zwar sehen die angefochtenen Bestimmungen nur die Übermittlung von Informationen über « den Zwischenfall », den die Entdeckung von blinden Passagieren an Bord eines belgischen Schiffes oder an Bord eines Schiffes, das in einen belgischen Hafen einlaufen muss, darstellt, an das MIK vor, aber andere Bestimmungen, deren Anwendbarkeit das Belgische Schifffahrtsgesetzbuch nicht berührt, sehen vor, dass das MIK alle Informationen zu blinden Passagieren an die betreffenden Behörden, darunter das Ausländeramt, weitergeben muss. Diese Übermittlung von Informationen des MIK an das Ausländeramt ist wesentlich, insbesondere um zu gewährleisten, dass den blinden Passagieren nicht der Zugang zum Verfahren für internationalen Schutz entzogen wird.

B.79. Der vierte Teil des zweiten Klagegrunds ist unbegründet.

In Bezug auf das Tätigwerden der Schifffahrtspolizei (fünfter, sechster und siebter Teil des zweiten Klagegrunds)

B.80. Die klagenden Parteien beanstanden im fünften, sechsten und siebten Teil des zweiten Klagegrunds den Umstand, dass Artikel 2.4.4.2 nur das Tätigwerden der Schifffahrtspolizei und nicht das des Ausländeramtes vorsieht, obgleich die Polizeibehörden nicht zuständig seien, um die Bedürfnisse und die Achtung der Grundrechte der blinden Passagiere angemessen zu prüfen.

B.81.1. Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches sieht das Tätigwerden der Schifffahrtspolizei zur Erfüllung der Aufträge vor, die ihr insoweit naturgemäß zukommen, als sie zur Aufrechterhaltung der Ordnung zu Wasser und zur Grenzkontrolle gehören.

B.81.2. Wie in B.29.4 erwähnt, verhindert das Belgische Schifffahrtsgesetzbuch nicht die Anwendung anderer Rechtsvorschriften wie des Gesetzes vom 15. Dezember 1980.

Daraus folgt, dass Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches, insoweit er die Aufträge der Schifffahrtspolizei im Fall der Entdeckung blinder Passagiere an Bord eines Schiffes, das in einen belgischen Hafen einläuft, festlegt, kein Hindernis für ein Tätigwerden des Ausländeramtes, insbesondere im Rahmen eines Antrags auf internationalen Schutz der blinden Passagiere darstellt.

B.81.3. Im Übrigen legen die klagenden Parteien nicht dar, welche der zahlreichen in der Klageschrift genannten Bezugsnormen verletzt würden.

B.82. Der fünfte, der sechste und der siebte Teil des zweiten Klagegrunds sind unbegründet.

In Bezug auf den dritten Klagegrund

B.83. Die klagenden Parteien leiten einen dritten Klagegrund ab aus einem Verstoß durch Artikel 2.1.1.3 § 2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches gegen die Artikel 10, 11, 23 und 191, an sich oder in Verbindung mit deren Artikeln 33, 36, 37, 105 und 108, mit dem

allgemeinen Grundsatz der Rechtssicherheit und mit dem allgemeinen Rechtsgrundsatz der Gewaltentrennung,

- insofern er den König ermächtigt, die Begriffe « blinder Passagier » und « Passagier oder Person an Bord » « präziser oder gegebenenfalls in abweichender Weise zu definieren » (erster Teil) und

- insofern er den König ermächtigt, die Bestimmungen von Buch 2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches für nicht anwendbar auf « bestimmte besondere [...] blinde Passagiere, Passagiere oder Personen an Bord » zu erklären (zweiter Teil).

B.84. Eine gesetzgeberische Ermächtigung der ausführenden Gewalt, die eine Angelegenheit betrifft, die die Verfassung nicht dem Gesetzgeber vorbehält, ist nicht verfassungswidrig. In diesem Fall nutzt der Gesetzgeber nämlich die ihm durch den Verfassungsgeber erteilte Freiheit, in einer solchen Angelegenheit zu verfügen.

Der Gerichtshof darf eine Bestimmung, die die Zuständigkeitsverteilung zwischen der gesetzgebenden Gewalt und der ausführenden Gewalt regelt, nur dann missbilligen, wenn mit dieser Bestimmung die Regeln der Zuständigkeitsverteilung zwischen der Föderalbehörde, den Gemeinschaften und den Regionen missachtet werden oder wenn der Gesetzgeber einer Kategorie von Personen das Eingreifen einer demokratisch gewählten Versammlung, das ausdrücklich in der Verfassung vorgesehen ist, vorenthält.

B.85.1. Aus der Klageschrift geht nicht hervor, dass die angefochtene Bestimmung eine Angelegenheit betrifft, die die Verfassung dem Gesetzgeber vorbehalten hätte, oder dass die dem König erteilten Ermächtigungen gegen die Regeln der Zuständigkeitsverteilung verstoßen würden.

B.85.2. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die dem König erteilten Ermächtigungen gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit verstoßen würden, der es dem Gesetzgeber verbietet, ohne objektive und vernünftige Rechtfertigung die Interessen der Rechtsunterworfenen daran, die Rechtsfolgen ihrer Handlungen vorhersehen zu können, zu beeinträchtigen.

B.86. Der dritte Klagegrund ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

1. erklärt Artikel 2.4.4.2 des Belgischen Schifffahrtsgesetzbuches für nichtig,
 - insofern er die Ausschiffung von blinden Passagieren belgischer Staatsangehörigkeit und von blinden Passagieren, denen ein Aufenthalt in Belgien erlaubt oder gestattet ist, sobald diese Eigenschaft, Erlaubnis oder Aufenthaltzulassung erwiesen ist, nicht regelt;
 - insofern er die Ausschiffung von blinden Passagieren, die internationalen Schutz beantragen, während der Prüfung ihres Antrags nicht erlaubt;
 - insofern er die Ausschiffung von blinden Passagieren nicht erlaubt, und sei es nur zeitweilig, die die Bedingungen erfüllen oder zu erfüllen scheinen, um als unbegleitete minderjährige Ausländer im Sinne des Programmgesetzes (I) vom 24. Dezember 2002 eingestuft zu werden;
 - insofern er die Ausschiffung von blinden Passagieren nicht erlaubt, und sei es nur zeitweilig, deren Gesundheitszustand nach einer ärztlichen Diagnose eine dringende medizinische Behandlung erfordert, die nicht an Bord des Schiffes erbracht werden kann;
 - insofern die Freiheitsentziehung an Bord des Schiffes, die er vorsieht, mit keiner der in B.53.1 aufgezählten Garantien einhergeht;

2. weist die Klage unter Berücksichtigung des in B.62 und B.70 Erwähnten im Übrigen zurück.

Erlassen in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 9. Juni 2022.

Der Kanzler,

Der Präsident,

F. Meersschant

P. Nihoul