

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 710

[C — 2011/14029]

**6 NOVEMBRE 2010. — Arrêté royal réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National. — Avis rectificatif**

Au *Moniteur belge* n° 335 du 17 novembre 2010, deuxième édition, il y a lieu d'insérer derrière le Rapport au Roi le texte suivant à la page 71536:

« AVIS 48.288/4 DU 9 JUIN 2010  
DE LA SECTION DE LEGISLATION  
DU CONSEIL D'ETAT

LE CONSEIL D'ETAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 17 mai 2010, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National », a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence du Gouvernement se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

\*  
\* \* \*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, 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 préalable

Diverses dispositions de l'arrêté en projet renvoient de l'une à l'autre par le recours aux expressions « Nonobstant » (« Onverminderd » dans la version néerlandaise) et « Sous réserve » (« Onder voorbehoud » dans la version néerlandaise). L'attention de l'auteur du projet est cependant attirée :

- sur ce qu'il convient de veiller à l'uniformité des expressions utilisées dans les deux versions du projet. L'équivalent en français du mot « onverminderd » est en effet « sans préjudice de » et non « nonobstant ». Cette locution signifie que la disposition énoncée est sans incidence sur l'application d'une autre disposition <sup>(1)</sup>;
- sur ce qu'il convient d'utiliser l'expression qui reflète exactement la volonté de l'auteur. Tel ne semble cependant pas toujours être le cas.

Ainsi, à titre d'exemple, les paragraphes 3 et 4 de l'article 5 précisent qu'ils s'appliquent « Nonobstant les [lire : « Sans préjudice des »] possibilités prévues à l'article 7, § 1<sup>er</sup> », tandis que l'article 7, § 1<sup>er</sup>, dispose, pour sa part, qu'il trouve à s'appliquer « Sous réserve de l'application des articles 5 et 6 » et que, à l'opposé de l'article 5, §§ 3 et 4, l'article 6 ne contient aucun renvoi à l'article 7, § 1<sup>er</sup>. Une telle formulation est contradictoire compte tenu du sens précis qu'il convient de donner à ces mots <sup>(2)</sup>. Les articles 5, 6 et 7 du projet doivent en conséquence être revus afin de faire ressortir l'intention exacte de l'auteur du projet. Sans doute convient-il, si telle est bien l'intention de l'auteur du projet :

- soit de préciser aux articles 5 et 6 qu'ils s'appliquent « Sous réserve de l'article 7, § 1<sup>er</sup> », tout en omettant les mots « Sous réserve de l'application des articles 5 et 6 » à l'article 7, § 1<sup>er</sup>;
- soit de ne pas prévoir, dans les articles 5 et 6, de renvoi à l'article 7, § 1<sup>er</sup>, tout en remplaçant à l'article 7, § 1<sup>er</sup>, les mots « Sous réserve de l'application des articles 5 et 6 » par les mots « Par dérogation aux articles 5 et 6 ».

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 710

[C — 2011/14029]

**6 NOVEMBER 2010. — Koninklijk besluit betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven van Brussel-Nationaal. — Rechtzetting**

In het *Belgisch Staatsblad* nr. 335 van 17 november 2010, tweede editie, moet na het Verslag aan de Koning de volgende tekst worden ingevoegd op pagina 71536 :

« ADVIES 48.288/4 VAN 9 JUNI 2010  
VAN DE AFDELING WETGEVING  
VAN DE RAAD VAN STATE

DE RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 17 mei 2010 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 koninklijk besluit « betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal », heeft het volgende advies gegeven :

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

\*  
\* \* \*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, 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.

Voorafgaande opmerking

Verscheidene bepalingen van het ontwerpbesluit verwijzen naar elkaar via de woorden « Onverminderd » (« Nonobstant » in de Franse versie) en « Onder voorbehoud » (« Sous réserve » in de Franse versie). De steller van het ontwerp wordt er evenwel op gewezen :

- dat moet worden toegezien op de eenvormigheid van de uitdrukkingen die in de beide versies van het ontwerp worden aangewend. Met het woord « onverminderd » komt in het Frans namelijk de uitdrukking « sans préjudice de » overeen, en niet het woord « nonobstant ». Het woord « onverminderd » betekent dat de bepaling in kwestie geen gevolgen heeft voor de gelding van een andere bepaling <sup>(1)</sup>;
- dat de uitdrukking moet worden aangewend die de bedoeling van de steller precies weergeeft. Dit lijkt evenwel niet altijd het geval te zijn.

Zo staat bijvoorbeeld in de Franse versie van artikel 5, §§ 3 en 4, te lezen dat die paragrafen van toepassing zijn « Nonobstant les (lees : « Sans préjudice des) possibilités prévues à l'article 7, § 1<sup>er</sup> », terwijl artikel 7, § 1, zijnerzijds bepaalt dat het van toepassing is « Sous réserve de l'application des articles 5 et 6 » en terwijl artikel 6, in tegenstelling tot artikel 5, §§ 3 en 4, geen enkele verwijzing naar artikel 7, § 1, bevat. Een zodanige formulering is tegenstrijdig, gelet op de precieze betekenis die aan die woorden moet worden gegeven <sup>(2)</sup>. De artikelen 5, 6 en 7 van het ontwerp moeten bijgevolg worden herzien, zodat de bedoeling van de steller van het ontwerp duidelijk tot uiting komt. Wellicht moet, indien dit inderdaad de bedoeling is van de steller van het ontwerp :

- ofwel in de artikelen 5 en 6 gepreciseerd worden dat ze van toepassing zijn « Onder voorbehoud van artikel 7, § 1 » en moeten in artikel 7, § 1, de woorden « Onder voorbehoud van de toepassing van de artikelen 5 en 6 » vervallen;
- ofwel moet in de artikelen 5 en 6 niet verwezen worden naar artikel 7, § 1, en moeten in artikel 7, § 1, de woorden « Onder voorbehoud van de toepassing van de artikelen 5 en 6 » vervangen worden door de woorden « In afwijking van de artikelen 5 en 6 ».

De même, mieux vaudrait à l'article 6, §§ 3 et 4, remplacer les mots « nonobstant les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 » par les mots « Par dérogation aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 ».

L'arrêté en projet doit être réexaminé à la lumière de ces deux observations.

#### Observations particulières

##### Préambule

##### Alinéa 1<sup>er</sup>

A la fin de cet alinéa, qui mentionne le fondement légal du projet, il y a lieu de préciser que 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 a été modifié<sup>(3)</sup> par l'article 18 de la loi programme du 2 janvier 2001.

##### Alinéas 3 et 4

Ces deux alinéas doivent être omis. La référence à la Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (ci-après la Directive 96/67/CE), prévue par l'article 23, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de cette directive, doit figurer dans l'article 1<sup>er</sup><sup>(4)</sup>, qui sera dès lors ainsi rédigé :

« Article 1<sup>er</sup>. Le présent arrêté transpose la Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

Il s'applique à l'aéroport de Bruxelles-National. »

##### Alinéa 5 (devenant l'alinéa 3)

Cet alinéa doit être rédigé comme suit :

« Vu l'avis 48.288/4 du Conseil d'Etat, donné le 9 juin 2010, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ; »<sup>(5)</sup>

A la fin du préambule, il convient en outre d'ajouter la mention des ministre et secrétaire d'Etat proposant l'arrêté royal<sup>(6)</sup>.

#### Dispositif

##### Article 2

L'article 2, point d), de la Directive 96/67/CE définit comme suit l'« usager d'un aéroport » : « toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport considéré ».

L'« aéroport considéré » étant en l'occurrence, aux termes de l'article 1<sup>er</sup> du projet, celui de Bruxelles-National, c'est donc celui-ci qu'il y a lieu de viser à la fin de l'article 2, 3<sup>o</sup>, du projet, plutôt que, de manière plus générale, « un aéroport belge ».

##### Article 3

Dans le premier paragraphe du texte français, les mots « selon les pratiques du commerce » doivent être remplacés par ceux utilisés dans l'article 4, paragraphe 1, de la Directive 96/67/CE « selon les pratiques commerciales en vigueur ».

##### Article 5

1. Le cinquième paragraphe transpose l'article 6, paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Directive 96/67/CE, suivant lequel :

« De surcroît, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2001, l'un au moins de ces prestataires autorisés ne peut être contrôlé directement ou indirectement :

- ni par l'entité gestionnaire de l'aéroport,
- ni par un usager ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires,
- ni par une entité contrôlant ou étant contrôlée directement ou indirectement par cette entité gestionnaire ou par un tel usager. »

Ces derniers mots, « ou par un tel usager », n'ont pas leur pendant à la fin de l'article 5, § 5, du projet qui mentionne, ni par une entité qui exerce un contrôle direct ou indirect sur l'entité gestionnaire ou si inversement cette dernière exerce un contrôle direct ou indirect sur cette entité ». Cette partie du texte doit donc être revue pour combler cette lacune.

Het zou tevens beter zijn om in artikel 6, §§ 3 en 4, de woorden « Onverminderd paragrafen 1 en 2, » te vervangen door de woorden « In afwijking van de paragrafen 1 en 2 ».

Het ontwerpbesluit moet worden herzien in het licht van deze beide opmerkingen.

#### Bijzondere opmerkingen

##### Aanhef

##### Eerste lid

Aan het eind van dit lid, dat de rechtsgrond van het ontwerp aangeeft, moet worden gepreciseerd dat artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, gewijzigd is<sup>(3)</sup> bij artikel 18 van de programmawet van 2 januari 2001.

##### Derde en vierde lid

Deze twee leden moeten vervallen. De verwijzing naar Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (hierna « Richtlijn 96/67/EG »), zoals ze wordt voorgeschreven bij artikel 23, lid 1, tweede alinea, van deze richtlijn, moet staan in artikel<sup>(4)</sup>, dat derhalve als volgt moet worden gesteld :

« Artikel 1. Dit besluit voorziet in de omzetting van Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap.

Het is toepassing op de luchthaven Brussel-Nationaal. »

##### Vijfde lid (dat het derde lid wordt)

Dit lid moet als volgt worden gesteld :

« Gelet op advies 48.288/4 van de Raad van State, gegeven op 9 juni 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973; »<sup>(5)</sup>.

Aan het eind van aanhef moeten voorts de minister en de staatssecretaris worden vermeld die het koninklijk besluit voordragen<sup>(6)</sup>.

#### Dispositief

##### Artikel 2

Artikel 2, punt d), van Richtlijn 96/67/EG geeft de volgende definitie van de « gebruiker van een luchthaven » : « iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die vanaf of naar de desbetreffende luchthaven door de lucht passagiers, post en /of vracht vervoert ».

De « desbetreffende luchthaven » is in casu, naar luid van artikel 1 van het ontwerp, de luchthaven Brussel-Nationaal, zodat aan het eind van artikel 2, 3<sup>o</sup>, van het ontwerp deze luchthaven moet worden vermeld, in plaats van de meer algemene bewoordingen « een Belgische luchthaven ».

##### Artikel 3

In de Franse tekst van paragraaf 1 moeten de woorden « selon les pratiques du commerce » vervangen worden door die welke voorkomen in artikel 4, lid 1, van Richtlijn 96/67/EG, te weten « selon les pratiques commerciales en vigueur ».

##### Artikel 5

1. Paragraaf 5 zet artikel 6, lid 3, eerste alinea, van Richtlijn 96/67/EG om, dat in de Franse versie ervan als volgt luidt :

« De surcroît, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2001, l'un au moins de ces prestataires autorisés ne peut être contrôlé directement ou indirectement :

- ni par l'entité gestionnaire de l'aéroport,
- ni par un usager ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires,
- ni par une entité contrôlant ou étant contrôlée directement ou indirectement par cette entité gestionnaire ou par un tel usager. »

Deze laatste woorden « ou par un tel usager » worden niet weergegeven aan het eind van de Franse versie van artikel 5, § 5, van het ontwerp, waarin te lezen staat : « ni par une entité qui exerce un contrôle direct ou indirect sur l'entité gestionnaire ou si inversement cette dernière exerce un contrôle direct ou indirect sur cette entité ». Dit gedeelte van de tekst moet bijgevolg worden herzien, waarbij die leemte wordt gevuld.

2. L'article 6, paragraphe 4, de la directive 96/67/CE dispose comme suit :

« Lorsque, en application du paragraphe 2, ils limitent le nombre de prestataires autorisés, les Etats membres ne peuvent pas empêcher un usager d'un aéroport, quelle que soit la partie de cet aéroport qui lui est affectée, de bénéficier, pour chaque catégorie de service d'assistance en escale sujette à limitation, d'un choix effectif entre au moins deux prestataires de services d'assistance en escale, dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 ».

Cette règle n'est pas, comme telle, transposée dans le projet, qui doit donc être complété sur ce point.

Il est possible que les articles 5, § 6, et 6, § 5, du projet, qui ne reproduisent eux-mêmes aucune disposition de la directive, soient conçus comme une forme d'application du principe énoncé à l'article 6, paragraphe 4, de la directive 96/67/CE, mais si tel est le cas, il conviendrait alors de faire plus clairement apparaître dans l'arrêté en projet, outre ce principe même, la manière dont les dispositions des deux paragraphes précités en constitueraient des applications.

3. L'article 5, § 6, du projet, vise une hypothèse qui n'est pas envisagée spécifiquement par la directive 96/67/CE, à savoir le remplacement temporaire des prestataires de services d'assistance en escale.

Au regard de l'article 11, paragraphe 2, de la directive 96/67/CE, l'article 5, § 6, du projet ne semble admissible que si le tiers désigné satisfait aux conditions de l'article 9, § 2, du projet.

#### Article 6

La directive 96/67/CE assigne à l'Etat membre, à l'entité gestionnaire, aux usagers d'un aéroport et aux prestataires de services d'assistance en escale des rôles distincts dans le marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union européenne.

L'article 7, paragraphe 2, de la directive 96/67/CE accorde expressément aux Etats membres le pouvoir de réserver à deux usagers l'exercice de l'auto-assistance pour les catégories de services qu'il énumère. Un Etat membre ne peut dès lors déléguer ce pouvoir à l'entité gestionnaire, comme prévu à l'article 6, § 2, du projet, qui sera donc revu en conséquence <sup>(7)</sup>.

#### Article 7

Le paragraphe 1<sup>er</sup> appelle une observation similaire car c'est aussi aux « Etats membres » que l'article 8, paragraphe 1, de la directive 96/67/CE accorde le pouvoir de « réserver, soit à l'entité gestionnaire de l'aéroport, soit à une autre entité, la gestion des infrastructures centralisées » et de « rendre obligatoire l'usage de ces infrastructures par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance ».

Il n'est dès lors pas conforme à cette directive de permettre à l'entité gestionnaire de se réserver ou de confier à une autre entité cette gestion des infrastructures centralisées et de rendre leur usage obligatoire. L'article 7 doit être revu sur ce point.

#### Article 8

Dans le texte français du point b), ii), du paragraphe 2, alinéa 2, au lieu de « dispositions de concurrence », il faut écrire « distorsions de concurrence », comme au point b), ii), de l'article 9, paragraphe 2, alinéa 2, de la directive 96/67/CE.

#### Article 9

1. Suivant l'article 11, paragraphe 1, de la directive 96/67/CE, ce sont les Etats membres, et non les entités gestionnaires, qui « prennent les mesures nécessaires pour que soit organisée une procédure de sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur un aéroport lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 9 » et c'est également aux Etats qu'il revient de prévoir « l'établissement d'un cahier des charges ou de spécifications techniques auxquels ces prestataires doivent répondre ».

2. Artikel 6, lid 4, van Richtlijn 96/67/EG bepaalt :

« Wanneer zij het aantal toegestane dienstverleners met toepassing van lid 2 beperken, mogen de lidstaten niet verhinderen dat elke gebruiker van een luchthaven, ongeacht het deel van de luchthaven dat aan hem is toegewezen, voor elke categorie grondafhandelingsdiensten waarvoor een beperking geldt, de keuze heeft tussen ten minste twee verleners van grondafhandelingsdiensten, onder de in de leden 2 en 3 bepaalde voorwaarden ».

Deze regel wordt niet als zodanig omgezet in het ontwerp, dat bijgevolg op dit punt moet worden aangevuld.

Het is mogelijk dat de artikelen 5, § 6, en 6, § 5, van het ontwerp, die zelf geen enkele bepaling van de richtlijn omzetten, aldus opgevat worden dat ze toepassing geven aan het beginsel omschreven in artikel 6, lid 4, van Richtlijn 96/67/EG, maar indien zulks het geval is, moet in het ontwerpbesluit benevens dat beginsel zelf duidelijker worden aangegeven hoe de bepalingen van de twee voornoemde leden een toepassing ervan vormen.

3. Artikel 5, § 6, van het ontwerp, doelt op een geval waarin Richtlijn 96/67/EG niet specifiek heeft voorzien, te weten het tijdelijk vervangen van dienstverleners van grondafhandelingsdiensten.

Uit het oogpunt van artikel 11, lid 2, van Richtlijn 96/67/EG, lijkt artikel 5, § 6, van het ontwerp slechts aanvaardbaar indien de aangewezen derde voldoet aan de vereisten gesteld in artikel 9, § 2, van het ontwerp.

#### Artikel 6

Richtlijn 96/67/EG kent de lidstaat, de luchthavenbeheerder, de gebruikers van een luchthaven en de verleners van grondafhandelingsdiensten een onderscheiden rol toe op de grondafhandelingsdiensten op de luchthavens van de Europese Unie.

Artikel 7, lid 2, van Richtlijn 96/67/EG maakt de lidstaten uitdrukkelijk bevoegd om zelfafhandeling voor de categorieën van afhandelingsdiensten die het opnoemt, te reserveren voor ten minste twee gebruikers. Een lidstaat kan die bevoegdheid dus niet overdragen aan de luchthavenbeheerder, zoals wordt bepaald in artikel 6, § 2, van het ontwerp, dat dus dienovereenkomstig moet worden herzien <sup>(7)</sup>.

#### Artikel 7

Bij paragraaf 1 moet een soortgelijke opmerking worden gemaakt, daar het ook aan de « lidstaten » is dat artikel 8, lid 1, van Richtlijn 96/67/EG de bevoegdheid opdraagt om « hetzij aan de luchthavenbeheerder, hetzij aan een andere entiteit het beheer voor (te) behouden van de gecentraliseerde infrastructuur-voorzieningen » door de verleners van grondafhandelingsdiensten en door de gebruikers die voor zelfafhandelingen zorgen, verplicht (te) stellen. »

Het is dus niet in overeenstemming met die richtlijn dat de luchthavenbeheerder de mogelijkheid krijgt om dat beheer van de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen aan zich te houden of aan een andere entiteit op te dragen. Artikel 7 moet op dat punt worden herzien.

#### Artikel 8

In de Franse tekst van punt b) ii), van paragraaf 2, tweede lid, schrijven men in plaats van « dispositions de concurrence » distorsion de concurrence », zoals in punt b), ii), van artikel 9, lid 2, tweede alinea, van Richtlijn 96/67/EG.

#### Artikel 9

1. Volgens artikel 11, lid 1, van Richtlijn 96/67/EG zijn het de lidstaten en niet de luchthavenbeheerders die « de noodzakelijke maatregelen (nemen) voor het organiseren van een selectieprocedure voor dienstverleners waaraan toestemming wordt verleend om op een luchthaven grondafhandelingsdiensten te verrichten, wanneer hun aantal in de in artikel 6, lid 2, of in artikel 9 bedoelde gevallen wordt beperkt » en komt het eveneens de lidstaten toe « een taakomschrijving of technische specificaties (op te stellen) waaraan deze dienstverleners moeten voldoen ».

L'article 9, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, et alinéa 2, point a), du projet doit être revu en ce sens.

2. L'article 11, paragraphe 1<sup>er</sup>, point e), de la Directive 96/67/CE prévoit que « lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure ».

Les deux alinéas <sup>(8)</sup> insérés entre les points e) et f) de l'article 9, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du projet doivent par conséquent être omis. La directive n'autorise en effet pas la cession des droits résultant pour un prestataire de sa sélection à une autre entreprise « moyennant l'accord de l'entité gestionnaire », même dans les conditions particulières visées par les deux alinéas précités.

3. A l'article 9, § 1<sup>er</sup> (lire : alinéa 1<sup>er</sup>), b), il y a lieu de faire mention du « Journal officiel de l'Union européenne ».

#### Article 12

Conformément à l'article 15 de la Directive 96/67/CE, c'est aux Etats membres, le cas échéant sur la proposition de l'entité gestionnaire, qu'il appartient d'imposer les interdictions et obligations, qui font l'objet de cet article 15, comme de l'article 12 du projet : celui-ci ne peut dès lors abandonner ce pouvoir à l'entité gestionnaire et doit par conséquent être revu pour désigner l'autorité publique chargée de l'exercer en lieu et place de cette dernière.

#### Article 15

L'article 20 de la Directive 96/67/CE ne permet pas non plus de confier à l'entité gestionnaire le pouvoir de suspendre totalement ou partiellement des obligations qui découlent de la directive à l'égard des prestataires et usagers de pays tiers, dans les cas décrits par son paragraphe 1<sup>er</sup>.

Ce droit est en effet réservé à l'Etat membre lui-même.

L'article 15, § 1<sup>er</sup>, du projet doit par ailleurs être fondamentalement revu pour aligner sa rédaction sur celle de l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive, dont il ne constitue pas une transposition correcte.

#### Article 16

Cet article, à mettre en relation avec les définitions de l'« aviation générale » et de l'« aviation d'affaires » figurant à l'article 2, 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup>, prévoit que l'arrêté en projet n'est pas d'application pour ces deux types d'aviation.

Vu que la Directive 96/67/CE n'établit pas cette distinction, la section de législation du Conseil d'Etat s'interroge quant à sa conformité au droit communautaire.

#### Article 17

Cette disposition abrogatoire doit mentionner que l'arrêté royal du 12 novembre 1998 à abroger a été modifié par celui du 31 octobre 2001 <sup>(9)</sup>.

Il y a en outre lieu d'examiner si, en raison du remplacement intégral de cet arrêté royal du 12 novembre 1998 par celui en projet, certaines mesures transitoires ne devraient pas être ajoutées à ce dernier, notamment afin de maintenir les effets juridiques de certaines décisions prises conformément au texte abrogé et dont l'entrée en vigueur du nouveau règlement rendrait le sort incertain <sup>(10)</sup>.

#### Article 18

Il résulte de l'article 18 du projet que l'arrêté entrera immédiatement en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

A moins d'une raison spécifique justifiant une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur, fixé par l'article 6, alinéa 1<sup>er</sup>, 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, il faut renoncer, en principe, à l'entrée en vigueur immédiate afin d'accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles règles <sup>(11)</sup>.

Artikel 9, § 1, eerste lid, en tweede lid, punt a) van het ontwerp moet in die zin worden herzien.

2. Artikel 11, lid 1, punt e), van Richtlijn 96/67/EG bepaalt : « Wanneer de dienstverlener zijn activiteit staakt vóór het verstrijken van het tijdvak waarvoor hij is geselecteerd, wordt volgens dezelfde procedure tot vervanging overgegaan ».

De twee leden <sup>(8)</sup> die zijn ingevoegd tussen de punten e) en f) van artikel 9, § 1, tweede lid, van het ontwerp moeten bijgevolg vervallen. De richtlijn staat immers niet toe dat de rechten, die voor een dienstverlener voortvloeien uit zijn selectie, aan een andere onderneming worden overgedragen « mits goedkeuring van de luchthavenbeheerder », ook niet onder de bijzondere voorwaarden vermeld in de twee voornoemde leden.

3. In artikel 9, § 1 (lees : eerste lid), dient « Publicatieblad van de Europese Unie » te worden geschreven.

#### Artikel 12

Overeenkomstig artikel 15 van Richtlijn 96/67/EG komt het aan de lidstaten toe, in voorkomend geval op voorstel van de luchthavenbeheerder, de verbodsbepalingen en verplichtingen op te leggen die het onderwerp zijn van dat artikel 15, alsmede van artikel 12 van het ontwerp : dit artikel mag deze bevoegdheid bijgevolg niet overlaten aan de luchthavenbeheerder en moet dan ook herzien worden om de overheidsinstantie aan te wijzen die ermee wordt belast deze bevoegdheid uit te oefenen in de plaats van de luchthavenbeheerder.

#### Artikel 15

Artikel 20 van Richtlijn 96/67/EG staat evenmin toe de luchthavenbeheerder bevoegd te maken om, in de gevallen omschreven in lid 1 ervan, verplichtingen die ten aanzien van de dienstverleners en gebruikers van derde landen uit de richtlijn ontstaan, geheel of gedeeltelijk te schorsen.

Dit recht komt immers uitsluitend aan de lidstaat zelf toe.

Artikel 15, § 1, van het ontwerp moet bovendien grondig worden herzien om de redactie ervan af te stemmen op die van artikel 20, lid 1, van de richtlijn, waarvan het geen correcte omzetting is.

#### Artikel 16

Dit artikel, dat in verband moet worden gebracht met de definities van « algemene luchtvaart » en « zakenluchtvaart » uit artikel 2, 4<sup>o</sup> en 5<sup>o</sup>, bepaalt dat het ontworpen besluit niet van toepassing is op deze beide types van luchtvaart.

Aangezien Richtlijn 96/67/EG dat onderscheid niet maakt, plaatst de afdeling Wetgeving van de Raad van State vraagtekens bij de bestaanbaarheid ervan met het gemeenschapsrecht.

#### Artikel 17

In deze opheffingsbepaling moet worden vermeld dat het op te heffen koninklijk besluit <sup>(9)</sup> van 12 november 1998 gewijzigd is bij dat van 31 oktober 2001 .

Bovendien behoort te worden onderzocht of wegens het volledig vervangen van dat koninklijk besluit van 12 november 1998 door het ontworpen besluit, het ontworpen besluit niet zou moeten worden aangevuld met enige overgangsbepalingen, inzonderheid om de rechtsgevolgen in stand te houden van bepaalde beslissingen die overeenkomstig de opgeheven tekst zijn genomen en waaraan door de inwerkingtreding van de nieuwe regeling een onzeker lot zou zijn beschoren .

#### Artikel 18

Uit artikel 18 van het ontwerp blijkt dat het besluit onmiddellijk in werking zal treden op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Tenzij er een specifieke reden bestaat om af te wijken 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, dient in beginsel te worden afgezien van onmiddellijke inwerkingtreding teneinde elkeen een redelijke termijn te geven om kennis te nemen van de nieuwe regels <sup>(11)</sup>.

Article 19

Dans la version française, le verbe de la phrase principale manque.

Annexe

A l'annexe, au point 11, il y a lieu d'omettre l'alinéa 2 :

« Pour autant que ces services ne soient pas assurés par le service de circulation aérienne. »

Observation finale

Il n'y a pas lieu de diviser un article en paragraphes lorsque chaque paragraphe ne compte qu'un seul alinéa <sup>(12)</sup>.

Cette observation vaut pour les articles 3, 4, 9, 13 et 15.

La chambre était composée de

Messieurs

P. LIENARDY, président de chambre,

J. JAUMOTTE,

L. DETROUX, conseillers d'Etat,

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. J.-L. PAQUET, premier auditeur.

LE GREFFIER

C. GIGOT

LE PRESIDENT

P. LIENARDY. »

Notes

- (1) Voir Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), onglet « Technique législative », recommandation n° 3.2.a).
- (2) Ibidem.
- (3) Voir Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), onglet « Technique législative », recommandation n° 27, alinéa 1<sup>er</sup>, point c).
- (4) Ibidem, recommandation n° 94 et formule F4-1-2-1.
- (5) Voir Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), onglet « Technique législative », formule F 3-5-2.
- (6) Ibidem, recommandation nos 19, alinéa 1<sup>er</sup>, point f), et 41 et formule F 3-8-1.
- (7) La section de législation s'est prononcée dans le même sens dans l'avis 29.513/3, donné le 5 octobre 1999, sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement flamand du 17 décembre 1999 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale de Gouvernement flamand des aéroports régionaux flamands et l'avis 29.751/4, donné le 2 février 2000, sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 24 mars 2000 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale aux aéroports relevant de la Région wallonne.
- (8) Ces deux alinéas proviennent de l'article 3 de l'arrêté royal du 31 octobre 2001 modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1998 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National, qui n'a pas été soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat.
- (9) Voir Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), onglet « Technique législative », recommandation n° 138.
- (10) Ibidem, recommandations nos 143 à 145.
- (11) Voir Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), onglet « Technique législative » recommandations nos 146 et sv, en particulier les recommandations nos 150 à 152.1.
- (12) Voir l'avis 44.647/4, donné le 10 décembre 2008, sur un projet devenu l'arrêté royal du 16 mars 2009 fixant les conditions d'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs non munis d'un certificat de navigabilité. Ibidem, recommandation n° 57.3.

Artikel 19

In de Franse versie ontbreekt het werkwoord in de hoofdzin.

Bijlage

In punt 11 van de bijlage dient het tweede lid te vervallen :

« Voor zover deze diensten niet door de luchtverkeersdienst wordt verzorgd. »

Slotopmerking

Er is geen reden om een artikel in te delen in paragrafen wanneer elke paragraaf één lid bevat <sup>(12)</sup>.

Deze opmerking geldt voor de artikelen 3, 4, 9, 13 en 15.

De kamer was samengesteld uit

de Heren

P. LIENARDY, kamervoorzitter,

J. JAUMOTTE,

L. DETROUX, staatsraden,

Mevr. C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J.-L. PAQUET, eerste auditeur.

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

DE GRIFFIER

C. GIGOT

DE VOORZITTER

P. LIENARDY. »

Nota's

- (1) Zie Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be) tab Wetgevingstechniek, aanbeveling nr. 3.2. a).
- (2) Ibidem.
- (3) Zie Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), tab Wetgevingstechniek, aanbeveling nr. 27, eerste alinea, punt c).
- (4) Ibidem, aanbeveling nr. 94 en formule F 4-1-2-1.
- (5) Zie Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), tab Wetgevingstechniek, formule F 3-5-2.
- (6) Ibidem, aanbevelingen nrs. 19, eerste alinea, punt f), en 41, alsook formule F 3-8-1.
- (7) De afdeling Wetgeving heeft zich in dezelfde zin uitgesproken in advies 29.513/3, op 5 oktober 1999 verstrekt over een ontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens en advies 29.751/4, op 2 februari 2000 verstrekt over een ontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het besluit van de Waalse regering van 24 maart 2000 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens die onder het Waalse Gewest ressorteren.
- (8) Deze twee leden zijn afkomstig van artikel 3 van het koninklijk besluit van 31 oktober 2001 tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1998 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-National, dat niet voor advies is voorgelegd aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State.
- (9) Zie Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), tab « Wetgevingstechniek », aanbeveling nr. 138.
- (10) Ibidem, aanbevelingen nrs. 143 tot 145.
- (11) Zie Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), tab « Wetgevingstechniek », aanbevelingen nr. 146 e.v., inzonderheid aanbevelingen nrs. 150 tot 152.1.
- (12) Zie advies 44.647/4, op 10 december 2008 verstrekt over een ontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het koninklijk besluit van 16 maart 2009 « tot vaststelling van de voorwaarden voor de toelating tot het luchtverkeer aan bepaalde luchtvaartuigen die niet beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid ». Ibidem, aanbeveling nr. 57.3.