

ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIE

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Transports, le 12 mai 1997, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un projet de loi "relatif à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National", a donné le 2 juin 1997 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 12 mei 1997 door de Minister van Vervoer verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een ontwerp van wet "betreffende de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal", heeft op 2 juni 1997 het volgende advies gegeven :

OBSERVATION PREALABLE

Il ressort des explications fournies, en séance, par le chef de cabinet du ministre que les dispositions que le Roi pourra arrêter auront exclusivement trait à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et qu'elles ne comporteront, ni règles de police générale, ni réglementations relatives aux communications et aux transports, ni prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, au sens de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Si, contrairement à l'intention ainsi exprimée, le Roi devait arrêter, à la faveur de la délégation qui Lui est accordée, des dispositions qui auraient l'un ou l'autre de ces derniers objets, le Conseil d'Etat croit devoir rappeler qu'en vertu de ladite disposition de la loi spéciale de 1980, les Gouvernements des Régions devraient être associés à l'élaboration des textes (1).

OBSERVATIONS PARTICULIERES

Article 2

La division d'un article en paragraphes ne se justifie pas lorsque chacun de ceux-ci ne comporte qu'un alinéa.

(1) Il en serait ainsi, par exemple, si le Roi devait régler la matière de la sûreté de l'aviation civile, telle qu'elle est actuellement réglementée par l'arrêté royal du 3 mai 1991.

Article 3

1. Les peines prévues au chapitre II de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, sont spécifiquement adaptées aux prescriptions du chapitre Ier de cette loi; aucune disposition générale du chapitre II ne permettrait donc d'infliger une peine pour sanctionner un comportement qui contreviendrait à un arrêté royal pris en exécution de la loi en projet.

Certes, l'article 32, alinéa 1er, de la loi de 1937 prévoit que

"Dans le cas où elles ne seraient pas punies d'une peine spéciale par la présente loi, les infractions aux dispositions des arrêtés royaux pris en exécution de cette loi seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 26 francs à 1.000 francs ou d'une de ces peines seulement",

mais cette disposition ne concerne que les infractions aux dispositions des arrêtés royaux pris en exécution de la loi du 27 juin 1937. Elle ne saurait valablement être interprétée comme établissant une peine en cas de contravention aux arrêtés pris en exécution de la loi en projet.

Il s'ensuit que le renvoi envisagé au chapitre II de la loi de 1937 est totalement inadéquat.

La référence à la loi de 1937 est, au demeurant, d'autant plus inadéquate que, selon le chef de cabinet du ministre, la loi en projet concerne des mesures relatives

.../...

exclusivement à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et n'entend interférer, en rien, avec les lois de police générale.

Il appartient donc à l'auteur de l'avant-projet de fixer, de manière autonome, tant les incriminations que les peines.

2. Il convient de définir, dans le texte, le "refus" et le "retrait temporaire des créneaux horaires", de déterminer les sanctions qui accompagneront chacune de ces mesures et de préciser les conditions auxquelles ces sanctions pourront être appliquées.

Article 4

La phrase liminaire s'écrit :

"Art. 4 L'article 5 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation aérienne, modifié par la loi du 21 mars 1991, est complété par un paragraphe 3 rédigé comme suit :

"§ 3. ... (comme au projet).".

.../...

Observations finales.

Du point de vue de la correction de la langue, certaines dispositions du texte néerlandais sont rédigées malhabilement.

Le texte néerlandais du projet devrait être rédigé en tenant compte des observations faites dans la version néerlandaise du présent avis.

VOORAFGAANDE OPMERKING

Uit de uitleg die tijdens de zitting door de kabinetschef van de minister is verstrekt, blijkt dat de bepalingen die de Koning zal kunnen uitvaardigen uitsluitend betrekking zullen hebben op de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en dat zij noch regels van algemene politie, noch verkeers- of vervoersreglementeringen, noch technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen in de zin van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen zullen bevatten. Indien de Koning, in strijd met de aldus weergegeven bedoeling, ingevolge de machtiging die Hem wordt verleend, bepalingen zou uitvaardigen met één van deze strekkingen, meent de Raad van State erop te moeten wijzen dat de Gewestregeringen krachtens de genoemde bepaling van de bijzondere wet van 1980 bij het opstellen van de teksten betrokken zouden moeten worden (1).

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 2

Er is geen reden om een artikel in paragrafen in te delen wanneer elke paragraaf slechts één lid omvat.

(1) Dat zou bijvoorbeeld het geval zijn indien de Koning regels zou uitvaardigen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals die momenteel geregeld is bij het koninklijk besluit van 3 mei 1991.

Artikel 3

1. De straffen waarin wordt voorzien in hoofdstuk II van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, zijn specifiek afgestemd op de voorschriften van hoofdstuk I van deze wet; er is dus geen enkele algemene bepaling in hoofdstuk II op basis waarvan een straf kan worden opgelegd ter bestraffing van een gedrag dat in strijd is met een koninklijk besluit dat uitgevaardigd wordt ter uitvoering van de ontworpen wet.

Artikel 32, eerste lid, van de wet van 1937 bepaalt weliswaar dat

"Ingeval voor de misdrijven tegen de bepalingen van de tenuitvoering van deze wet genomen koninklijke besluiten bij die wet geen bijzondere straf is voorzien, (zij) gestraft (worden) met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van zes en twintig frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen",

maar die bepaling geldt alleen voor de overtreding van de bepalingen van koninklijke besluiten die vastgesteld worden ter uitvoering van de wet van 27 juni 1937. Ze kan niet rechtsgeldig zo worden uitgelegd dat zij een straf stelt op overtreding van de besluiten die ter uitvoering van de ontworpen wet vastgesteld worden.

Daaruit volgt dat de voorgenomen verwijzing naar hoofdstuk II van de wet van 1937 volkomen irrelevant is.

.../...

De verwijzing naar de wet van 1937 is voor het overige des te minder relevant daar de ontworpen wet volgens de kabinetschef van de minister maatregelen betreft die uitsluitend betrekking hebben op de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en het geenszins de bedoeling is dat ze op enig gebied interfereert met de wetten van algemene politie.

Het is dus de taak van de steller van het voorontwerp om in een op zichzelf bestaande regeling zowel de strafbare feiten als de straffen vast te stellen.

2. In de tekst dienen de "weigering" en de "tijdelijke intrekking van de slots" omschreven te worden, de sancties waarmee elk van deze maatregelen gepaard gaat vastgesteld te worden en de voorwaarden waaronder deze sancties kunnen worden opgelegd, nader bepaald te worden.

Artikel 4

De inleidende zin moet als volgt worden gesteld :

"Art. 4 Artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, gewijzigd bij de wet van 21 maart 1991, wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende :

.../...

"§ 3. ... (zoals in het ontwerp), met dien verstande evenwel dat "de luchthaven Brussel-Nationaal" moet worden geschreven, in plaats van "de luchthaven van Brussel-Nationaal".

SLOTOPMERKINGEN

Sommige bepalingen van de Nederlandse tekst zijn stuntelig gesteld.

Zo schrijve men in artikel 2, § 1, "vaststellen" in plaats van "vastleggen", "waarborgen" in plaats van "verzekeren" en "luchtvaartverkeer" in plaats van "luchtvaartbewegingen".

Voorts schrijve men "luchthaven Brussel-Nationaal" in plaats van "luchthaven van Brussel-Nationaal" (art. 2, § 2), "gepaard gaan met" in plaats van "vergezeld worden door" (art. 3, tweede lid) en "omstandigheden" in plaats van "voorwaarden" (art. 3, derde lid)".

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs
de Heren

C.-L. CLOSSET,

président de chambre,
kamervoorzitter,

C. WETTINCK,
P. LIENARDY,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

F. DELPEREE,

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

J. van COMPERNOLLE,

Madame
Mevrouw

M. PROOST,

greffier,
griffier.

Le rapport a été présenté par
M. L. DETROUX, auditeur adjoint.
La note du Bureau de coordination
a été rédigée et exposée
par M. C. AMELYNCK, référendaire
adjoint.

Het verslag werd uitgebracht
door de H. L. DETROUX, adjunct-
auditeur. De nota van het Coör-
dinatiebureau werd opgesteld
en toegelicht door de H.
C. AMELYNCK, adjunct-referen-
daris.

La concordance entre la ver-
sion française et la version
néerlandaise a été vérifiée sous
le contrôle de M. P. LIENARDY.

De overeenstemming tussen de
Franse en de Nederlandse tekst
werd nagezien onder toezicht van
de H. P. LIENARDY.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

M. PROOST

C.-L. CLOSSET