

ROYAUME DE BELGIQUE.
-----AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisie par le Ministre des Communications, le 27 mars 1985, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté ministériel "portant règlement fixant les mesures techniques en matière d'exploitation des aéronefs d'une masse totale maximale autorisée inférieure à 5.700 kg, utilisés dans le transport aérien commercial", a donné le 2 juillet 1985 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.
-----ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 27e maart 1985 door de Minister van Verkeers-
wezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van ministerieel besluit "houdende reglement tot vaststelling van de technische maatregelen inzake exploitatie van de luchtvaartuigen met een hoogst toegelaten totale massa van minder dan 5.700 kg, die in het handelsluchtvervoer gebruikt worden", heeft de 2e juli 1985 het volgende advies gegeven :

OBSERVATION GENERALE.

Le projet se fonde sur l'article 52 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, qui dispose :

"Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique arrête les mesures techniques à prendre en vue de l'exploitation des aéronefs".

Le projet ne contient pas uniquement des mesures techniques mais aussi des prescriptions réglementaires relatives au personnel. Celles-ci doivent, en vertu de l'article 5 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, faire l'objet d'un arrêté royal. Le projet devrait donc être scindé en deux parties.

Il conviendrait d'exclure du projet d'arrêté ministériel les chapitres 2 et 3, qui devraient être repris dans un arrêté royal. Dans ce cas, il y aurait lieu d'inclure dans l'arrêté royal les définitions relatives au personnel, qui se trouvent dans le chapitre 1er.

Rien ne s'opposerait toutefois à ce que l'ensemble du texte fasse l'objet d'un arrêté royal.

Dans cette dernière hypothèse, encore y aurait-il lieu de s'assurer que l'habilitation donnée au Roi par l'article 5 de la loi précitée du 27 juin 1937 L'autorise à régler toutes les matières traitées dans les chapitres 2 et 3, et plus particulièrement les questions de responsabilité.

INTITULE.

L'intitulé suivant est proposé pour le projet d'arrêté ministériel :

"Arrêté ministériel fixant les mesures techniques d'exploitation des aéronefs utilisés dans le transport aérien commercial, dont la masse totale maximale autorisée est inférieure à 5.700 kg".

PREAMBULE.

Il y a lieu d'insérer dans le préambule un nouvel alinéa qui deviendra l'alinéa 1er et sera rédigé comme suit :

"Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5;"

DISPOSITIF.Article 1er.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 1er.-

Les mesures techniques requises pour l'exploitation des aéronefs utilisés dans le transport aérien commercial, dont la masse totale maximale autorisée est inférieure à 5.700 kg, sont fixées dans le règlement annexé au présent arrêté".

REGLEMENT.

1. A moins qu'il ne s'agisse de se conformer à la présentation recommandée en la matière par l'Organisation de l'aviation civile internationale, le Règlement devrait, conformément à l'usage, être subdivisé en articles et en paragraphes.

Si la numérotation qui se trouve dans le projet était maintenue, il y aurait lieu de supprimer dans le texte les références à des "§".

2. En général, il vaut mieux employer le temps présent. Cette observation s'applique principalement au texte français.

3. Compte tenu de l'observation générale reprise ci-dessus, le Conseil d'Etat a exclu de son examen les chapitres 2 et 3.

CHAPITRE 4.

La rédaction suivante est proposée pour le 4.1.2.(1) :

"Un vol n'est entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol ou le document en tenant lieu indiquent, compte tenu de la masse de l'aéronef au départ, des pistes utilisées, des conditions atmosphériques et du relief de la route suivie, que les règles prescrites par le présent règlement peuvent être respectées".

(1) Les références sont faites à la numérotation du règlement en projet. .../...

La rédaction suivante est proposée pour le 4.1.3. a) :

"Tout aéronef qui effectue un vol aux instruments pour un transport commercial est pourvu de deux groupes motopropulseurs au moins".

Au 4.1.3. c), mieux vaudrait écrire :

"Un avion n'est pas utilisé à une masse supérieure à celle qui lui permet, en cas de défaillance du groupe motopropulseur dont l'effet est le plus défavorable, de monter ... (la suite comme au projet)".

Au 4.1.3. d), il y aurait lieu d'écrire "non compris l'équipage de conduite" plutôt que "à l'exclusion de l'équipage de conduite".

Dans la condition relative à l'atterrissage, les mots "... une marge de sécurité déterminée" sont imprécis à défaut d'indication de l'autorité qui doit déterminer cette marge de sécurité.

Dans la dernière phrase du 4.2.2., la référence au "§ 2.2., c)" devrait être remplacée soit par une référence à l'arrêté royal dans lequel cette disposition sera reprise, soit par un texte reprenant, dans l'arrêté ministériel en projet, la disposition qui figure au 2.2. c). La même observation doit être formulée pour le 5.3.1.2., 11. et pour le 5.9. e).

Le 4.2.5. devrait être rédigé comme suit :

"Dans les meilleurs délais, l'exploitant informe le directeur général de l'administration de l'aéronautique des pannes et défauts des aéronefs qui peuvent affecter la sécurité du vol, qu'elles soient survenues en vol ou constatées au sol".

CHAPITRE 5.

Au 5.2.1., il y aurait lieu d'écrire :

"Les instruments suivants sont exigés pour les avions :".

Au 5.2.2., il conviendrait d'écrire :

"Les instruments suivants sont exigés pour les hélicoptères :".

Au 5.2.2.1., A., les deuxième et troisième phrases devraient être remplacées par le texte suivant :

"Toutefois, les indicateurs de vitesse installés dans les hélicoptères certifiés avant le 1er janvier 1987 peuvent être gradués en M.P.H.".

Au 5.3.1., il y aurait lieu d'écrire :

"Les équipements suivants sont exigés pour les avions :".

Au 5.3.1.1., 1., les dispositions relatives aux enfants ne sont pas, à proprement parler, des mesures techniques que le Ministre est habilité à prendre en vertu de l'article 52 de l'arrêté royal précité du 15 mars 1954. Seules les dispositions déterminant le nombre de sièges à prévoir en fonction des circonstances, éventuellement de l'âge des passagers, ont le caractère de mesures techniques.

Par ailleurs, le mot "aéronefs" doit être remplacé par le mot "avions" car la disposition ne concerne que les avions. La même remarque vaut pour le 5.3.1.1., 2., pour le 5.3.1.1., 12., pour le 5.3.1.1., 15., pour le 5.3.1.2., 5. et pour le 5.3.1.2., 10.

Au 5.3.1.1., 17. et 18., les mots "par mesure transitoire" doivent être supprimés.

Au 5.3.2., il y aurait lieu d'écrire :

"Les équipements suivants sont exigés pour les hélicoptères :".

Dans le texte français du 5.9., a), les mots "contenant les données de performances" doivent être remplacés par les mots "contenant les données relatives aux performances".

CHAPITRE 6.

La disposition figurant au 6.1.3. manque de précision. En effet, on n'aperçoit pas si les minimums en dessous desquels les minimums fixés par l'exploitant ne peuvent pas descendre, seront établis pour chaque Etat en se référant à un aéroport type, un aéroport "donné", ou, au contraire, seront établis pour chaque aéroport en particulier, auquel cas il vaudrait mieux le préciser dans le texte.

CHAPITRE 8.

Au 8.1.1., la première phrase devrait être rédigée comme suit :

"Le manuel d'exploitation contient toutes les instructions et informations nécessaires au personnel chargé de conduire un aéronef ou de le préparer au vol".

Au 8.1.2., b), le mot "normalement", dont le sens est imprécis, pourrait apparemment être omis.

Au 8.1.2., h), les mots "ainsi que tout autre renseignement que l'exploitant pourra juger nécessaire à la préparation et à la bonne exécution des vols" paraissent superflus et pourraient être supprimés, à moins qu'on ne veuille imposer une obligation à l'exploitant. Dans ce cas, cette obligation ne devrait pas être laissée à l'appréciation de l'exploitant. La rédaction suivante est proposée pour cette hypothèse : "... ainsi que tout autre renseignement nécessaire à la préparation et à la bonne exécution des vols".

Le texte néerlandais de la première partie de la disposition du 8.1.2., h) serait, par ailleurs, mieux rédigé comme suit :

h) voor elke te vliegen route, het routehandboek met de gegevens omtrent ...".

Au 8.1.2., i), les mots "instructions pour le calcul des quantités de carburant à emporter, compte tenu des réserves" doivent être omis, une disposition semblable figurant au 8.1.2., m).

Au début du 8.1.2., j), dans le texte français, il y aurait lieu d'écrire :

"j) les renseignements suivants concernant les performances :".

Au 8.2.1., à la fin de la dernière phrase, il conviendrait d'écrire : "... est remis par l'exploitant au directeur général de l'administration de l'aéronautique".

ALGEMENE OPMERKING.

Het ontwerp steunt op artikel 52 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, dat als volgt luidt :

"De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast stelt vast welke technische maatregelen met het oog op de exploitatie der luchtvaartuigen zijn te nemen".

Het ontwerp bevat niet alleen technische maatregelen, maar ook verordeningvoorschriften met betrekking tot het personeel. Laatstgenoemde bepalingen moeten krachtens artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart in een koninklijk besluit worden vastgelegd. Het ontwerp zou dus in twee delen moeten worden gesplitst.

De hoofdstukken 2 en 3 zouden uit het ontwerp van ministerieel besluit moeten worden gehaald en opgenomen moeten worden in een koninklijk besluit. In dat geval zouden de definities die in hoofdstuk 1 voorkomen met betrekking tot het personeel in dat koninklijk besluit moeten worden ingevoegd.

Niets belet evenwel dat de tekst in zijn geheel in de vorm van een koninklijk besluit zou worden gegoten.

In de laatste veronderstelling zou men er zich toch nog eerst van moeten vergewissen dat de bevoegdheid die artikel 5 van de reeds aangehaalde wet van 27 juni 1937 aan de Koning opdraagt, Hem wel toestaat alle in de hoofdstukken 2 en 3 behandelde aangelegenheden, in het bijzonder de verantwoordelijkheidsvragen, te regelen.

OPSCHRIFT.

Het volgende opschrift wordt voorgesteld voor het ontwerp van ministerieel besluit :

"Ministerieel besluit tot vaststelling van de technische maatregelen voor de exploitatie van de in het handelsluch-
vervoer gebruikte luchtvaartuigen waarvan de hoogst toe-
gelaten totale massa lager is dan 5.700 kg.".

AANHEF.

Er moet in de aanhef een nieuw lid worden inge-
voegd, dat het eerste lid wordt en als volgt zou luiden :

"Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende her-
ziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de rege-
ling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5;".

BEPALEND GEDEELTE.Artikel 1.

Dit artikel zou beter als volgt worden gesteld :

"Artikel 1.-

De technische maatregelen die vereist zijn voor
de exploitatie van de in het handelsluchvervoer gebruikte
luchtvaartuigen waarvan de hoogst toegelaten totale massa
lager is dan 5.700 kg., zijn vastgesteld in het bij dit besluit
gevoegde reglement".

REGLEMENT.

1. Tenzij men zich bedoelt te richten naar hetgeen in dit verband door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie voor de inrichting van de tekst zou worden aanbevolen, zou het Reglement, zoals gebruikelijk is, moeten worden ingedeeld in artikelen en paragrafen.

Mocht de in het ontwerp gevolgde nummering behouden worden, dan zou in de tekst niet met verwijzingen naar "§" mogen worden gewerkt.

2. In het algemeen ware het beter overal de tegenwoordige tijd te gebruiken. Die opmerking geldt vooral voor de Franse tekst van het Reglement.

3. Rekening houdend met de algemene opmerking die hierboven is gemaakt heeft de Raad van State de hoofdstukken 2 en 3 niet onderzocht.

HOOFDSTUK 4.

De volgende redactie wordt voorgesteld voor 4.1.2. (1) :

"Geen vlucht mag worden ondernomen dan wanneer de prestaties die opgetekend zijn in het vlieghandboek of in enig ander als zodanig geldend document aantonen dat de in dit reglement bepaalde veiligheidsregels kunnen worden nageleefd, rekening houdend met het startgewicht, met de gebezigde banen, met de weersomstandigheden en met het reliëf van de gevolgde route.

.../...

(1) De verwijzingen hebben betrekking op de nummering van het ontworpen reglement.

De volgende redactie wordt voorgesteld voor 4.1.3. a) :

"Elk luchtvaartuig dat een instrumentvlucht uitvoert voor handelssluchtvervoer, moet met ten minste twee voortstuwingsinstallaties uitgerust zijn".

In 4.1.3. c) schrijve men liever : "Een vliegtuig wordt niet gebruikt met een hogere massa dan die welke het vliegtuig in staat stelt om, bij defect van de voortstuwingsinstallatie waarvan het uitvallen de meest ongunstige uitwerking heeft, te stijgen ... (voorts zoals in het ontwerp)".

In de Franse tekst van 4.1.3. d) dient te worden geschreven "non compris l'équipage de conduite" in plaats van "à l'exclusion de l' équipage de conduite".

In de voorwaarde met betrekking tot de landing zijn de woorden "voldoende veiligheidsmarge" te vaag, want er is niet aangegeven welke overheid die veiligheidsmarge moet bepalen.

In de laatste volzin van 4.2.2. moet de verwijzing naar "§ 2.2.c)" worden vervangen hetzij door een verwijzing naar het koninklijk besluit waarin die bepaling zal worden opgenomen, hetzij door een tekst die het bepaalde onder 2.2.c) overneemt in het ontworpen ministerieel besluit. Dezelfde opmerking geldt voor 5.3.1.2., 11. en voor 5.9.e).

De bepaling onder 4.2.5. zou als volgt moeten worden geredigeerd :

.../...

"De ondernemer licht de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart zo spoedig mogelijk in omtrent alle pannes en gebreken aan de luchtvaartuigen die, ongeacht of ze zich voorgedaan hebben tijdens de vlucht dan wel geconstateerd werden aan de grond, de veiligheid van de vlucht kunnen aantasten".

HOOFDSTUK 5.

In 5.2.1. dient te worden geschreven :

"De volgende instrumenten worden vereist voor vliegtuigen :".

In 5.2.2. schrijve men :

"De volgende instrumenten worden vereist voor helikopters :".

In 5.2.2.1., A., zouden de tweede en de derde volzin moeten worden vervangen door de volgende tekst :

"De snelheidsmeters in helikopters, welke vóór 1 januari 1987 gecertificeerd worden, mogen evenwel gegradueerd zijn in M.P.H.".

In 5.3.1., dient te worden geschreven :

"De volgende uitrustingsstukken worden vereist voor vliegtuigen :".

.../...

In 5.3.1.1., 1., zijn de voorschriften met betrekking tot de kinderen eigenlijk geen technische maatregelen die de Minister krachtens artikel 52 van het reeds geciteerde koninklijk besluit van 15 maart 1954 kan vaststellen. Alleen de bepalingen tot vaststelling van het aantal zetels die naargelang van de omstandigheden eventueel ook van de leeftijd van de passagiers moeten worden voorzien, zijn als technische maatregelen te beschouwen.

Voorts moet het woord "luchtvaartuig" hier worden vervangen door het woord "vliegtuig", want de bepaling heeft alleen betrekking op vliegtuigen. Dezelfde opmerking geldt voor 5.3.1.1., 2., 5.3.1.1., 12., 5.3.1.1., 15., 5.3.1.2., 5., en 5.3.1.2., 10.

In 5.3.1.1., 17. en 18., moeten de woorden "bij wijze van overgangsmaatregel" vervallen.

In 5.3.2., schrijve men :

"De volgende uitrustingsstukken worden vereist voor helikopters :".

In de Franse tekst van 5.9., a), moeten de woorden "contenant les données de performances" worden vervangen door de woorden "contenant les données relatives aux performances".

HOOFDSTUK 6.

De bepaling in 6.1.3. is niet geheel duidelijk. Men kan er immers niet uit opmaken of de minima waaronder de door de ondernemer vastgestelde minima niet mogen zakken, voor iedere Staat worden vastgesteld op basis van een type - luchtvaart-

.../...

terrein, een "bepaald" luchtvaartterrein, dan wel of ze voor ieder luchtvaartterrein afzonderlijk worden bepaald; in dit laatste geval zou men er goed aan doen dat in de tekst duidelijk te stellen.

HOOFDSTUK 8.

In 8.1.1., zou de eerste volzin beter als volgt worden geredigeerd :

"Het vluchthandboek bevat alle instructies en gegevens ten behoeve van het personeel dat ermede belast is een luchtvaartuig te besturen of het gereed te maken voor de vlucht".

In 8.1.2., b), lijkt het woord "normaal", dat geen welbepaalde betekenis heeft, te kunnen vervallen.

In 8.1.2., h), zijn de woorden "alsmede de gegevens die de ondernemer verder nodig acht voor een goede vluchtvoorbereiding en -uitvoering" blijkbaar overbodig en ze zouden kunnen vervallen, tenzij men de ondernemer een verplichting wil opleggen.

In dat geval zou die verplichting niet aan het oordeel van de ondernemer mogen worden gelaten en zou het bedoelde zinsdeel als volgt kunnen worden gesteld : "...alsmede alle andere gegevens die nodig zijn voor een goede vluchtvoorbereiding en -uitvoering".

Het eerste deel van de bepaling onder 8.1.2, h), zou overigens leesbaarder zijn indien het als volgt was gesteld :

.../...

"h) voor elke te vliegen route, het routehandboek met de gegevens omtrent de ...".

In 8.1.2., i), moeten de woorden "onderrichtingen voor de berekening van de mee te voeren hoeveelheden brandstof, rekening houdend met de reserves" vervallen, aangezien een soortgelijke bepaling voorkomt in 8.1.2., m).

In de Franse tekst van 8.1.2., j), zou vooraan moeten staan :

"j) les renseignements suivants concernant les performances :

In 8.2.1., schrijve men aan het eind van de laatste volzin: "... wordt door de ondernemer aan de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart bezorgd".

La chambre était composée de

Messieurs : J. LIGOT,
de Heren :

A. VANWELKENHUYZEN,
P. FINCOEUR,

J. DE GAVRE,

F. DELPEREE,

Madame : M. VAN GERREWEY,
Mevrouw :

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. A. VANWELKENHUYZEN.

Le rapport a été présenté par Mme J.-M. DAGNELIE, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

M. VAN GERREWEY.

De kamer was samengesteld uit

président de chambre,
kamervoorzitter,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

assesseurs de la
section de législation,
assessoren van de
afdeling wetgeving,

greffier,
griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. A. VANWELKENHUYZEN.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. J.-M. DAGNELIE, auditeur.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

J. LIGOT.