

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 51.161/4
DU 23 AVRIL 2012

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 à la Ministre de l'Intérieur, le 29 mars 2012, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « créant une Commission nationale de sûreté aéroportuaire chargée d'effectuer la vérification de sécurité visée à l'article 22sexies de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité », 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^o, 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 suivantes.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1. Dans une section III du chapitre IV du projet, relatif à la délivrance des badges d'identification d'aéroport, l'arrêté en projet crée une catégorie juridique nouvelle de « personne de confiance » dont il détermine le régime juridique aux articles 16 à 21.

Selon l'article 16, § 1^{er}, du projet, « [l]a personne de confiance atteste, par son contreseing, de la raison légitime à l'appui de la demande d'obtention d'un badge pour la personne concernée », celle-ci est la personne physique pour le compte de qui, selon la définition qu'en donne l'article 1^{er} de l'arrêté en projet, une demande d'obtention de badge est introduite devant l'inspection aéroportuaire.

L'article 17 du projet établit une procédure d'enregistrement de la « personne de confiance » et charge l'inspection aéroportuaire de vérifier que cette personne de confiance dispose bien des qualités requises à l'article 16, § 2, 1^o à 5^o, du projet pour introduire une demande d'obtention d'un badge au nom d'une personne concernée.

L'article 18 du projet limite à trois le nombre de « personnes de confiance » par société¹.

L'article 19 du projet règle d'une part la perte de la qualité de « personne de confiance » ou la cessation d'activité de celle-ci et d'autre part le contrôle de la qualité de « personne de confiance » par l'autorité aéroportuaire ; cette disposition prévoit que « l'inspection aéroportuaire peut demander à tout moment à la personne de confiance de produire son contrat de travail, les statuts de sa société, un contrat de fourniture de services ou tout autre document apportant la preuve suffisante de sa qualité enregistrée (*sic*) ».

L'article 20 du projet prévoit d'une part que l'inspection aéroportuaire informe la « personne de confiance » que son contreseing n'est plus valable lorsque elle n'apporte pas la preuve suffisante de sa « qualité enregistrée » et d'autre part que l'inspection aéroportuaire informe dans ce cas la Commission nationale de sécurité aéroportuaire créée par l'article 3 du

¹ Cette disposition ne permet pas de savoir ce qu'il en est si l'activité économique n'est pas exercée sous forme de société mais par une personne physique.

projet ainsi que les personnes concernées que le formulaire de demande de badge n'a pas été contresigné valablement ; selon la même disposition, « la demande d'obtention d'un badge est suspendue tant que le formulaire de demande n'est pas contresigné valablement ».

L'article 21 du projet organise un régime de déchéance du statut de « personne de confiance » et d'information de la Commission ainsi que des personnes concernées que le formulaire de demande de badge n'a pas été contresigné valablement ; selon la même disposition, « la demande d'obtention d'un badge est suspendue tant que le formulaire de demande n'est pas contresigné valablement ». Par ailleurs, « la personne déchue de son statut de personne de confiance ne peut plus se faire enregistrer comme personne de confiance ».

La section de législation du Conseil d'État s'interroge sur le régime juridique de cette catégorie de « personne de confiance », laquelle n'est pas prévue par la loi du 11 décembre 1998 'relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité'.

Au regard de l'habilitation qui est conférée au Roi par l'article 22^{quinquies}, § 3, de la loi du 11 décembre 1998, de fixer, notamment, les « modalités » selon lesquelles l'autorité de sécurité qu'il désigne est habilitée à rendre un avis de sécurité préalablement à la délivrance de badges d'identification d'aéroport, la section de législation du Conseil d'État s'interroge sur l'admissibilité de l'instauration d'un tel mécanisme de contrôle par présomption de la raison légitime de se voir délivrer un badge d'identification d'aéroport de même que sur la création du régime juridique de la catégorie de personne de confiance avec les conséquences juridiques qui y sont attachées, autant de mécanismes qui ne sont pas prévus par la loi du 11 décembre 1998.

Le rapport au Roi sera à tout le moins complété sur ce point.

2.1. Les dispositions examinées s'exposent par ailleurs aux observations suivantes.

2.2. Ainsi que la section de législation du Conseil d'État l'a déjà fait observer dans des cas similaires, il n'est pas admissible de contraindre la « personne de confiance » de produire son contrat de travail, ce qui constitue une immixtion dans la vie privée et familiale de la personne.

En effet, une telle obligation contraint la personne concernée à révéler divers éléments de la relation individuelle de travail ou de la vie privée du travailleur alors que des mesures moins excessives, telles la production de déclarations requises en matière sociale, permettent d'arriver au but poursuivi par la disposition à l'examen ².

² Voir en ce sens l'avis 34.655/4 donné le 8 avril 2003 sur un avant-projet devenu le décret du 17 juillet 2003 'relatif à l'insertion sociale' (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2002-2003, n° 515/1, pp. 18-22).

2.3. À l'article 20, § 1^{er}, du projet, il est inutile de rappeler que la décision de l'autorité aéroportuaire doit être motivée puisque cela résulte déjà de la loi du 29 juillet 1991 'relative à la motivation formelle des actes administratifs'.

2.4. Aux articles 20 et 21 du projet, ces dispositions ne permettent pas de savoir si la perte de la qualité de « personne de confiance » n'a d'effet que pour le futur ou si cette perte invalide également la délivrance de badges qui auraient été obtenus avant le retrait de la qualité de « personne de confiance » ou la cessation de l'exercice de l'activité qui justifiait cette qualité.

2.5. À l'article 21, § 3, il n'est pas admissible que la disposition prévoie une déchéance du « statut de personne de confiance » sans limite de temps.

2.6. Il est par ailleurs précisé dans le rapport au Roi que

« (...) la présence physique requise de la personne de confiance dans les parties sensibles de l'aéroport s'entend de la présence d'une personne physique mais également d'une personne morale. La société dont le représentant contresigne en qualité de personne de confiance doit avoir un établissement, un bureau, une succursale du côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

Une telle précision, qui réglemente les conditions de désignation d'une personne de confiance, doit figurer dans le dispositif.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Il ressort de l'article 19/1, § 1^{er}, de la loi du 5 mai 1997 'relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable', qu'en principe tout avant projet de loi, tout projet d'arrêté royal et tout projet de décision soumis à l'approbation du Conseil des ministres doivent donner lieu à un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence ; les seuls cas dans lesquels un tel examen préalable ne doit pas avoir lieu sont ceux qui sont appelés à être fixés par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, qui, à ce jour, en l'état des textes publiés au *Moniteur belge*, n'a pas été pris.

Il conviendra de veiller au bon accomplissement de cette formalité.

2. Le projet est soumis à la procédure d'association des gouvernements régionaux prévue à l'article 6, § 4, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'.

D'autre part, conformément à l'article 28 de la loi du 11 décembre 1998 'relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité',

« [l]es arrêtés royaux d'exécution de la présente loi sont pris après avis du Comité ministériel du renseignement et de la sécurité ».

Il revient par conséquent à l'auteur du projet de mener également à bonne fin l'accomplissement de ces deux formalités préalables.

S'agissant plus particulièrement du bon accomplissement de la procédure d'association des gouvernements régionaux, la section de législation observe que le dossier qui lui a été soumis contient un « avis défavorable » longuement motivé donné par le Gouvernement wallon en sa séance du 23 mars 2012.

Le rapport au Roi qui accompagne le projet d'arrêté ne fait cependant aucune mention des suites qui ont été réservées par l'auteur du projet à cet « avis défavorable » et le texte en projet ne paraît pas prendre en considération les objections émises par le Gouvernement wallon.

La procédure d'association des gouvernements régionaux ne peut être considérée comme valablement accomplie que s'il ressort du dossier que les objections formulées ont été prises en considération.

Par ailleurs, il revient à l'auteur du projet lorsqu'il modifie le projet initial de le soumettre à nouveau aux autres gouvernements régionaux³.

Cette dernière obligation vaut également si le texte en projet devait être modifié à la suite de l'avis donné par le Comité ministériel du renseignement et de la sécurité.

Compte tenu des observations qui précèdent, le rapport au Roi sera à tout le moins complété quant à l'accomplissement des formalités préalables.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

L'article 24 du projet tend à remplacer⁴ l'article 9 de l'arrêté royal du 3 mai 1991 'portant réglementation de la sûreté de l'aviation civile'.

³ Voir dans le même sens l'avis 43.898/4 donné le 19 décembre 2007 sur un projet devenu l'arrêté royal du 27 janvier 2008 'relatif aux véhicules folkloriques'.

⁴ À la fin de la phrase liminaire de cet article 24, il y a dès lors lieu de remplacer les mots « supprimé et remplacé comme suit » par « remplacé par ce qui suit » – *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », formule F 4-2-3-1.

Cet arrêté doit par conséquent être cité dans le préambule après les deux premiers alinéas visant les fondements juridiques⁵.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

À l'article 1^{er}, la définition du « directeur général » est superflue, puisque l'article 4 mentionne « le Directeur général de la Direction générale Transport aérien »⁶ et que les termes « directeur général » ne sont utilisés ailleurs que dans le second paragraphe de l'article 9 en projet à l'article 24.

D'autre part, si les délais exprimés en « jours » dans la suite du texte doivent s'entendre comme l'étant en « jours ouvrables » au sens de l'article 1^{er}, le projet doit être adapté pour le faire apparaître clairement.

Article 15

1. À l'article 15, § 3, alinéa 2, du projet, il y a une discordance entre les versions française et néerlandaise ; la première prévoit l'envoi de la mise en demeure « par recommandé » alors que la version néerlandaise prévoit l'envoi par « aangetekende brief ».

Le texte sera revu à la lumière de cette observation.

2. Selon l'annexe I « Normes de base communes de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite » du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 'relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002', au point 1.2 'Contrôle des accès', au paragraphe 4,

« Avant de se voir délivrer un certificat de membre d'équipage ou un titre de circulation aéroportuaire donnant un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé, toute personne, y compris les personnels navigants, doit avoir subi avec succès une vérification de ses antécédents ».

Cette disposition impose donc la vérification préalable, et avec succès, des antécédents de la personne à laquelle un badge d'identification d'aéroport doit être délivré.

⁵ *Ibid.*, recommandations n°s 29 et 30.

⁶ C'est également le cas dans l'article 9, § 2, en projet à l'article 24.

Or la disposition en projet au paragraphe 3, alinéas 4 et 5, prévoit que l'absence de réponse de la Commission vaut « avis de sécurité positif » et qu'il en va de même en l'absence d'avis de sécurité à l'expiration du délai de la mise en demeure de la Commission par l'inspection aéroportuaire.

De tels mécanismes de décision implicite ne sont pas admissibles au regard du droit communautaire rappelé ci-dessus ⁷.

La disposition sera revue à la lumière de ces observations.

Une observation analogue vaut pour l'article 23, § 3, alinéa 3, du projet.

⁷ Le point 1.2.3.1 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 'fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile', que le rapport au Roi mentionne et qui renvoie au point 11.1.3 de la même annexe, ne conduit pas à une autre conclusion.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	président de chambre,
	J. JAUMOTTE,	conseillers d'État,
	S. BODART,	
	Y. DE CORDT,	assesseur de la section de législation,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été rédigé par Monsieur J.-L. PAQUET, premier auditeur.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

C. GIGOT

P. LIÉNARDY

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 51.161/4
VAN 23 APRIL 2012

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 29 maart 2012 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit “tot oprichting van een nationale Commissie voor de beveiliging van de luchthavens belast met de veiligheidsverificatie bedoeld in artikel 22^{sexies} van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen”, 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 OPMERKINGEN

1. In hoofdstuk IV, afdeling III, van het ontwerp, dat betrekking heeft op de afgifte van luchthavenidentificatiebadges, wordt een nieuwe juridische categorie van “vertrouwenspersoon” ingevoerd. De rechtsregels daaromtrent zijn vervat in de artikelen 16 tot 21.

Volgens artikel 16, § 1, van het ontwerp “[bevestigt de vertrouwenspersoon] [d]oor zijn meeondertekening [...] de wettige reden ter ondersteuning van de aanvraag tot het verkrijgen van een badge voor de betrokken persoon”, deze laatste is, volgens de definitie die daarvan gegeven wordt in artikel 1 van het ontworpen besluit, de natuurlijke persoon voor wiens rekening bij de luchthaveninspectie een aanvraag voor het verkrijgen van een badge werd ingediend.

Artikel 17 van het ontwerp voert een procedure in voor de registratie van “vertrouwenspersoon” en belast de luchthaveninspectie ermee te verifiëren dat die vertrouwenspersoon beschikt over één van de hoedanigheden vermeld in artikel 16, § 2, 1° tot 5°, van het ontwerp om namens een betrokken persoon een aanvraag voor een badge in te dienen.

Artikel 18 van het ontwerp bepaalt dat een onderneming maximaal drie “vertrouwenspersonen” kan hebben.¹

Artikel 19 van het ontwerp regelt enerzijds het verlies van de hoedanigheid van “vertrouwenspersoon” of de stopzetting van zijn activiteit, en anderzijds het toezicht op de hoedanigheid van “vertrouwenspersoon” door de luchthavenoverheid; luidens deze bepaling “kan de luchthaveninspectie te allen tijde de vertrouwenspersoon verzoeken om voorlegging van zijn arbeidsovereenkomst, van de statuten van zijn onderneming, van de dienstverleningsovereenkomst of van ieder ander document dat voldoende bewijs levert over zijn geregistreerde hoedanigheid (*sic*)”.

¹ Op basis van deze bepaling kan niet uitgemaakt worden wat er te doen staat wanneer de economische activiteit niet in de vorm van een onderneming wordt uitgeoefend, maar door een natuurlijk persoon.

Artikel 20 van het ontwerp bepaalt enerzijds dat de luchthaveninspectie de “vertrouwenspersoon” ervan op de hoogte brengt dat zijn medeondertekening niet meer geldig is wanneer hij geen voldoende bewijs levert van zijn “geregistreerde hoedanigheid”, en anderzijds dat de luchthaveninspectie in dat geval de Nationale commissie voor de beveiliging van de luchthavens, opgericht bij artikel 3 van het ontwerp, en de betrokken personen ervan op de hoogte brengt dat het aanvraagformulier voor de badge niet geldig medeondertekend is; volgens dezelfde bepaling is “de aanvraag om het verkrijgen van een badge (...) geschorst zolang het aanvraagformulier niet geldig is medeondertekend”.

Artikel 21 van het ontwerp voert regels in inzake de vervallenverklaring van het statuut van “vertrouwenspersoon” en met betrekking tot het meedelen aan de Commissie en de betrokken personen dat het aanvraagformulier voor een badge niet geldig medeondertekend is; luidens dezelfde bepaling “[is] de aanvraag om het verkrijgen van een badge [...] geschorst zolang het aanvraagformulier niet geldig is medeondertekend”. Bovendien kan “de persoon die vervallen is verklaard van zijn statuut van vertrouwenspersoon [...] zich niet meer laten registreren als vertrouwenspersoon”.

De afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft vragen bij de juridische regeling van die categorie van “vertrouwenspersoon”, waarin niet is voorzien in de wet van 11 december 1998 ‘betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen’.

In het licht van de machtiging die aan de Koning is verleend bij artikel 22*quinquies*, § 3, van de wet van 11 december 1998 om inzonderheid de “nadere regels” vast te stellen volgens welke de veiligheidsoverheid die Hij aanwijst gemachtigd is een veiligheidsadvies te verstrekken voordat luchthavenidentificatiebadges worden afgegeven, vraagt de afdeling Wetgeving van de Raad van State zich af of de invoering van zulk een controlemechanisme op basis van het vermoeden dat er voor een persoon een geldige reden is om een luchthavenidentificatiebadge te krijgen, aanvaardbaar is en plaatst ze vraagtekens bij de invoering van de categorie vertrouwenspersonen met de juridische gevolgen die daaraan verbonden zijn, allemaal regelingen waarin niet is voorzien in de wet van 11 december 1998.

Het verslag aan de Koning moet op zijn minst op dat stuk worden aangevuld.

2.1. De voorliggende bepalingen geven voorts aanleiding tot de volgende opmerkingen.

2.2. Zoals de afdeling Wetgeving van de Raad van State reeds heeft opgemerkt in soortgelijke gevallen kan een “vertrouwenspersoon” niet verplicht worden zijn arbeidsovereenkomst over te leggen: dat is een inmenging in zijn privé- en gezinsleven.

Zulk een verplichting dwingt de betrokken persoon er immers toe verschillende gegevens uit zijn persoonlijke arbeidsverhouding of uit het privéleven van de werknemer te onthullen, terwijl minder ingrijpende maatregelen, zoals het overleggen van verklaringen vereist in sociale aangelegenheden, volstaan om het doel te bereiken dat de voorliggende bepaling beoogt.²

2.3. Het heeft geen zin in artikel 20, § 1, van het ontwerp eraan te herinneren dat de beslissing van de luchthavenoverheid gemotiveerd moet worden, aangezien dat reeds volgt uit de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’.

2.4. Op basis van de bepalingen van de artikelen 20 en 21 van het ontwerp kan niet worden uitgemaakt of het verlies van de hoedanigheid van “vertrouwenspersoon” enkel gevolgen heeft voor de toekomst, dan wel of dat verlies ook de afgifte ongeldig maakt van badges die verkregen zouden zijn voordat de hoedanigheid van “vertrouwenspersoon” is ingetrokken of het uitoefenen van de activiteit die die hoedanigheid opleverde, is stopgezet.

2.5. Het is onaanvaardbaar dat artikel 21, § 3, voorziet in een vervallenverklaring van het “statuut van vertrouwenspersoon” zonder beperking in de tijd.

2.6. In het verslag aan de Koning wordt overigens gepreciseerd dat

“(…) de vereiste fysieke aanwezigheid van de vertrouwenspersoon in de gevoelige delen van de luchthavens de aanwezigheid van een natuurlijke, maar eveneens rechtspersoon vereist. De maatschappij wier afgevaardigde medeondertekent in de hoedanigheid van vertrouwenspersoon moet een vestiging, een kantoor of een bijkantoor hebben die/dat aan de luchtzijde of in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van de luchthaven is gelegen”.

Zulk een precisering, waarbij de voorwaarden voor de aanwijzing van een vertrouwenspersoon worden vastgesteld, moet in het dispositief staan.

² Zie in die zin advies 34.655/4 van 8 april 2003 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 17 juli 2003 ‘betreffende de sociale insluiting’ (*Parl.St. W.Parl. 2002-2003*, nr. 515/1, 18-22).

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Uit artikel 19/1, § 1, van de wet van 5 mei 1997 ‘betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkelingen’ blijkt dat in principe elk voorontwerp van wet, elk ontwerp van koninklijk besluit en elk voorstel van beslissing dat ter goedkeuring aan de Ministerraad moet worden voorgelegd aanleiding moet geven tot een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren; de enige gevallen waarin zo een voorafgaand onderzoek niet hoeft plaats te vinden, zijn die welke moeten worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, welk besluit bij de huidige stand van de teksten die in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn, nog niet uitgevaardigd is.

Er moet voor gezorgd worden dat dat vormvereiste naar behoren is vervuld.

2. De gewestregeringen moeten betrokken worden bij het uitwerken van het ontwerp, zoals bepaald in artikel 6, § 4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’.

Daarenboven bepaalt artikel 28 van de wet van 11 december 1998 ‘betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen’ dat

“[d]e koninklijke besluiten tot uitvoering van deze wet (...) genomen (worden) na advies van het Ministerieel Comité voor inlichting en veiligheid”.

De steller van het ontwerp moet er bijgevolg ook voor zorgen dat die twee voorafgaande vormvereisten vervuld zijn.

Wat meer bepaald het vereiste betreft dat de gewestregeringen bij het uitwerken van het ontwerp betrokken moeten worden, merkt de afdeling Wetgeving op dat het dossier dat haar is bezorgd een omstandig gemotiveerd “ongunstig advies” bevat dat de Waalse Regering op haar zitting van 23 maart 2012 heeft uitgebracht.

In het verslag aan de Koning bij het ontwerpbesluit staat evenwel nergens welk gevolg de steller van het ontwerp aan dat “ongunstig advies” heeft gegeven en in de ontworpen regeling lijkt geen rekening te zijn gehouden met de bezwaren die de Waalse Regering heeft gemaakt.

Er kan pas gesteld worden dat op geldige wijze aan het vereiste dat de gewestregeringen betrokken moeten worden bij het uitwerken van het ontwerp is voldaan wanneer uit het dossier blijkt dat de gemaakte bezwaren in overweging zijn genomen.

Bovendien moet de steller van het ontwerp, wanneer hij het oorspronkelijke ontwerp wijzigt, dit ontwerp opnieuw voorleggen aan de andere gewestregeringen.³

Laatstgenoemd voorschrift geldt ook wanneer de ontworpen tekst gewijzigd zou worden als gevolg van het advies uitgebracht door het Ministerieel Comité voor inlichting en veiligheid.

Gezien de bovenstaande opmerkingen moet het verslag aan de Koning op zijn minst aangevuld worden op het stuk van de vervulling van de voorafgaande vormvereisten.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Aanhef

Artikel 24 van het ontwerp strekt ertoe artikel 9 van het koninklijk besluit van 3 mei 1991 ‘houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart’ te vervangen.⁴

Dat besluit moet bijgevolg in de aanhef worden vermeld na de eerste twee leden waarin de rechtsgronden worden genoemd.⁵

DISPOSITIEF

Artikel 1

In artikel 1 is de definitie van “directeur-generaal” overbodig, aangezien in artikel 4 sprake is van “de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart”⁶ en de term “directeur-generaal” enkel gebruikt wordt in de tweede paragraaf van het ontworpen artikel 9, in artikel 24 van het ontwerp.

Bovendien moet het ontwerp, indien de termijnen die uitgedrukt zijn in “dagen” verder in de tekst begrepen moeten worden als termijnen uitgedrukt in “werkdagen” in de zin van artikel 1, zo worden aangepast dat zulks duidelijk is.

³ Zie in dezelfde zin advies 43.898/4 van 19 december 2007 over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 27 januari 2008 ‘betreffende praalwagens’.

⁴ Aan het einde van de inleidende zin van dat artikel 24 moeten bijgevolg de woorden “wordt geschrapt en vervangen als volgt” vervangen worden door de woorden “wordt vervangen als volgt” - *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab Wetgevingstechniek, formulier F 4-2-3-1.

⁵ *Ibid.*, aanbevelingen 29 en 30.

⁶ Dat is ook het geval in artikel 24, ontworpen artikel 9, § 2.

Artikel 15

1. In artikel 15, § 3, tweede lid, van het ontwerp is er een discrepantie tussen de Franse en de Nederlandse versie; de eerste versie bepaalt dat een aanmaning wordt verstuurd “par recommandé (‘per aangetekende zending’)", terwijl in de Nederlandse versie “per aangetekende brief” te lezen staat.

De tekst moet in het licht van deze opmerking worden herzien.

2. In bijlage I, “Gemeenschappelijke basishnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden” van EG-verordening nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 ‘inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002’, staat het volgende in punt 1.2, ‘Toegangscontrole’, lid 4:

“Personen, met inbegrip van bemanningsleden, moeten met succes een achtergrondcontrole hebben doorlopen alvorens ze een bemanningsidentiteitskaart of een luchthavenidentiteitskaart krijgen uitgereikt die onbegeleide toegang verleent tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.”

Deze bepaling legt dus op dat van tevoren met succes de achtergrond moet zijn gecontroleerd van de persoon aan wie een luchthavenidentificatiebadge moet worden verleend.

Luidens de ontworpen bepalingen van paragraaf 3, vierde en vijfde lid, geldt het uitblijven van een antwoord van de Commissie evenwel als een “positief veiligheidsadvies” en is dat ook zo wanneer de Commissie geen veiligheidsadvies heeft uitgebracht bij het verstrijken van de termijn waarbinnen ze door de luchthaveninspectie in gebreke kon worden gesteld.

Zulke mechanismen van stilzwijgende besluitvorming zijn onaanvaardbaar in het licht van het hierboven in herinnering gebrachte gemeenschapsrecht.⁷

De bepaling moet worden herzien in het licht van die opmerkingen.

Een soortgelijke opmerking moet worden gemaakt bij artikel 23, § 3, derde lid, van het ontwerp.

⁷ Punt 1.2.3.1 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 ‘houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basishnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart’, waarvan sprake is in het verslag aan de Koning en waarin verwezen wordt naar punt 11.1.3 van dezelfde bijlage, doet niets af aan die conclusie.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
	J. JAUMOTTE,	staatsraden,
	S. BODART,	
	Y. DE CORDT,	assessor van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd opgesteld door de Heer J.-L. PAQUET, eerste auditeur.

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

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

C. GIGOT

P. LIÉNARDY