CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 71.831/VR
du 27 septembre 2022

sur

une proposition de loi spéciale ‘modifiant la loi spéciale du 8 aout 1980 de réformes institutionnelles en vue de régionaliser l'aéroport national’

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 71.831/VR
van 27 september 2022

over

een voorstel van bijzondere wet ‘tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, teneinde de nationale luchthaven te regionaliseren’

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

Le 5 juillet 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Présidente de la Chambre des représentants à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé à quarante-cinq jours [*], sur une proposition de loi spéciale 'modifiant la loi spéciale du 8 aout 1980 de réformes institutionnelles en vue de régionaliser l'aéroport national', déposée par M. Sander LOONES et consorts (*Doc. parl.*, Chambre, 2021-2022, n° 55-2779/001).

La proposition a été examinée par les chambres réunies le 27 septembre 2022. Les chambres réunies étaient composées de Martine BAGUET, président de chambre, président, Wilfried VAN VAERENBERGH, président de chambre, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Luc CAMBIER, Bernard BLERO et Koen MUYLLE, conseillers d'État, Jan VELAERS et Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assesseurs, et Annemie GOOSSENS et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffiers.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX et Dries VAN EECKHOUTTE, premiers Auditeurs, et Aurore PERCY, auditeur adjoint.

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 27 septembre 2022.

*

[*] Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85*bis*.

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

Op 5 juli 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Voorzitster van de Kamer van volksvertegenwoordigers verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot vijfenveertig dagen* een advies te verstrekken over een voorstel van bijzondere wet 'tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, teneinde de nationale luchthaven te regionaliseren', ingediend door de heer Sander LOONES c.s. (*Parl.St.*, Kamer, 2021-2022, nr. 55-2779/001).

Het voorstel is door de verenigde kamers onderzocht op 27 september 2022. De verenigde kamers waren samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, voorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Luc CAMBIER, Bernard BLERO en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assessoren, en Annemie GOOSSENS en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffiers.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX en Dries VAN EECKHOUTTE, eerste Auditeurs, en Aurore PERCY, adjunct-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 27 september 2022.

*

* Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

1. Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de la proposition ‡, 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, la proposition appelle les observations suivantes.

PORTÉE DE LA PROPOSITION

2. Selon ses développements, la proposition de loi spéciale soumise pour avis tend à « homogénéiser la compétence en matière d'aviation et à confier intégralement cette compétence aux Régions, y compris pour l'aéroport de Zaventem et pour tous les aspects y afférents ».

À cette fin, l'article 6, § 1er, X, alinéa 1er, 7° et 12°, proposé de la loi spéciale du 8 aout 1980 'de réformes institutionnelles' dispose que les régions sont compétentes pour l'aviation (civile) [1] et l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics [2], ainsi que pour les normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des aéroports et des aérodromes (article 2, 1° et 2°, de la proposition). La compétence en matière de réglementation du trafic aérien, en ce compris les règles de police générale et spéciale du trafic aérien, est également transférée aux régions (article 6, § 1er, XII, 8°, proposé de la loi spéciale du 8 aout 1980 ; article 2, 3°, de la proposition).

Dans le prolongement de ce qui précède, un certain nombre d'obligations de coopération existantes sont abrogées à l'article 6, § 3, 4° et 6°, et § 4, 4°, de la loi spéciale du 8 aout 1980 (article 2, 4° à 6°, de la proposition), dès lors qu'elles concernent des matières qui sont transférées aux régions.

La loi spéciale à adopter entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de six mois à compter du lendemain de sa publication au *Moniteur belge* (article 3 de la proposition).

OBSERVATION GÉNÉRALE

3. En conséquence des transferts de compétence envisagés par la proposition de loi spéciale, quatre réglementations seront appelées à coexister en droit belge en matière de trafic aérien, à savoir trois réglementations régionales respectivement applicables à l'espace aérien situé au-dessus du territoire de chaque région et une réglementation fédérale applicable à l'espace aérien situé au-dessus des zones maritimes belges.

‡ S'agissant d'une proposition de loi, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

[1] Voir à ce sujet l'observation 5.2.

[2] Sans plus prévoir d'exception en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National.

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

L'attention des auteurs de la proposition est attirée sur la Convention du 7 décembre 1944 'relative à l'aviation civile internationale' (ci-après « la Convention de Chicago ») [3].

Son préambule mentionne que les Parties ont « convenu de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique ».

L'article 12, première et deuxième phrases, de la Convention de Chicago énonce ce qui suit :

« Règles de l'air

Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention ».

L'article 37, alinéa 1er, de cette convention, prévoit ce qui suit :

« Adoption de normes et procédures internationales

Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré pratique d'uniformité dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux routes aériennes et aux services auxiliaires, dans tous les cas où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne » [4].

À propos de cette convention, il a été souligné ce qui suit :

« Outre le rappel, à son article 1er, du principe coutumier de souveraineté aérienne, cette convention repose sur les principes généraux d'égalité de traitement et de non-discrimination, mais également sur ce que L. Cartou a qualifié d''obligation d'uniformité', car 'dans l'intérêt de la navigation aérienne, les États ont pris l'engagement de simplifier et d'uniformiser, en coopération avec l'OACI leurs réglementations aussi bien techniques que juridiques ou économiques' [5] » [6].

[3] Signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947.

[4] Comme l'indique son intitulé, l'article 37 s'inscrit dans le contexte de l'adoption de normes internationales. Après avoir énoncé en son alinéa 1er, l'objectif d'uniformité à atteindre par les États contractants lorsqu'ils réglementent les aéronefs, le personnel, les routes aériennes et les services auxiliaires, l'article 37, alinéa 2, confie à l'Organisation de l'aviation civile internationale, afin d'atteindre cet objectif, le soin d'adopter et d'amender, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales en matière de navigation aérienne.

[5] *Note de bas de page n° 55 de l'extrait cité* : L. CARTOU, *Droit aérien*, *op. cit.*, p. 83.

[6] V. CORREIA, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, Bruxelles, Bruylant, 2014, p. 39.

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

En conséquence de la régionalisation envisagée par les auteurs de la proposition de loi spéciale, il reviendra à l'ensemble des entités compétentes d'inscrire leurs politiques en matière d'aviation dans le cadre imposé par la Convention de Chicago et donc, dans ce contexte, de veiller par les moyens appropriés à ne pas mettre en péril l'objectif d'uniformité dans les réglementations applicables, à la réalisation duquel la Belgique est tenue en vertu de cette convention.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

4. Comme relevé ci-dessus, la proposition de loi spéciale ne vise pas seulement à régionaliser l'équipement et l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National mais aussi l'aviation (article 6, § 1er, X, alinéa 1er, 7°, proposé de la loi spéciale du 8 aout 1980). Les normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des aéroports et des aérodromes et la réglementation du trafic aérien, en ce compris les règles de police générale et spéciale du trafic aérien, font également l'objet d'un transfert exprès aux régions (article 6, § 1er, X, alinéa 1er, 12°, et XII, 8°, proposé de la loi spéciale du 8 aout 1980).

L'intitulé de la proposition de loi spéciale sera revu afin d'en refléter plus adéquatement la portée.

5.1. Dans l'article 6, § 1er, X, alinéa 1er, 7°, proposé de la loi spéciale du 8 aout 1980 (article 2, 1°, de la proposition), mieux vaut remplacer les mots « l'aviation » par les mots « la politique de l'aviation » [7].

5.2. L'article 6, § 1er, X, alinéa 1er, 7°, proposé de la loi spéciale du 8 aout 1980, ne comporte pas la précision selon laquelle le transfert de compétence concerne la politique de l'aviation « civile ». Il se déduit des développements de la proposition, dont les considérations se rapportent à l'aviation civile, que la régionalisation envisagée ne concerne toutefois que celle-ci, à l'exclusion de l'aviation militaire et de la défense de l'espace aérien qui continueront à relever de l'autorité fédérale, au titre de sa compétence en matière militaire et de défense. Il conviendra, à l'occasion des travaux parlementaires, d'apporter la clarté sur les limites du transfert de compétence envisagé compte tenu de la compétence fédérale en matière militaire et de défense.

6. Dans la version néerlandaise de l'article 2, 4°, de la proposition, il y a lieu, conformément à l'intention des auteurs de la proposition et à l'instar de ce que prévoit la version française, de remplacer les mots « dijken, luchthavens » par les mots « havens, dijken, » et les mots « dijken en luchthavens » par les mots « havens en dijken ».

[7] Selon les développements de la proposition, la régionalisation de « l'aviation » est envisagée en réponse au constat selon lequel la « politique générale en matière de transport aérien et du trafic aérien » n'a pas été transférée aux régions, cette matière n'étant « pas visée dans l'énumération figurant à l'article 6, § 1er, X ».

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

7. L'article 6, § 1er, XII, 8°, proposé de la loi spéciale du 8 aout 1980 (article 2, 3°, de la proposition), trouverait mieux sa place dans le point X (consacré aux travaux publics et au transport) [8], le point XII du même paragraphe étant en effet consacré à la politique en matière de sécurité routière.

8. L'article 6, § 4, 3°, alinéa 1er, de la loi spéciale du 8 aout 1980, relatif à l'association des Gouvernements « à l'élaboration des règles de police générale à l'exception des règles de police de la navigation sur les voies navigables visées au paragraphe 1er, X, 10°, et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport », devrait également être modifié pour tenir compte du transfert de compétence envisagé par l'article 2, 3°, de la proposition [9].

*

[8] À l'image de l'article 6, § 1er, X, alinéa 1er, 10°, LSRI, selon lequel les régions sont compétentes pour « les règles de police de la navigation sur les voies navigables, à l'exclusion de la réglementation en matière de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population, de transport de matières radioactives et de transport de matières explosives ».

[9] À l'instar de la modification apportée par l'article 29, 2°, a), de la loi spéciale du 6 janvier 2014 'relative à la Sixième Réforme de l'État', lors de la régionalisation de la compétence en matière de police de la navigation intérieure.

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond[1], alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorstel aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET VOORSTEL

2. Volgens de toelichting erbij beoogt het voor advies voorgelegde voorstel van bijzondere wet "de bevoegdheid inzake luchtvaart te homogeniseren en de gewesten integraal bevoegd te maken, ook voor de luchthaven van Zaventem en alle daarmee verbonden aspecten".

Daartoe wordt in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 7° en 12°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen' bepaald dat de gewesten bevoegd zijn voor de (burger)[2] luchtvaart en de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden,[3] en voor de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van luchthavens en vliegvelden (artikel 2, 1° en 2°, van het voorstel). Ook de bevoegdheid inzake de reglementering van het luchtverkeer, met inbegrip van de regels van algemene en bijzondere politie op het luchtverkeer, wordt overgedragen aan de gewesten (voorgesteld artikel 6, § 1, XII, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980; artikel 2, 3°, van het voorstel).

In het verlengde hiervan worden een aantal bestaande samenwerkingsverplichtingen in artikel 6, § 3, 4° en 6°, en § 4, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 opgeheven (artikel 2, 4° tot 6°, van het voorstel), vermits die betrekking hebben op aangelegenheden die aan de gewesten worden overgedragen.

De aan te nemen bijzondere wet treedt in werking op de eerste dag van de maand na afloop van een termijn van zes maanden te rekenen van de dag volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad* (artikel 3 van het voorstel).

[1] Aangezien het om een voorstel van bijzondere wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

[2] Zie daarover opmerking 5.2.

[3] Zonder dat nog langer in een uitzondering wordt voorzien wat de luchthaven Brussel-Nationaal betreft.

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

ALGEMENE OPMERKING

3. Als gevolg van de bevoegdheidsoverdrachten die in het voorstel van bijzondere wet in het vooruitzicht gesteld worden, zou het Belgisch recht inzake luchtverkeer vier naast elkaar bestaande regelgevingen kennen: drie gewestelijke regelgevingen die respectievelijk zouden gelden voor het luchtruim boven het grondgebied van ieder gewest, en een federale regelgeving die zou gelden voor het luchtruim boven de Belgische maritieme zones.

De indieners van het voorstel worden opmerkzaam gemaakt op het Verdrag 'inzake de internationale burgerlijke luchtvaart' van 7 december 1944 (hierna: "het Verdrag van Chicago").[4]

Volgens de preambule van het Verdag zijn de partijen "het eens geworden (…) omtrent zekere beginselen en regelingen teneinde te verzekeren, dat de internationale burgerlijke luchtvaart zich kan ontwikkelen op een veilige en ordelijke wijze en dat internationale luchtvervoerdiensten ingesteld kunnen worden op de basis van gelijke kansen en geëxploiteerd kunnen worden op gezonde en economische wijze".

Artikel 12, eerste en tweede zin, van het Verdrag van Chicago luidt als volgt:

"Voorschriften betreffende het luchtruim

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, maatregelen te treffen ter verzekering, dat elk luchtvaartuig, dat over zijn grondgebied vliegt of zich binnen zijn grondgebied beweegt en dat elk luchtvaartuig, dat zijn nationaliteitskenmerk draagt, waar het zich ook bevindt, de aldaar van kracht zijnde regelingen en voorschriften inzake het vliegen en het zich bewegen van luchtvaartuigen zal in acht nemen. Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, zijn eigen voorschriften op dit gebied zoveel mogelijk eensluidend te doen zijn met die, welke van tijd tot tijd uit hoofde van dit Verdrag worden vastgesteld."

Artikel 37, lid 1, van dat Verdrag luidt als volgt:

"Aanpassing van internationale normen en werkwijzen

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich mede te werken tot het verkrijgen van de grootst mogelijke mate van eenvormigheid in de voorschriften, normen, methoden en organisatie met betrekking tot luchtvaartuigen, personeel, luchtlijnen en hulpdiensten in alle gevallen waarin een zodanige eenvormigheid de luchtvaart zal vergemakkelijken en ten goede komen."[5]

[4] Ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947.

[5] Zoals in het opschrift ervan aangegeven wordt, past artikel 37 in de context van het aannemen van internationale normen. In lid 1 staat dat de verdragsluitende staten een doel van eenvormigheid moeten halen wanneer zij voorschriften opstellen met betrekking tot luchtvaartuigen, personeel, luchtlijnen en hulpdiensten, terwijl in lid 2 van dat artikel 37 aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie tot dat doel de taak toevertrouwd wordt om, naargelang van de noodwendigheden, internationale normen en aanbevolen werkwijzen en methoden inzake luchtverkeer aan te nemen en te wijzigen.

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

Over dat verdrag is het volgende opgemerkt:

> "Outre le rappel, à son article 1er, du principe coutumier de souveraineté aérienne, cette convention repose sur les principes généraux d'égalité de traitement et de non-discrimination, mais également sur ce que L. Cartou a qualifié d''obligation d'uniformité', car 'dans l'intérêt de la navigation aérienne, les États ont pris l'engagement de simplifier et d'uniformiser, en coopération avec l'OACI leurs réglementations aussi bien techniques que juridiques ou économiques'."[6-7]

Als gevolg van de regionalisering die de indieners van het voorstel van bijzondere wet in het vooruitzicht stellen, zullen alle bevoegde entiteiten hun luchtvaartbeleid moeten afstemmen op het kader dat in het Verdrag van Chicago wordt opgelegd en zullen zij er in die context dan ook met passende middelen voor moeten zorgen dat de doelstelling van eenvormigheid van de toepasselijke regelingen, dat België krachtens dit verdrag dient te realiseren, niet in het gedrang komt.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

4. Zoals hierboven opgemerkt is, strekt het voorstel van bijzondere wet niet alleen tot de regionalisatie van de uitrusting en de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal, maar ook van de luchtvaart (voorgesteld artikel 6, § 1, X, eerste lid, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). De minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van luchthavens en vliegvelden en de reglementering van het luchtverkeer, met inbegrip van de regels van algemene en bijzondere politie op het luchtverkeer, worden eveneens uitdrukkelijk een bevoegdheid van de gewesten (voorgesteld artikel 6, § 1, X, eerste lid, 12°, en XII, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

Het opschrift van het voorstel van bijzondere wet moet aldus herzien worden dat de strekking van het voorstel beter tot uiting komt.

5.1. In het voorgestelde artikel 6, § 1, X, eerste lid, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (artikel 2, 1°, van het voorstel), zouden de woorden "de luchtvaart" beter vervangen worden door de woorden "het beleid inzake luchtvaart".[8]

[6] *Voetnoot 55 van de geciteerde passage:* L. CARTOU, *Droit aérien*, *op. cit*., p. 83.

[7] V. CORREIA, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, Brussel, Bruylant, 2014, 39.

[8] Volgens de toelichting bij het voorstel wordt de regionalisering van de "luchtvaart" in het vooruitzicht gesteld als reactie op de vaststelling dat "het algemeen luchtvaartbeleid en het luchtverkeer" niet naar de gewesten overgedragen zijn, aangezien die aangelegenheid "niet voorkomt in de opsomming in artikel 6, § 1, X".

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡

5.2. In het voorgestelde artikel 6, § 1, X, eerste lid, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 wordt niet gepreciseerd dat de bevoegdheidsoverdracht betrekking heeft op het beleid inzake "burgerluchtvaart". Uit de toelichting bij het voorstel, die op de burgerluchtvaart betrekking heeft, blijkt evenwel dat de beoogde regionalisering alleen op de burgerluchtvaart betrekking heeft, met uitsluiting van de militaire luchtvaart en de verdediging van het luchtruim, waarvoor de federale overheid bevoegd blijft op grond van haar bevoegdheid inzake militaire en defensieaangelegenheden. Tijdens de parlementaire bespreking zal duidelijkheid geschapen moeten worden over de grenzen van de voorgenomen bevoegdheidsoverdracht, gelet op de federale bevoegdheid inzake militaire en defensieaangelegenheden.

6. In de Nederlandse tekst van artikel 2, 4°, van het voorstel moeten, in overeenstemming met de bedoeling van de indieners van het voorstel en naar het voorbeeld van wat in de Franse tekst bepaald wordt, de woorden "dijken, luchthavens" vervangen worden door de woorden "havens, dijken," en de woorden "dijken en luchthavens" door de woorden "havens en dijken".

7. Het voorgestelde artikel 6, § 1, XII, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (artikel 2, 3°, van het voorstel) hoort veeleer thuis in punt X (betreffende de openbare werken en het vervoer),[9] aangezien punt XII van die paragraaf over het verkeersveiligheidsbeleid gaat.

8. Artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, waarin gesteld wordt dat de regeringen betrokken worden bij "het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in § 1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen", zou eveneens gewijzigd moeten worden om rekening te houden met de bevoegdheidsoverdracht waartoe artikel 2, 3°, van het voorstel strekt.[10]

LE GREFFIER – DE GRIFFIER LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE Martine BAGUET

[9] Dit naar het voorbeeld van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 10°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, volgens welke bepaling de gewesten bevoegd zijn voor "de regels van politie over het verkeer op waterwegen, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen".

[10] Dit naar het voorbeeld van de wijziging die, bij de regionalisering van de bevoegdheid inzake de politie over het verkeer op de binnenwateren, aangebracht is bij artikel 29, 2°, a), van de bijzondere wet van 6 januari 2014 'met betrekking tot de Zesde Staatshervorming'.

‡LW-AHKWLFJDH-HBIDBQW‡