

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

21 MAART 1996

WETSVOORSTEL

**tot instelling van een algemeen
reglement inzake nachtelijk
luchtverkeer en vliegtuiglawaai
op de luchthaven van
Brussel-Nationaal**

AMENDEMENTEN

N° 1 VAN DE HEER VANOOST

Art. 6

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 6. — Vanaf de inwerkingtreding van dit reglement worden alle nachtelijke bewegingen, die niet vallen onder de uitzonderingsmaatregelen van artikel 17, verboden. »

VERANTWOORDING

Dit artikel laat een aantal nachtelijke bewegingen toe dat meestal het aantal huidige nachtvluchten overschrijdt. Het laat dus in feite een status quo van de bestaande toestand toe, want het huidige gemiddelde is 50. Het amendement maakt elke mogelijkheid van interpretatie achteraf onmogelijk. Vluchten die niet onder de uitzonderingen vallen worden niet meer toegelaten.

Zie :

- 303 - 95 / 96 :

— N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Vandenhautte.

(*) Tweede zitting van de 49° zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

21 MARS 1996

PROPOSITION DE LOI

**instaurant un règlement général en
matière de trafic aérien nocturne
et de bruits d'avions à
l'aéroport de Bruxelles-National**

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. VANOOST

Art. 6

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 6. — Tous les mouvements de nuit qui ne sont pas visés par les mesures d'exception énoncées à l'article 17, sont interdits à l'entrée en vigueur du présent règlement. »

JUSTIFICATION

Cet article autorise un nombre de mouvements de nuit qui dépasse généralement le nombre de vols de nuit actuels. Il autorise en fait le statu quo, étant donné que la moyenne actuelle est de 50 mouvements. Cet amendement tend à rendre impossible toute interprétation ultérieure de la loi. Les vols qui ne font pas partie des exceptions tolérées, ne seront plus autorisés.

Voir :

- 303 - 95 / 96 :

— N° 1 : Proposition de loi de M. Vandenhautte.

(*) Deuxième session de la 49° législature.

N^o 2 VAN DE HEER VANOOST

Art. 13

De derde zin weglaten.

VERANTWOORDING

Op dit ogenblik is voor het nachtverkeer reeds een reglement van de RLW van toepassing dat niet toelaat dat meer dan 4 vliegtuigen tegelijk aan het taxiën zijn. Net als in artikel 6 laat dit artikel in feite een voortbestaan van de huidige toestand toe. Dit verbod kan redelijkerwijs niet opgelegd worden aan vluchten zoals bedoeld in artikel 17.

N^o 3 VAN DE HEER VANOOST

Art. 17

De tekst tegenover de drie gedachtenstreepjes vervangen door wat volgt :

« — vluchten met staatshoofden, nationale regeringsleiders of hun minister van Buitenlandse Zaken;

— vluchten in het kader van VN-operaties, met inbegrip van vluchten van de VN-secretaris-generaal of zijn gezant in een VN-operatie;

— noodlandingen, vluchten voor ziekenvervoer, humanitaire vluchten (vervoer van geneesmiddelen en voedsel) ».

VERANTWOORDING

Door de vermelding « leden van regeringen », waarbij regering in het meervoud wordt gesteld, staat men alle Vlaamse, Waalse, Brusselse, duitstalige, franstalige en federale ministers een uitzondering toe. Enkel het staats-hoofd, de federale Eerste Minister en de minister van Buitenlandse Zaken kunnen geacht worden nachtvluchten nodig te hebben in het kader van hun taken voor de nationale regering. Leden van de Europese Commissie of de hoogste gezagsdragers van NAVO en SHAPE kunnen een dergelijke noodzaak niet voorwenden. De term « hoogste gezagsdragers » is bovendien veel te vaag.

Dit ligt heel anders voor humanitaire en/of militaire opdrachten in VN-kader. Het is dan tevens mogelijk NAVO-nachtvluchten toe te laten wanneer deze passen in een activiteit van de VN.

N^o 4 VAN DE HEER VANOOST

Art. 18

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Vluchten die worden afgeleid wegens stakingen, weersomstandigheden of technische problemen in

N^o 2 DE M. VANOOST

Art. 13

Supprimer la troisième phrase.

JUSTIFICATION

Le trafic aérien nocturne est d'ores et déjà soumis à un règlement de la RVA limitant à quatre le nombre d'avions autorisés à circuler au sol en même temps. Tout comme l'article 6, cet article consacre en fait la situation existante. Cette interdiction ne peut raisonnablement s'appliquer aux vols visés à l'article 17.

N^o 3 DE M. VANOOST

Art. 17

Remplacer les trois tirets par ce qui suit :

« — les vols avec des chefs d'Etat, des chefs de gouvernements nationaux ou leur ministre des Affaires étrangères;

— les vols effectués dans le cadre d'opérations des Nations unies, y compris les vols du secrétaire général des Nations unies ou de son émissaire dans une opération des Nations unies;

— les atterrissages forcés, les vols sanitaires et les vols humanitaires (transport de médicaments et de nourriture) ».

JUSTIFICATION

En utilisant le pluriel dans l'expression « membres de gouvernements nationaux ou étrangers », la proposition de loi à l'examen accorde également une dérogation aux ministres flamands, wallons, bruxellois, germanophones, francophones et fédéraux. Seuls le chef de l'Etat, le premier ministre fédéral et le ministre des Affaires étrangères peuvent être censés devoir voyager la nuit, en avion, dans le cadre des missions qu'ils effectuent pour le gouvernement belge. Les membres de la Commission européenne ou les plus hautes autorités de l'OTAN et du SHAPE ne peuvent exciper d'une telle nécessité. Qui plus est, l'expression « plus hautes autorités » est bien trop vague.

Il en va tout autrement des missions humanitaires et/ou militaires dans le cadre des Nations unies. Les vols nocturnes de l'OTAN pourraient donc également être autorisés lorsqu'ils sont effectués dans le cadre d'une activité des Nations unies.

N^o 4 DE M. VANOOST

Art. 18

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Les vols déviés suite à des grèves, aux conditions météorologiques ou à des problèmes techniques dans

buitenlandse luchthavens, worden gedurende de nacht slechts toegelaten als Brussel-Nationaal voor de veiligheid van het toestel het beste alternatief is.

Indien deze vlucht niet valt onder de uitzonderingen van artikel 17 wordt het dan wel als overtreder van deze wet beschouwd, tenzij landing in de oorspronkelijke luchthaven gepland was voor 22 uur. Deze toestellen kunnen prioritair opstijgen vanaf 7 uur van dezelfde nacht. »

VERANTWOORDING

Regelmatig worden vluchten afgeleid, echter meestal niet voor stakingen. het komt veel meer voor ten gevolge van weersomstandigheden (mist, ijzelvorming) of ten gevolge van technische problemen op de andere luchthaven (panne van de luchtverkeerscontrole, geïmmobiliseerde toestellen). Het is alleen door de grotere weerklank die stakingen in de media krijgen, dat men de verkeerde indruk heeft dat zij meer voorkomen dan andere storingen.

Vluchten die door deze storing later landen dan 22 uur, ofwel doordat zij langer moesten doervliegen naar Brussel-Nationaal, ofwel omdat zij door saturatie van Brussel-Nationaal — als gevolg van deze storingen — worden opgehouden in een « holding »-koers, kunnen *sensu stricto* echter niet als overtreders van deze wet worden beschouwd, tenminste voor zover hun oorspronkelijke landingsuur in de oorspronkelijke luchthaven voorzien was voor 22 uur.

L. VANOOST

des aéroports étrangers ne sont admis la nuit que si Bruxelles-National constitue la meilleure alternative pour la sécurité de l'appareil.

S'il ne relève pas d'une des exceptions prévues à l'article 17, ce vol est considéré comme une infraction à la présente loi, à moins que l'atterrissage dans l'aéroport initial ne fût prévu avant 22 heures. Ces appareils peuvent décoller prioritairement, à partir de 7 heures la même nuit. »

JUSTIFICATION

Il est fréquent que des vols soient déviés, mais ce n'est généralement pas suite à des grèves. Ces déviations résultent plus souvent des mauvaises conditions météorologiques (brouillard, formation de verglas) ou de problèmes techniques survenant dans les autres aéroports (panne au niveau du contrôle du trafic aérien, appareils immobilisés). C'est uniquement en raison de leur grande répercussion dans les médias que l'on a, à tort, l'impression que les grèves sont plus fréquentes que les autres perturbations.

Les appareils atterrissant après 22 heures par suite de cette perturbation, soit parce que le trajet jusqu'à Bruxelles-National est plus long que le trajet initial, soit parce qu'ils sont mis en circuit d'attente par suite de la saturation de Bruxelles-National — résultant de ces perturbations — ne peuvent toutefois être considérés, au sens strict, comme enfreignant la présente loi, du moins à condition que leur heure d'atterrissage dans l'aéroport initial ait été prévue avant 22 heures.