

GG

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 46.127/4
DU 30 MARS 2009

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 2 mars 2009, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté ministériel "modifiant l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National", 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.

Observation générale

Dans son avis 45.722/2, donné le 29 décembre 2008, sur un projet devenu l'arrêté ministériel du 21 janvier 2009 modifiant l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National, la section de législation a formulé l'observation générale suivante :

"Les articles 5, §§ 1^{er} et 2 et 6, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 «établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National» disposent :

«Art. 5. § 1^{er}. Lorsqu'il envisage des restrictions d'exploitation, le ministre prend en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 2. Les mesures ou combinaisons de mesures prises en vertu du présent arrêté ne sont pas plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental défini pour l'aéroport Bruxelles-National. Elles n'introduisent aucune discrimination en fonction de la nationalité ou de l'identité du transporteur aérien ou du fabricant d'aéronefs.

(...)

Art. 6. § 1^{er}. Lorsqu'une décision relative aux restrictions d'exploitation est envisagée, il est tenu compte des informations visées à l'annexe au présent arrêté, dans la mesure où cela est approprié et possible, pour ce qui est des restrictions d'exploitation concernées et des caractéristiques de l'aéroport de Bruxelles-National.»

Comme déjà mentionné dans l'avis 36.672/2, donné le 3 mars 2004 sur un projet devenu l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 "relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National", l'auteur du projet doit être en mesure d'établir que ces dispositions ont été respectées.

Cette observation vaut également pour le projet examiné.

.../...

Observations particulières

Préambule

Alinéa 2

À l'alinéa 2 du préambule, il y a lieu de ne viser que le seul article 4 de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Les articles 5 et 6 de cet arrêté royal ne font, en effet, que préciser les modalités de mise en oeuvre des pouvoirs conférés au ministre par l'article 4 précité, seule disposition qui contient une habilitation expresse.

Dispositif

Article 1^{er}

À l'article 1^{er}, les mots "modifié par l'arrêté ministériel du 21 janvier 2009," doivent être omis. Cet arrêté n'a, en effet, pas apporté de modification à l'article 2, 10/, de l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 précité.

Article 5

1. L'arrêté ministériel du 3 mai 2004, précité, ne comportant pas encore d'article 7^{quater}, l'article 7^{quinquies} que l'article 5 du projet vise à y insérer, doit porter le numéro 7^{quater}.

2. La version française de l'article 7^{quinquies} (lire : *quater*) en projet, dispose que le coordinateur de l'aéroport de Bruxelles-National "n'attribue [plus] aucun créneau de décollage" pendant les périodes qui y sont précisées, à partir des saisons IATA été ou hiver 2009, selon le cas.

.../...

Outre que la version néerlandaise est rédigée différemment, la question se pose de savoir dans quelle mesure d'éventuels créneaux de décollage attribués avant les différentes dates d'entrée en vigueur de cette disposition pourront encore être mis en oeuvre, dans un premier temps, après le début de la saison d'été IATA 2009 et dans un second temps, après le début de la saison d'hiver IATA 2009-2010 pour ce qui concerne le 1/.

À la lecture de l'intitulé du chapitre IV *quater* que l'article 5 du projet vise à insérer, il semble en effet que l'objectif de son auteur soit d'instaurer des périodes sans décollage.

Toutefois, l'attention de l'auteur du projet est attirée sur ce que la disposition en projet est rédigée de telle manière qu'elle interdit simplement l'attribution de créneaux de décollage à partir des dates d'entrée en vigueur successives de deux périodes ¹. Rien n'est cependant prévu à titre de mesure transitoire pour ce qui concerne les créneaux de décollage qui auraient déjà été attribués avant l'entrée en vigueur de chacune de ces deux périodes.

Le texte en projet doit en conséquence être revu afin de déterminer clairement ce qu'il adviendra des créneaux de décollage attribués d'une part, au moment de l'entrée en vigueur de la première période et d'autre part, entre l'entrée en vigueur de la première période et celle de la deuxième période.

Article 6

L'article 6 du projet dispose que celui-ci entre en vigueur le 29 mars 2009, à l'exception de ses articles 3 et 4, qui entrent en vigueur le 25 octobre 2009.

L'auteur du projet doit être en mesure d'expliquer quelle circonstance spécifique justifie une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur, fixé par l'article 6,

⁽¹⁾ La première étant "la nuit de vendredi à samedi, entre 2 h et 6 h à partir de la saison d'été IATA 2009" et le 2/ et le 3/ de la disposition en projet; la deuxième étant "[la nuit de vendredi à samedi], à partir de la saison d'hiver IATA 2009-2010, entre 1 h et 6 h".

alinéa 1^{er}, de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires.

Sauf motivation particulière, la date d'entrée en vigueur doit en tout état de cause être prévue de manière à éviter de donner une portée rétroactive au projet et à accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles règles.

La chambre était composée de

Messieurs	Ph. HANSE,	président de chambre,
	P. LIÉNARDY,	conseillers d'État,
	J. JAUMOTTE,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

Ph. HANSE

GG

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 46.127/4
VAN 30 MAART 2009

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 2 maart 2009 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van ministerieel besluit "tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal", 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 is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde 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 opmerking

De afdeling Wetgeving heeft in haar advies 45.722/2, op 29 december 2008 verstrekt omtrent een ontwerp dat het ministerieel besluit van 21 januari 2009 tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal is geworden, de volgende algemene opmerking gemaakt :

"De artikelen 5, §§ 1 en 2, en 6, § 1, van het koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal bepalen :

«Art. 5. § 1. Bij het overwegen van exploitatiebeperkingen houdt de minister rekening met de te verwachten kosten en baten van de diverse ter beschikking staande maatregelen alsook met de specifieke kenmerken van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De krachtens dit besluit genomen maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is om de voor de luchthaven Brussel-Nationaal vastgestelde milieudoelstelling te halen. Zij mogen evenmin discriminerend zijn op grond van de nationaliteit of identiteit van luchtvaartmaatschappijen of fabrikanten van luchtvaartuigen.

(...)

Art. 6. § 1. Bij de besluitvorming inzake exploitatiebeperkingen wordt er rekening gehouden met de in de bijlage bij dit besluit gespecificeerde informatie, voorzover dat voor de betrokken exploitatiebeperkingen en de kenmerken van de luchthaven Brussel-Nationaal, passend en mogelijk is.»

.../...

Zoals reeds is gesteld in advies 36.672/2, op 3 maart 2004 verstrekt omtrent een ontwerp dat geworden is het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal, moet de steller van het ontwerp in staat zijn om aan te tonen dat die bepalingen zijn nageleefd."

Deze opmerking geldt eveneens voor het onderzochte ontwerp.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Tweede lid

In het tweede lid van de aanhef dient alleen te worden verwezen naar artikel 4 van het koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal.

De artikelen 5 en 6 van dit koninklijk besluit beperken zich immers ertoe te preciseren volgens welke nadere regels de bevoegdheden worden ten uitvoer gelegd die aan de minister zijn verleend bij het voornoemde artikel 4, de enige bepaling die een uitdrukkelijke machtiging bevat.

Dispositief

Artikel 1

In artikel 1 moeten de woorden ", gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2009," vervallen. Dit besluit, dat in de Nederlandse versie van dit artikel 1 overigens verkeerdelijk een koninklijk besluit wordt genoemd, heeft immers geen wijzigingen aangebracht in artikel 2, 10/, van het voornoemde ministerieel besluit van 3 mei 2004.

Artikel 5

1. Aangezien het voornoemde ministerieel besluit van 3 mei 2004 nog geen artikel *7quater*, bevat moet artikel *7quinquies*, dat bij artikel 5 van het ontwerp aldaar ingevoegd wordt, vernummerd worden tot *7quater*.

2. In de Franse lezing van het ontworpen artikel *7quinquies* (lees : *quater*) staat te lezen : "le coordonnateur de l'aéroport de Bruxelles-National n'attribue [plus] aucun créneau de décollage" tijdens de daarin bepaalde periodes, vanaf het IATA-zomerseizoen 2009 of het IATA-winterseizoen 2009, naargelang van het geval.

Niet alleen is de Nederlandse versie verschillend geredigeerd, maar bovendien rijst de vraag in welke mate nog kan worden gebruik gemaakt van eventuele opstijgslots toegewezen vóór de verschillende data van inwerkingtreding van deze bepaling, in een eerste fase na aanvang van het IATA-zomerseizoen 2009, en in een tweede fase na aanvang van het IATA-winterseizoen 2009-2010 wat de bepaling onder 1/ betreft.

Op basis van het omschrift van hoofdstuk IV *quater* dat men van zins is met artikel 5 van het ontwerp in te voegen, lijkt het er immers op dat de steller ervan de bedoeling heeft periodes in te voeren waarin niet wordt opgestegen.

De steller van het ontwerp wordt er echter op gewezen dat de ontworpen bepaling aldus geredigeerd is dat ze de toewijzing van opstijgslots zonder meer verbiedt vanaf de achtereenvolgende data van inwerkingtreding van twee periodes ¹. Er wordt evenwel geen enkele overgangsmaatregel getroffen voor de opstijgslots die reeds zouden zijn toegewezen vóór de inwerkingtreding van elk van die twee periodes.

(1) De eerste periode is "de nacht van vrijdag op zaterdag tussen 2 u. en 6 u. vanaf het IATA-zomerseizoen 2009" en het tijdsverloop omschreven in de onderdelen 2/ en 3/ van de ontworpen bepaling; de tweede periode is "[de nacht van vrijdag op zaterdag] tussen 1 u. en 6 u. vanaf het IATA-winterseizoen 2009-2010".

De ontwerpstekst moet bijgevolg worden herzien, waarbij duidelijk wordt bepaald wat dient te geschieden met de opstijgslots die enerzijds zijn toegewezen op het tijdstip van inwerkingtreding van de eerste periode, en anderzijds die welke zijn toegewezen tussen de inwerkingtreding van de eerste periode en die van de tweede periode.

Artikel 6

Artikel 6 van het ontwerp bepaalt dat dit ontwerp in werking treedt op 29 maart 2009, uitgezonderd de artikelen 3 en 4 ervan, die in werking treden op 25 oktober 2009.

De steller van het ontwerp moet kunnen verklaren welke specifieke omstandigheid rechtvaardigt dat wordt afgeweken van de gangbare termijn van inwerkingtreding, bepaald bij artikel 6, eerste lid, van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen.

Behoudens een bijzondere motivering moet de datum van inwerkingtreding hoe dan ook aldus worden bepaald dat geen terugwerkende kracht wordt verleend aan het ontwerp en dat elkeen een redelijke termijn wordt gegeven om kennis te nemen van de nieuwe regels.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	Ph. HANSE,	kamervoorzitter,
	P. LIÉNARDY,	staatsraden,
	J. JAUMOTTE,	
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

Ph. HANSE