

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 44.237/4
DU 1^{er} AVRIL 2008

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité, le 6 mars 2008, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés", a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1/, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observations générales

1. Conformément à l'article 6, § 4, 3/ et 4/, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les gouvernements régionaux doivent être associés à l'élaboration de l'arrêté en projet.

Comme le Conseil d'État l'a rappelé dans l'avis 28.165/2/V, donné le 4 août 1998 ¹, la formalité de l'association doit consister en des échanges de vues sur un texte préalablement communiqué aux gouvernements et sur lesquels ceux-ci doivent, en tant que tels et en pleine connaissance de cause avoir l'occasion de se prononcer.

Les pièces transmises en annexe à la demande d'avis attestent que la procédure d'association a été initiée à l'égard du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le délégué du ministre a précisé que les gouvernements de Régions n'avaient communiqué à ce jour ni accusé de réception ni prise de position en réponse à la notification intervenue.

L'auteur du texte doit s'assurer du parfait accomplissement de la procédure d'association auprès des gouvernements régionaux. Ce n'est pas le cas actuellement.

⁽¹⁾ Voir l'avis 28.165/2/V, donné le 4 août 1998, sur un projet devenu l'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés.

2. Il y a lieu d'examiner si l'arrêté en projet doit être notifié à la Commission européenne au titre des dispositions suivantes :

- l'article 8, paragraphe 1, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information;
 - l'article 10 du règlement (CEE) n/ 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile.
- a) Les définitions figurant à l'article 1^{er} du projet constituent des règles techniques au sens de la directive 98/34/CE, précitée, ainsi qu'il ressort de la réponse apportée par la Commission européenne en avril 1998 à la notification du projet devenu l'arrêté royal du 25 mai 1999, précité. Le texte en projet doit, dès lors, être notifié à la Commission européenne au titre de l'article 8, paragraphe 1, de cette directive. Il ressort de la réponse du délégué du ministre que cette notification doit encore être effectuée. Il conviendra de procéder à cette notification dans le respect des règles énoncées aux articles 8 et 9 de la directive 98/34/CE, précitée, avant que le texte en projet puisse être adopté.

Le préambule sera complété lorsque la formalité aura été accomplie.

- b) En vertu de l'article 10 du règlement (CEE) n/ 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, les États membres notifient à la Commission :
- "a) toute règle ou toute procédure nouvelle ou modifiée mise au point ou adoptée conformément aux procédures fixées dans les arrangements;
 - b) toute modification apportée aux arrangements;

.../...

- c) les résultats des consultations engagées avec les milieux industriels et d'autres instances intéressées" ².

Dans sa réponse déjà mentionnée à la notification du projet devenu l'arrêté royal du 25 mai 1999, précité, la Commission européenne a précisé ce qui suit :

"La notification n'est pas obligatoire au titre de l'article 10 du règlement 3922/91, puisqu'il n'y a pas d'arrangement concernant les U.L.M. C'est par conséquent l'article 6.2. du même règlement qui s'applique."

L'article 6, paragraphe 2, du règlement (CEE) n/ 3922/91, précité, dispose ce qui suit :

"Les produits existants et leurs versions dérivées qui ne sont pas certifiés conformément aux règles techniques et procédures administratives communes peuvent être acceptés par les États membres selon leurs règlements nationaux en vigueur, jusqu'à l'adoption des règles techniques et procédures administratives communes applicables à ces produits en vertu du présent règlement."

Il ressort par ailleurs du règlement (CE) n/ 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n/ 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, spécialement du considérant n/ 5, de l'article 4, paragraphe 4, et de l'annexe II, point e), v) et vi), de ce règlement, que les aéronefs visés à l'article 1^{er} du projet restent régis actuellement par les réglementations nationales. Une notification au titre de l'article 10 du règlement (CEE) n/ 3922, précité, n'est, dès lors, pas nécessaire.

(2) En vertu de l'article 2, h), du même règlement, on entend par "arrangements" :
"Les arrangements conclus sous l'égide de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) en vue de coopérer au développement et à la mise en oeuvre de règles communes dans tous les domaines liés à la sécurité des aéronefs et à leur sécurité d'exploitation. Ces arrangements sont précisés à l'annexe I."
L'annexe I du même règlement est libellée comme suit :
"Arrangements visés à l'article 2, paragraphe 1, point h)
Arrangements Concerning the Development, the Acceptance and the Implementation of Joint Aviation Requirements (Arrangements concernant l'élaboration, l'adoption et la mise en oeuvre des JAR), conclus à Chypre le 11 septembre 1990" (voir le site www.easa.europa.eu).

Observations particulières

Dispositif

Article 1^{er}

1. Il ne convient pas de souligner les mots "aéronef ultra-léger motorisé", tel que cela est prévu au projet.

2. Comme la section de législation l'a déjà suggéré dans l'avis 32.461/4, donné le 21 octobre 2002, sur un projet d'arrêté royal "fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés" ³, il y a lieu de remplacer les mots "avion ou amphibie" par les mots "avion terrestre ou avion amphibie" ⁴.

3. Dans la version française de la phrase liminaire suivant les mots "aéronef ultra-léger motorisé", il y a lieu de remplacer le mot "knots" par "noeuds". De plus, pour tenir compte du point e), dernier alinéa, de l'annexe II du règlement (CE) n/ 216/2008 du 20 février 2008, précité, les mots "n'excède pas 65 km/h (35,1 knots)" devraient être remplacés par les mots "n'excède pas 35 noeuds". L'auteur du projet est en outre invité à vérifier si l'expression "la vitesse de décrochage V_{so} (configuration d'atterrissage, moteur au ralenti) (...) C.A.S.", figurant dans l'article 1^{er} du projet, correspond bien, sur le plan technique, aux mots "la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage (...) en vitesse corrigée (VC)", contenus point e), dernier alinéa, de l'annexe II du règlement (CE) n/ 216/2008 du 20 février 2008, précité.

(3) Voir l'observation relative à l'article 1^{er} de ce projet.

(4) Voir aussi la terminologie utilisée dans l'annexe II, point e), v) et vi), du règlement (CEE) n/ 216/2008 du 20 février 2008, précité.

Article 3

L'article 3 doit être rédigé comme suit :

"Art. 3. Notre Ministre ayant le transport aérien dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté."

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	conseiller d'État, président,
Mesdames	P. VANDERNOOT, M. BAGUET,	conseillers d'État,
	A.-C. VAN GEERSDAELE,	greffier.

Le rapport a été présenté par Mme W. VOGEL, auditeur.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

A.-C. VAN GEERSDAELE

P. LIÉNARDY

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 44.237/4
VAN 1 APRIL 2008

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 6 maart 2008 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende wijziging van het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen", heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1/, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerkingen

1. Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3/ en 4/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de gewestregeringen betrokken worden bij de uitwerking van het ontworpen besluit.

Zoals de Raad van State er in advies 28.165/2/V, gegeven op 4 augustus 1998 ¹, weer op heeft gewezen houdt de formaliteit dat de gewestregeringen bij de uitwerking van een besluit moeten worden betrokken in dat die regeringen van gedachten moeten kunnen wisselen over een tekst die ze vooraf hebben gekregen en waarover ze zich als zodanig en met volledige kennis van zaken moeten kunnen uitspreken.

Uit de stukken die als bijlage bij de adviesaanvraag gaan blijkt dat de procedure ter zake van het betrekken van de Gewestregeringen ingesteld is wat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreft.

De gemachtigde van de minister heeft gesteld dat de gewestregeringen tot op heden nog geen ontvangstbevestiging gezonden hebben, noch een standpunt hebben bekendgemaakt als antwoord op de kennisgeving.

⁽¹⁾ Zie advies 28.165/2/V, gegeven op 4 augustus 1998, over een ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen.

De steller van de tekst moet zich ervan vergewissen dat volkomen voldaan is aan de procedure ter zake van het betrekken van de gewestregeringen. Dat is thans niet het geval.

2. Er moet worden nagegaan of van het ontworpen besluit kennis gegeven moet worden aan de Europese Commissie ingevolge de volgende bepalingen :

- artikel 8, lid 1, van richtlijn 98/34/EG van het Europees parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften;
 - artikel 10 van verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad, van 16 december 1991, inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.
- a) De definities in artikel 1 van het ontwerp zijn technische voorschriften in de zin van de voornoemde richtlijn 98/34/EG, zoals blijkt uit het antwoord van de Europese Commissie in april 1998 op de kennisgeving van het ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het voornoemde koninklijk besluit van 25 mei 1999. Van de ontworpen tekst moet derhalve kennis gegeven worden aan de Europese Commissie, ingevolge artikel 8, lid 1, van die richtlijn. Uit het antwoord van de gemachtigde van de minister blijkt dat die kennisgeving nog gedaan moet worden. Er behoort werk gemaakt te worden van die kennisgeving, met inachtneming van de regels gegeven in de artikelen 8 en 9 van de voornoemde richtlijn 98/34/EG, voordat de ontworpen tekst kan worden aangenomen.

De aanhef dient aangevuld te worden zodra aan dat vormvereiste is voldaan.

- b) Krachtens artikel 10 van verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart, stellen de Lid-Staten de Commissie in kennis van :

- "a) alle overeenkomstig de procedures van de regelingen opgestelde of aangenomen nieuwe of gewijzigde voorschriften of procedures;
- b) elke wijziging van de regelingen;
- c) de resultaten van het overleg met het bedrijfsleven en andere betrokken instanties" ².

In het reeds genoemde antwoord op de kennisgeving van het ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het voornoemde koninklijk besluit van 25 mei 1999, heeft de Europese Commissie het volgende gesteld :

"La notification n'est pas obligatoire au titre de l'article 10 du règlement 3922/91, puisqu'il n'y a pas d'arrangement concernant les U.L.M. C'est par conséquent l'article 6.2. du même règlement qui s'applique."

Artikel 6, lid 2, van de voornoemde verordening (EEG) nr. 3922/91 luidt als volgt :

"Bestaande produkten en daarvan afgeleide versies die niet overeenkomstig de gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures zijn gecertificeerd kunnen door de Lid-Staten op basis van de vigerende nationale voorschriften worden aanvaard totdat de op deze produkten toepasselijke gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures op grond van deze verordening zijn aangenomen."

(2) Krachtens artikel 2, h), van dezelfde verordening wordt onder "regelingen" verstaan : "onder auspiciën van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) uitgewerkte regelingen met het oog op samenwerking bij de opstelling en tenuitvoerlegging van gemeenschappelijke voorschriften op alle gebieden die betrekking hebben op de veiligheid en op de veilige exploitatie van luchtvaartuigen. Bedoelde regelingen zijn in bijlage I vermeld."
Bijlage I van diezelfde verordening luidt als volgt :
"In artikel 2, lid 1, onder h), bedoelde regelingen
Op 11 september 1990 in Cyprus gesloten regelingen betreffende het opstellen, aanvaarden en toepassen van de JAR's ("Arrangements Concerning the Development, the Acceptance and the Implementation of Joint Aviation Requirements")" (zie de website www.easa.europa.eu).

Bovendien blijkt uit verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG, inzonderheid uit overweging nr. 5, uit artikel 4, lid 4, en uit bijlage II, punt e), v) en vi), van die verordening, dat voor de luchtvaartuigen bedoeld in artikel 1 van het ontwerp thans de nationale regelgeving geldt. Een kennisgeving ingevolge artikel 10 van de voornoemde verordening (EEG) nr. 3922 is derhalve niet noodzakelijk.

Bijzondere opmerkingen

Dispositief

Artikel 1

1. De woorden "ultralicht motorluchtvaartuig" behoren niet onderstreept te worden, zoals gedaan wordt in het ontwerp.

2. Zoals de afdeling wetgeving reeds gesteld heeft in advies 32.461/4, gegeven op 21 oktober 2002, over een ontwerp van koninklijk besluit "tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen" ³, dienen de woorden "vliegtuig of amfibieluchtvaartuig" vervangen te worden door de woorden "landvliegtuig of amfibievliegtuig" ⁴.

3. In de Franse versie van de inleidende zin die begint met de woorden "Aéronef ultra-léger motorisé" moet het woord "knots" vervangen worden door het woord "noeuds". Bovendien moeten, teneinde rekening te houden met punt e), laatste alinea, van

⁽³⁾ Zie de opmerking betreffende artikel 1 van dat ontwerp.

⁽⁴⁾ Zie eveneens de terminologie die gebezigd wordt in bijlage II, punt e), v) en vi), van de voornoemde verordening (EEG) nr. 216/2008 van 20 februari 2008.

bijlage II van de voornoemde verordening (EG) nr. 216/2008 van 20 februari 2008, de woorden "niet meer bedraagt dan 65 km/h, (35,1 knopen)" vervangen worden door de woorden "niet hoger is dan 35 knopen". De steller van het ontwerp wordt voorts verzocht na te gaan of de uitdrukking "overtreksnelheid V_{so} (landingsconfiguratie, motor in traagloop) (...) C.A.S.", in artikel 1 van het ontwerp, op technisch vlak wel overeenstemt met de woorden "de overtreksnelheid of de minimale constante vliegsnelheid in landingsconfiguratie (...) gekalibreerde luchtsnelheid (Calibrated Air Speed (CAS)", in punt e), laatste alinea, van bijlage II van de voornoemde verordening (EG) nr. 216/2008 van 20 februari 2008.

Artikel 3

Artikel 3 moet gesteld worden als volgt :

"Art. 3. Onze Minister bevoegd voor de Luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit."

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	staatsraad, voorzitter,
	P. VANDERNOOT,	staatsraden,
Mevrouwen	M. BAGUET,	
	A.-C. VAN GEERSDAELE,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. W. VOGEL, auditeur.

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

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

A.-C. VAN GEERSDAELE

P. LIÉNARDY