



CONSEIL D'ÉTAT  
section de législation

RAAD VAN STATE  
afdeling Wetgeving

avis 76.514/4  
du 12 juin 2024

advies 76.514/4  
van 12 juni 2024

sur

over

un projet d'arrêté ministériel  
'réglementant la navigabilité  
des aéronefs militaires'

een ontwerp van ministerieel  
besluit 'houdende de  
luchtwaardigheid van militaire  
luchtvaartuigen'

Le 17 mai 2024, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de la Défense à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté ministériel 'réglementant la navigabilité des aéronefs militaires'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 12 juin 2024. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier.

Le rapport a été présenté par Ambre VASSART, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 12 juin 2024.

\*

Op 17 mei 2024 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Defensie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van ministerieel besluit 'houdende de luchtwaardigheid van militaire luchtvaartuigen'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 12 juni 2024. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Géraldine ROSOUX en Dimitri YERNAULT, staatsraden, Christian BEHRENDT en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Charles-Henri VAN HOVE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Ambre VASSART, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 12 juni 2024.

\*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, 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.

### OBSERVATION PRÉALABLE

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, la section de législation attire l'attention du demandeur d'avis sur le fait que la dissolution des Chambres législatives emporte que, depuis cette date et jusqu'à ce que, à la suite de l'élection des membres de la Chambre des représentants, le Roi nomme un nouveau Gouvernement, le Gouvernement ne dispose plus de la plénitude de ses compétences. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien des compétences ainsi limitées, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que la Ministre peut prendre en considération lorsqu'elle doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

### OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1.1. L'article 4 de la loi du 31 juillet 2020 'relative à la navigabilité des aéronefs militaires' prévoit :

« La certification des aéronefs militaires est fixée par le Roi. Il fixe notamment :

1<sup>o</sup> les spécifications de navigabilité auxquelles les aéronefs militaires doivent satisfaire ;

2<sup>o</sup> les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension et de retrait des certificats ;

3<sup>o</sup> les tâches des entités qualifiées ».

1.2. C'est dans ce cadre que le projet d'arrêté royal sur lequel la section de législation a donné, ce jour, l'avis 76.513/4 (ci-après : « le projet d'arrêté royal ») et que l'arrêté ministériel à l'examen exécute, prévoit les habilitations expresses suivantes au ministre :

– la désignation de l'autorité militaire chargée d'organiser et de tenir à jour la matricule des aéronefs militaires (ci-après : « la matricule ») (article 2, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2) ;

– la faculté de préciser les conditions et les modalités d'immatriculation dans la matricule et la désignation de l'autorité militaire chargée de la mise en place et l'exploitation de celle-ci (article 2, § 3) ;

– la désignation de l'autorité militaire chargée de recevoir les certificats devenus invalides (article 4, § 3) ;

- la désignation de l'autorité militaire chargée de la radiation de l'inscription d'un aéronef à la matricule (article 6, § 1<sup>er</sup>) ;
- la faculté de préciser la composition et les caractéristiques de la marque d'immatriculation visée à l'article 7 (article 8) ;
- la faculté de prévoir d'autres marques d'immatriculation pour les aéronefs étatiques appartenant à un État étranger (article 10) ;
- la définition des spécifications de navigabilité qui intègrent les exigences essentielles de navigabilité reprises dans l'annexe 1 du projet d'arrêté royal (article 11 alinéa 1<sup>er</sup>) ;
- la possibilité de donner une délégation à l'autorité militaire qu'il désigne pour accorder une exemption aux spécifications de navigabilité reprises dans le projet d'arrêté royal et pour définir dans ce cadre des spécifications de navigabilité alternatives pour les aéronefs militaires sans pilote, les aéronefs à motorisation non complexes légers qui présentent une masse maximale au décollage inférieure à 2000 kg, ainsi que pour les ballons (article 11, alinéa 2) ;
- la possibilité d'accorder (ou de déléguer à l'autorité militaire qu'il désigne la compétence d'accorder) une dérogation afin de soustraire les aéronefs qu'il détermine aux exigences du projet d'arrêté royal, pour une durée limitée, dans des circonstances exceptionnelles et à des fins opérationnelles (article 14, alinéa 1<sup>er</sup>) ;
- la faculté d'arrêter les modalités d'octroi et de retrait des agréments, des licences et des certificats prévus par le projet d'arrêté royal (article 16, 3<sup>o</sup>) ;
- la fixation des couts standard en vue de l'estimation des prestations du personnel de la « Belgian Military Airworthiness Authority » (ci-après : « la BMAA ») sur la base des facteurs mentionnés à l'article 24, § 1<sup>er</sup>, du projet d'arrêté royal (article 24, § 2) ;
- la possibilité d'accorder (ou de déléguer à l'autorité militaire qu'il désigne la compétence d'accorder) une exemption de conformité à des spécifications de navigabilité spécifiques et de soustraire les types d'aéronefs militaires qu'il désigne à l'application en tout ou partie du projet d'arrêté royal (article 27, alinéa 1<sup>er</sup>) ;
- la mise en place de la BMAA par le ministre ou l'autorité militaire qu'il désigne (article 29).

1.3. Il découle de ces éléments que plusieurs dispositions du projet à l'examen dépassent largement les habilitations contenues dans le projet d'arrêté royal.

À titre d'exemple, il y a lieu de relever les éléments suivants :

1<sup>o</sup> L'article 5, § 3, du projet distingue trois types de certificats, à savoir, un certificat de type, appelé « Military Type Certificate », un certificat de type restreint, appelé « Restricted Military Type Certificate » et un certificat de type complémentaire, appelé « Supplemental Military Type Certificate ».

Il ne ressort pas du projet d'arrêté royal qu'une habilitation permettrait d'élaborer ces nouvelles règles de certification.

2° L'article 6, § 3, du projet met en place un certificat d'examen de navigabilité, non prévu par le projet d'arrêté royal, qui ne contient pas non plus d'habilitation pour le prévoir.

3° L'attribution au directeur de la BMAA de la compétence d'octroyer un agrément à tout organisme d'entretien ou de gestion du maintien de la navigabilité, consacrée par l'article 6, § 4, du projet pose également problème.

Le projet d'arrêté royal ne fait en effet pas état d'un agrément requis pour les organismes « d'entretien ». À ce propos, le projet d'arrêté royal se borne, d'une part, à évoquer un agrément des organismes « en charge du suivi de la navigabilité, de la conception, de la fabrication et du maintien de la navigabilité des produits pièces et équipements » (article 12), sans toutefois l'organiser ni prévoir une habilitation à cet égard, et, d'autre part, à faire état d'une obligation de qualification et de certificat pour le personnel responsable de la « remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement après réparation ou entretien » (article 13).

4° De même, l'article 7, §§ 1<sup>er</sup> et 2, du projet précisant les qualifications du personnel de maintenance n'exécute aucune habilitation figurant dans le projet d'arrêté royal.

5° L'article 7, § 3, du projet met en place une licence de maintenance destinée aux personnes effectuant l'entretien d'aéronefs, alors que cette licence n'est pas prévue par le projet d'arrêté royal.

De manière générale, comme la section de législation l'a observé dans son avis 76.513/4 donné ce jour, le rapport au Roi relatif au projet d'arrêté royal fait état de certaines habilitations au ministre, mais ces habilitations, à défaut d'être traduites dans le dispositif du projet d'arrêté royal, ne procurent aucun fondement juridique au projet <sup>1</sup>.

1.4. Le projet sera réexaminé à la lumière de cette observation.

2. La section de législation constate que les spécifications en matière de navigabilité sont déterminées dans une série d'annexes techniques.

Ces annexes techniques, qui font partie intégrante de l'arrêté en projet, ont été transmises tardivement à la section de législation. Celle-ci n'a dès lors pas été en mesure de les examiner de manière circonstanciée. Par conséquent, il ne peut rien être déduit de l'absence d'observation formulée par la section de législation au sujet de ces annexes <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Par exemple, s'agissant de l'agrément des organismes de formation, le rapport au Roi relatif au projet d'arrêté royal relève que « [l]es conditions d'octroi sont spécifiées par le ministre et peuvent être démontrées sur présentation des documents requis et d'inspections sur site par la BMAA ».

<sup>2</sup> Il est rappelé à l'auteur du projet que les annexes doivent être numérotées et mentionner qu'elles constituent une annexe à l'arrêté avec indication de son intitulé. Elles doivent également porter *in fine* la mention « Vu pour être annexé à l'arrêté du ... » et être revêtues des mêmes date et signature que celles figurant sur le texte auquel elles se rapportent, *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° 172 et formule F 4-8-1.

3. De manière générale, le texte en projet ne prévoit pas de délai pour l'obtention ou la délivrance des certificats et agréments qu'il prévoit. Il ne règle pas non plus les modalités relatives à la délivrance de ces autorisations, par exemple la question de savoir à qui les demandes doivent être adressées ni quels documents le dossier de demande doit comprendre. Le projet sera complété en conséquence.

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### PRÉAMBULE

1. L'alinéa premier visera les articles 4, 5, alinéas 3 et 4, 6 et 7 de la loi du 31 juillet 2020.

2. Dans l'alinéa 2, la date de l'arrêté royal sera ajoutée et les dispositions qui consacrent les habilitations mises en œuvre seront mentionnées.

3. L'arrêté ministériel du 17 février 1983 'relatif aux conditions de l'aptitude au vol des aéronefs militaires sans pilote de la Force terrestre' étant abrogé par l'article 12 du projet, il fera l'objet d'un visa<sup>3</sup>.

4. L'alinéa relatif à l'avis du Conseil d'État sera rédigé comme suit :

« Vu l'avis 76.514/4 du Conseil d'État, donné le 12 juin 2024, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ; »<sup>4</sup>.

5. Le projet à l'examen ne devant pas être délibéré en Conseil des ministres, l'analyse d'impact ne constitue pas une formalité obligatoire. En conséquence, elle ne doit pas être mentionnée sous la forme d'un visa mais peut l'être sous la forme d'un considérant.

### DISPOSITIF

#### Article 1<sup>er</sup>

Au 2<sup>o</sup>, la date de l'arrêté royal sera ajoutée.

---

<sup>3</sup> *Ibidem*, recommandations n<sup>os</sup> 19, c), 29 et 30.

<sup>4</sup> *Ibidem*, recommandation n<sup>o</sup> 36.1 et formule F 3-5-2.

## Article 2

En permettant au « directeur général material ressources » – au demeurant sans mentionner de quelle autorité ou service ce directeur relève – de « préciser les conditions et modalités détaillées d'immatriculation dans la matricule aéronautique militaire », le projet attribue à ce dernier un pouvoir réglementaire ce qui n'est en principe pas conforme aux principes généraux de droit public en ce qu'il est ainsi porté atteinte au principe de l'unité du pouvoir réglementaire et qu'un contrôle parlementaire direct fait défaut.

En outre, les garanties dont est assortie la réglementation classique, telles que celles en matière de publication, de contrôle préventif exercé par le Conseil d'État, section de législation, et de rang précis dans la hiérarchie des normes, sont absentes.

Si, dans le passé, la section de législation a déjà jugé admissibles certaines exceptions à l'interdiction de déléguer une compétence réglementaire à de tels organismes ou institutions, il s'agissait généralement de délégations de portée limitée et d'une technicité telle qu'il pouvait être considéré que les organismes ou institutions qui devaient appliquer la réglementation concernée étaient également les mieux placés pour l'élaborer en connaissance de cause et exercer la compétence ainsi déléguée. Dans ces derniers cas de figure, il est alors généralement recommandé que, vu les principes précités relatifs à l'unité du pouvoir réglementaire et à la responsabilité politique des titulaires du pouvoir exécutif devant la Chambre des représentants, les règlements en question soient soumis à tout le moins à l'approbation par le Roi ou par un ministre. Toutefois, lorsque l'habilitation porte sur des éléments exclusivement techniques, à l'égard desquels aucune appréciation d'ordre politique n'est susceptible d'être mise en œuvre, pareille approbation n'est pas indispensable. L'autorité ainsi habilitée doit être spécialement attentive à ne pas excéder la portée de pareille habilitation.

En l'occurrence, il n'est pas démontré que la délégation ainsi conférée s'inscrit dans ces limites.

Le dispositif sera revu à la lumière de cette observation.

## Article 12

L'article 12 sera inséré dans un chapitre 3 intitulé « Disposition abrogatoire ».

\*

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, 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 die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

### VOORAFGAANDE OPMERKING

Rekening houdend met het ogenblik waarop dit advies wordt gegeven, vestigt de afdeling Wetgeving de aandacht van de adviesaanvrager erop dat de ontbinding van de wetgevende kamers tot gevolg heeft dat de regering sedert die datum en totdat, na de verkiezing van de Kamer van volksvertegenwoordigers, een nieuwe regering is benoemd door de Koning, niet meer over de volheid van haar bevoegdheid beschikt. 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 die de minister in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of het wijzigen van verordeningen noodzakelijk is.

### ALGEMENE OPMERKINGEN

1.1. Artikel 4 van de wet van 31 juli 2020 ‘over de luchtwaardigheid van de militaire luchtvaartuigen’ bepaalt:

“De certificering van militaire luchtvaartuigen wordt vastgesteld door de Koning. Hij bepaalt in het bijzonder het volgende:

1° de luchtwaardigheidsspecificaties waaraan de militaire luchtvaartuigen moeten voldoen;

2° de voorwaarden voor het afleveren, het behouden, het wijzigen, het opschorten en het intrekken van de certificaten;

3° de taken van de gekwalificeerde instanties.”

1.2. In dat kader verleent het ontwerp van koninklijk besluit waarover de afdeling Wetgeving vandaag advies 76.513/4 heeft gegeven (hierna: “het ontwerp van koninklijk besluit”) en waaraan het voorliggende ministerieel besluit uitvoering geeft, uitdrukkelijk de volgende machtigingen aan de minister:

– aanwijzing van de militaire overheid die belast is met het organiseren en het bijhouden van het militair luchtvaartregister (hierna: “het register”) (artikel 2, § 1, tweede lid);

– mogelijkheid de voorwaarden en nadere regels te bepalen voor de inschrijving in het register, en aanwijzing van de militaire overheid die belast is met de oprichting en de uitbating van dat register (artikel 2, § 3);

- aanwijzing van de militaire overheid die belast is met het in ontvangst nemen van de ongeldig geworden bewijzen (artikel 4, § 3);
- aanwijzing van de militaire overheid die belast is met het schrappen van de inschrijving van een luchtvaartuig uit het register (artikel 6, § 1);
- mogelijkheid de samenstelling en de kenmerken van het in artikel 7 bedoelde inschrijvingsteken te bepalen (artikel 8);
- mogelijkheid te voorzien in andere kentekens voor staatsluchtvaartuigen behorende tot een andere Staat (artikel 10);
- bepaling van de luchtwaardigheidsspecificaties die de essentiële luchtwaardigheidseisen omvatten, opgenomen in bijlage 1 bij het ontwerp van koninklijk besluit (artikel 11, eerste lid);
- mogelijkheid een delegatie te geven aan de militaire autoriteit die hij aanwijst om een vrijstelling toe te kennen van de luchtwaardigheidsspecificaties, opgenomen in het ontwerp van koninklijk besluit, en in dat kader alternatieve luchtwaardigheidsspecificaties te bepalen voor onbemande luchtvaartuigen, voor lichte niet-complexe motoraangedreven luchtvaartuigen met een maximale startmassa van minder dan 2000 kg en voor ballons (artikel 11, tweede lid);
- mogelijkheid een ontheffing toe te kennen (of de bevoegdheid daartoe te delegeren aan de militaire overheid die hij aanwijst) waardoor de door hem aangeduide luchtvaartuigen worden onttrokken aan de naleving van de eisen van het ontwerp van koninklijk besluit, en dit voor een beperkte duur, in uitzonderlijke gevallen en om operationele redenen (artikel 14, alinéa 1<sup>er</sup>);
- mogelijkheid de nadere regels uit te vaardigen voor de toekenning en de intrekking van de goedkeuringen, bewijzen en certificaten waarin het ontwerp van koninklijk besluit voorziet (artikel 16, 3°);
- vaststelling van de standaardkosten voor de raming van de prestaties van het personeel van de “Belgian Military Airworthiness Authority” (hierna: “de BMAA”) op basis van de factoren vermeld in artikel 24, § 1, van het ontwerp van koninklijk besluit (artikel 24, § 2);
- mogelijkheid een vrijstelling toe te kennen (of de bevoegdheid daartoe te delegeren aan de militaire overheid die hij aanwijst) van de naleving van bepaalde luchtwaardigheidsspecificaties, en de types luchtvaartuigen die hij aanwijst geheel of gedeeltelijk te onttrekken aan de toepassing van het ontwerp van koninklijk besluit (artikel 27, eerste lid);
- oprichting van de BMAA door de minister of door de militaire overheid die hij aanwijst (artikel 29).

1.3. Uit die elementen volgt dat verschillende bepalingen van het voorliggende ontwerp veel verder gaan dan de machtigingen die het ontwerp van koninklijk besluit bevat.

Bij wijze van voorbeeld kan gewezen worden op de volgende elementen:

1° Artikel 5, § 3, van het ontwerp maakt een onderscheid tussen drie soorten certificaat, namelijk een typecertificaat genoemd “Military Type Certificate”, een beperkt typecertificaat genoemd “Restricted Military Type Certificate” en een aanvullend typecertificaat genoemd “Supplemental Military Type Certificate”.

Uit het ontwerp van koninklijk besluit blijkt niet dat er een machtiging voorhanden is om die nieuwe certificatieregels uit te werken.

2° Artikel 6, § 3, van het ontwerp voert een certificaat voor de beoordeling van de luchtwaardigheid in. Het ontwerp van koninklijk besluit voorziet echter niet in zo'n certificaat, noch in een machtiging tot vaststelling ervan.

3° Ook problematisch is het feit dat artikel 6, § 4, van het ontwerp aan de directeur van de BMAA de bevoegdheid verleent een goedkeuring toe te kennen aan elk onderhoudsorganisme of elk organisme voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid.

In het ontwerp van koninklijk besluit wordt immers geen gewag gemaakt van een goedkeuring die vereist is voor “onderhoudsorganismen”. In dat verband is er in het ontwerp van koninklijk besluit enkel en alleen sprake van, enerzijds, een goedkeuring van de organisaties “die belast zijn met de luchtwaardigheidscontrole, met het ontwerpen en bouwen en de permanente luchtwaardigheid van producten, onderdelen en uitrustingsstukken” (artikel 12), zonder dat evenwel een machtiging in die wordt georganiseerd of bepaald, en van, anderzijds, een verplichting inzake kwalificaties en certificering voor het personeel dat belast is met “de vrijgave na reparatie of onderhoud van een product, onderdeel of uitrustingsstuk” (artikel 13).

4° Zo ook legt artikel 7, § 1 en § 2, van het ontwerp, dat de kwalificaties van het onderhoudspersoneel bepaalt, geen enkele machtiging ten uitvoer die in het ontwerp van koninklijk besluit voorkomt.

5° Artikel 7, § 3, van het ontwerp voert een vliegtuigonderhoudslicentie in voor personen die onderhoud uitvoeren op luchtvaartuigen, terwijl het ontwerp van koninklijk besluit niet in die licentie voorziet.

Zoals de afdeling Wetgeving al heeft opgemerkt in advies 76.513/4 dat vandaag is gegeven, maakt het verslag aan de Koning betreffende het ontwerp van koninklijk besluit in het algemeen melding van bepaalde machtigingen die aan de minister worden verleend, maar aangezien die machtigingen niet terug te vinden zijn in dispositief van het ontwerp van koninklijk besluit, bieden ze het voorliggende ontwerp geen enkele rechtsgrond.<sup>1</sup>

1.4. Het ontwerp moet in het licht van deze opmerking opnieuw worden onderzocht.

<sup>1</sup> In verband met de erkenning van opleidingsorganisaties staat in het verslag aan de Koning betreffende het ontwerp van koninklijk besluit bijvoorbeeld het volgende: “Deze voorwaarden worden door de minister gespecificeerd en ze kunnen door de aanvragende organisatie aangetoond worden door aan de BMAA geleverde documenten en bij inspecties van de BMAA ter plaatse.”

2. De afdeling Wetgeving stelt vast dat de specificaties inzake luchtwaardigheid worden bepaald in een reeks technische bijlagen.

Die technische bijlagen, die integraal deel uitmaken van het ontworpen besluit, zijn laattijdig overgezonden aan de afdeling Wetgeving, die dus niet bij machte is geweest ze omstandig te onderzoeken. Uit het feit dat de afdeling Wetgeving geen opmerkingen over die bijlagen heeft gemaakt, mag dan ook niets worden afgeleid.<sup>2</sup>

3. In het algemeen bepaalt de ontworpen tekst geen termijnen voor het verkrijgen of afgeven van de certificaten en goedkeuringen waarin hij voorziet. Hij bepaalt evenmin nadere regels voor de afgifte van die vergunningen: zo wordt bijvoorbeeld niets bepaald over de persoon aan wie de aanvragen moeten worden gezonden, noch over de documenten die het aanvraagdossier moet bevatten. Het ontwerp moet dienovereenkomstig worden aangevuld.

### BIJZONDERE OPMERKINGEN

#### AANHEF

1. In het eerste lid moet worden verwezen naar de artikelen 4, 5, derde en vierde lid, 6 en 7 van de wet van 31 juli 2020.

2. In het tweede lid moet de datum van het koninklijk besluit worden vermeld, alsook de bepalingen waarbij de ten uitvoer gelegde machtigingen worden verleend.

3. Aangezien het ministerieel besluit van 17 februari 1983 ‘betreffende de voorwaarden voor luchtwaardigheid van militaire luchtvaartuigen zonder piloot van de Landmacht’ bij artikel 12 van het ontwerp wordt opgeheven, moet het in een aanhefverwijzing worden vermeld.<sup>3</sup>

4. Het lid betreffende het advies van de Raad van State moet als volgt worden gesteld:

“Gelet op advies 76.514/4 van de Raad van State, gegeven op 12 juni 2024 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;”<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> De steller van het ontwerp wordt eraan herinnerd dat bijlagen genummerd moeten zijn en de vermelding moeten bevatten dat ze een bijlage vormen bij het besluit, met opgave van het opschrift ervan. Op het einde van de bijlagen moet eveneens de vermelding “Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van ...” worden opgenomen, gevolgd door dezelfde datum en handtekening als die welke voorkomen in de tekst waarbij ze zijn gevoegd. Zie *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 172 en formule F 4-8-1.

<sup>3</sup> *Ibidem*, aanbevelingen 19, c), 29 en 30.

<sup>4</sup> *Ibidem*, aanbeveling 36.1 en formule F 3-5-2.

5. Aangezien over het voorliggende ontwerp geen overleg hoeft te worden gepleegd in de Ministerraad, is de impactanalyse geen verplicht vormvereiste. Bijgevolg hoort ze niet te worden vermeld in de vorm van een aanhefverwijzing. Ze kan wel worden vermeld in de vorm van een overweging.

## DISPOSITIEF

### Artikel 1

In punt 2° moet de datum van het koninklijk besluit worden toegevoegd.

### Artikel 2

Doordat het ontwerp aan de “directeur generaal material resources” – van wie overigens niet wordt vermeld onder welke overheid of dienst hij ressorteert – de mogelijkheid biedt “de gedetailleerde voorwaarden en modaliteiten tot inschrijving in het militair luchtvaartregister [te] preciseren”, verleent het hem een verordenende bevoegdheid. Dat is in beginsel niet in overeenstemming met de algemene publiekrechtelijke beginselen, omdat het een aantasting vormt van het beginsel van de eenheid van de verordenende macht en omdat een rechtstreekse parlementaire controle ontbreekt.

Bovendien ontbreken de waarborgen waarmee de klassieke regelgeving gepaard gaat, zoals die inzake de bekendmaking, de preventieve controle door de afdeling Wetgeving van de Raad van State en de duidelijke plaats in de hiërarchie der normen.

Als de afdeling Wetgeving in het verleden al bepaalde uitzonderingen op het verbod van delegatie van een verordenende bevoegdheid aan zulke instanties of instellingen toelaatbaar heeft geacht, ging het over het algemeen om delegaties met een beperkte draagwijdte en van een zodanig technische aard dat men ervan kon uitgaan dat de instanties of de instellingen die de betrokken regelgeving moesten toepassen, ook het best geplaatst waren om die met kennis van zaken uit te werken en de aldus gedelegeerde bevoegdheid uit te oefenen. In die laatstgenoemde gevallen wordt dan meestal aanbevolen de verordeningen in kwestie op zijn minst door de Koning of door een minister te doen goedkeuren, gelet op de voornoemde principes inzake eenheid van de verordenende macht en inzake de politieke verantwoording die de personen bij wie de uitvoerende macht berust, verschuldigd zijn aan de Kamer van volksvertegenwoordigers. Indien de machtiging betrekking heeft op louter technische elementen die geen aanleiding kunnen geven tot enige politieke beoordeling, is zo'n goedkeuring echter niet nodig. De aldus gemachtigde overheid moet er in het bijzonder op letten niet verder te gaan dan de reikwijdte van een dergelijke machtiging.

*In casu* wordt niet aangetoond dat de verleende delegatie binnen die grenzen valt.

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

Artikel 12

Artikel 12 moet worden ingevoegd in een hoofdstuk 3 met als opschrift “Opheffingsbepaling”.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE

Bernard BLERO