

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

5 mai 2006

PROJET DE LOI
relatif à la fixation des procédures de vol**SOMMAIRE**

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	7
3. Avant-projet	22
4. Avis du Conseil d'État	32
5. Projet de loi	67

LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE
80 DE LA CONSTITUTION.

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

5 mei 2006

WETSONTWERP
inzake het vastleggen van vliegprocedures**INHOUD**

1. Samenvatting	3
2. Memorie van toelichting	7
3. Voorontwerp	22
4. Advies van de Raad van State	32
5. Wetsontwerp	67

DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.

Le Gouvernement a déposé ce projet de loi le 5 mai 2006.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 10 mai 2006.

De Regering heeft dit wetsontwerp op 5 mei 2006 ingediend.

De «goedkeuring tot drukken» werd op 10 mei 2006 door de Kamer ontvangen.

<i>cdH</i>	: <i>Centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	: <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	: <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	: <i>Front National</i>
<i>MR</i>	: <i>Mouvement Réformateur</i>
<i>N-VA</i>	: <i>Nieuw - Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	: <i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	: <i>Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.</i>
<i>Vlaams Belang</i>	: <i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	: <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

RÉSUMÉ

Le projet de loi a pour objet de fixer un cadre juridique à respecter pour adopter les procédures de vol qui visent l'utilisation sûre, stable et durable de l'espace aérien, tout en tenant compte de la sécurité, de la capacité et de la santé de la population.

1. Les critères

Les procédures de vol sont établies en se basant sur les critères cumulatifs suivants:

- 1° la sécurité;*
- 2° la capacité;*
- 3° la santé.*

1.1. Le critère de sécurité

Chaque procédure de vol doit satisfaire aux exigences de sécurité:

- ESARR (normes d'Eurocontrol),*
- Règlement 2096/2005/CE sur les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne,*
- Annexe 11 de la Convention de Chicago,*
- Toute autre disposition concernant la sécurité.*

1.2. Le critère de capacité

Les procédures de vol sont élaborées afin de permettre d'atteindre le nombre maximal de mouvements (décollages et atterrissages) par heure:

- avec la possibilité de prévoir moins de capacité pendant les heures creuses du jour quand la demande est moindre et*
- avec la possibilité de limiter la capacité la nuit pour réduire l'impact du bruit sur la santé.*

1.3. Le critère de santé

- Les effets sur la santé des nuisances sonores doivent être limités, notamment grâce au respect des plans d'actions en matière de gestion du bruit (ces plans contiennent notamment les valeurs limites de*

SAMENVATTING

Het wetsontwerp heeft als doel een juridisch kader vast te stellen voor het vastleggen van vliegprocedures die een veilig, stabiel en duurzaam gebruik van het luchtruim beogen, rekening houdend met de veiligheid, de capaciteit en de volksgezondheid.

1. Criteria

De vliegprocedures worden op basis van de volgende cumulatieve criteria opgesteld:

- 1° de veiligheid;*
- 2° de capaciteit;*
- 3° de gezondheid.*

1.1. Het criterium veiligheid

Elke vliegprocedure moet aan de veiligheidseisen voldoen:

- ESARR (normen van Eurocontrol),*
- Verordening 2096/2005/EG over de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten,*
- Bijlage 11 van de Overeenkomst van Chicago,*
- Elke andere bepaling betreffende de veiligheid.*

1.2. Het criterium capaciteit

De vliegprocedures worden opgesteld teneinde het maximum aantal bewegingen (opstijgingen en landingen) per uur te kunnen bereiken:

- met de mogelijkheid om minder capaciteit te voorzien tijdens de daluren van de dag wanneer de vraag lager is en*
- met de mogelijkheid om de capaciteit tijdens de nacht te beperken om de impact van het lawaai op de gezondheid te verminderen.*

1.3. Het criterium gezondheid

- De effecten op de gezondheid van geluidshinder moeten beperkt worden, met name dankzij het respect van de actieplannen inzake geluidsbeheer (deze plannen omvatten met name de maximale*

bruit à l'immission, les objectifs de diminution des nuisances sonores et les mesures pour y arriver).

- *Les effets sur la santé des émissions de gaz doivent également être limités.*

2. Les procédures

- *les procédures permanentes: le processus complet d'élaboration doit être suivi. A la fin de ce processus, le Roi les décide, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres.*

- *les procédures temporaires: le processus complet d'élaboration ne doit pas être respecté et l'Autorité Nationale de Surveillance de la Navigation Aérienne (BSA-NSA, Belgian Supervisory Authority – Air Navigation Services) les décide, sur proposition de Belgocontrol.*

- *Belgocontrol et le commandant de bord peuvent toujours déroger aux procédures pour des raisons de sécurité*

2.1. Les procédures permanentes

2.1.1. Le droit d'initiative

Le droit d'initier le processus d'élaboration d'une procédure de vol appartient aux personnes ou instances suivantes:

- *le ministre de la mobilité,*
- *Belgocontrol,*
- *l'exploitant de l'aéroport,*
- *le Président de la Commission consultative,*
- *l'autorité compétente pour établir les plans d'action relatifs aux aéroports.*

2.1.2. La décision d'élaborer une nouvelle procédure de vol

La décision d'élaborer une nouvelle procédure de vol sur la base de la proposition des personnes ou instances visées au point 2.1.1. appartient au ministre de la Mobilité qui en informe ces dernières.

geluidswaarden bij immissie, de doelstellingen inzake de vermindering van geluidshinder en de maatregelen om die doelstellingen te bereiken).

- *De effecten op de gezondheid van de gas-emissies moeten ook beperkt worden.*

2. Procedures

- *de permanente procedures: het volledige proces van totstandkoming moet gevolgd worden. Op het einde van dit proces worden ze door de Koning bepaald bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.*

- *de tijdelijke procedures: het volledige proces van totstandkoming moet niet gevolgd worden en de Nationale Toezichthoudende Instantie van de Luchtvaart (BSA-NSA, Belgian Supervisory Authority – Air Navigation Services) bepaalt ze op voorstel van Belgocontrol.*

- *Belgocontrol en de gezagvoerder van een luchtvaartuig mogen steeds van de vliegprocedures afwijken om veiligheidsredenen.*

2.1. De permanente procedures

2.1.1. Het initiatiefrecht

Het recht om het proces van totstandkoming van een vliegprocedure te initiëren behoort toe aan de volgende personen of instellingen:

- *de minister van mobiliteit,*
- *Belgocontrol,*
- *de exploitant van de luchthaven,*
- *de Voorzitter van de adviescommissie,*
- *de bevoegde overheid voor de totstandkoming van actieplannen betreffende de luchthavens.*

2.1.2. De beslissing om een nieuwe vliegprocedure op te stellen

De beslissing om een nieuwe vliegprocedure op te stellen op basis van het voorstel van de personen of instellingen bedoeld in punt 2.1.1. behoort tot de minister van Mobiliteit die deze laatste daarover informeert.

2.1.3. L'étude de sécurité

Belgocontrol réalise une étude de sécurité afin de vérifier le critère de sécurité que doit remplir la procédure de vol.

2.1.4. Les études de capacité et d'impact sur l'environnement

- *Si l'étude de sécurité aboutit à un résultat négatif, le processus d'élaboration de la procédure de vol est arrêté d'office.*
- *Si l'étude de sécurité aboutit à un résultat positif, des études de capacité et d'impact sur l'environnement avec un volet relatif à la santé sont réalisées.*

2.1.5. L'enquête publique

Les études de sécurité, de capacité et d'environnement sont envoyées aux instances sous le point 2.1.1. pour avis.

Après avis, une enquête publique est menée pendant 60 jours.

2.1.6. L'adoption de la procédure de vol

Le ministre de la mobilité tient compte des études, avis et enquête publique avant de faire adopter par un arrêté royal délibéré en conseil des ministres la procédure de vol.

2.2. Les procédures temporaires

2.2.1. Droit d'initiative

Le droit d'initier le processus d'élaboration d'une procédure de vol temporaire appartient aux instances suivantes:

- *BSA-ANS,*
- *Belgocontrol.*

2.2.2. Les cas dans lesquels une procédure de vol temporaire peut être adoptée

Les procédures de vol temporaires ne peuvent être adoptées que dans deux cas particuliers:

- *en vue de régler un événement ponctuel (arrivée sur le territoire belge d'un chef d'État, travaux, etc.) et*

2.1.3. Veiligheidsstudie

Belgocontrol voert een veiligheidsstudie uit om het veiligheids criterium dat de vliegprocedure moet invullen te verifiëren.

2.1.4. Capaciteits- en milieueffectenstudies

- *Als de veiligheidsstudie tot een negatief resultaat leidt, is het proces van totstandkoming van de vliegprocedure sowieso gestopt.*
- *Als de veiligheidsstudie tot een positief resultaat leidt, worden capaciteits- en milieueffectenstudies met een luik betreffende de gezondheid uitgevoerd.*

2.1.5. Openbaar onderzoek

De veiligheids-, capaciteits- en milieueffectenstudies worden voor advies aan de instellingen onder punt 2.1.1. doorgestuurd.

Na advies, wordt een openbaar onderzoek gedurende 60 dagen geleid.

2.1.6. Aanname van de vliegprocedure

De minister van mobiliteit houdt rekening met de studies, de adviezen en het openbaar onderzoek vooraleer de vliegprocedure door een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad te laten aannemen.

2.2. Tijdelijke procedures

2.2.1. Initiatiefrecht

Het recht om het proces van totstandkoming van een tijdelijke vliegprocedure te initiëren behoort toe aan de volgende instellingen:

- *BSA-ANS,*
- *Belgocontrol.*

2.2.2. De gevallen waarin een tijdelijke vliegprocedure kan aangenomen worden

De tijdelijke vliegprocedures kunnen enkel in twee bijzondere gevallen worden aangenomen:

- *om een precieze gebeurtenis te regelen (aankomst op het Belgische grondgebied van een Staatshoofd, werken, enz) en*

- *pour rectifier une procédure dont il s'est avéré après sa mise en œuvre qu'elle engendrait un risque inacceptable pour la sécurité.*

2.2.3. La décision d'élaborer une procédure de vol temporaire

La décision d'élaborer une procédure de vol temporaire appartient à la BSA-ANS qui en informe les personnes ou instances visées au point 2.1.1. (le Ministre de la mobilité, Belgocontrol, l'exploitant de l'aéroport, le Président des commissions consultatives et les autorités compétentes pour établir les plans d'action).

2.2.4. Le processus d'élaboration de la procédure de vol temporaire

Le processus d'élaboration décrit au point 2.1. ne doit pas être respecté. Il doit toutefois être tenu compte des critères visés au point 1.

3. Contrôle

- *Le respect par les aéronefs des procédures de vol est contrôlé par l'administration aéronautique sur la base de la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne.*
- *L'administration aéronautique fait un rapport chaque année au gouvernement et au Parlement des infractions constatées et de la suite donnée.*

4. Commissions consultatives

Les commissions consultatives sont créées par le Roi en fonction des besoins. Elles émettent des avis, des recommandations et des propositions sur toutes les matières relatives aux procédures de vol et qui tombent dans le champ d'application de la loi, et ce, de leur propre initiative ou sur demande de l'exploitant de l'aéroport, de la DGTA ou du Ministre de la mobilité. Elles formulent à tout le moins un avis annuel sur les procédures de vol en vigueur.

- *om een procedure te rectificeren waarvan gebleken is na haar invoering dat ze een onaanvaardbaar risico voor de veiligheid veroorzaakte.*

2.2.3. De beslissing om een tijdelijke vliegprocedure op te stellen

De beslissing om een tijdelijke vliegprocedure op te stellen behoort toe aan de BSA-ANS die de personen of instanties bedoeld in punt 2.1.1. daarover informeert (de Minister van mobiliteit, Belgocontrol, de exploitant van de luchthaven, de Voorzitter van de adviescommissies en de bevoegde overheid voor de totstandkoming van de actieplannen).

2.2.4. Het proces van totstandkoming van de tijdelijke vliegprocedure

Het in punt 2.1. beschreven proces van totstandkoming moet niet gevolgd worden. Men moet echter met de criteria bedoeld in punt 1 rekening houden.

3. Controle

- *De naleving van de vliegprocedures door de luchtvaartuigen wordt door de luchtvaartadministratie gecontroleerd op basis van de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart.*
- *De luchtvaartadministratie maakt jaarlijks een verslag over aan de regering en aan het Parlement inzake de vastgestelde overtredingen en het gegeven vervolg.*

4. Adviescommissies

De adviescommissies worden door de Koning opgericht in functie van de behoeften. Ze uiten adviezen, aanbevelingen en voorstellen over alle materies die de vliegprocedures betreffen en die onder het toepassingsgebied van de wet vallen. Dit kan op hun eigen initiatief of op verzoek van de exploitant van de luchthaven, van het DGLV of van de Minister van mobiliteit. Zij formuleren ten minste een jaarlijks advies over de geldende vliegprocedures.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

COMMENTAIRE GÉNÉRAL

La présente loi s'inscrit dans l'objectif fixé par le gouvernement dans l'accord de gouvernement adopté en juillet 2003. Celui-ci porte que «pour les nuisances causées par le trafic aérien, plus particulièrement les vols de nuit, le Gouvernement, partant de l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder à une évaluation précise des zones survolées, commune par commune [...], afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et afin d'alléger, dans le sens d'une répartition plus équitable, les nuisances ressenties. L'impact du bruit subi sera évalué zone par zone, définies de manière objective, et selon le principe de répartition équitable. Par répartition plus équitable, on entend notamment une révision des procédures de vol en fonction des populations et/ou des zones survolées et du type d'avions en mouvement, ainsi qu'une utilisation plus diversifiées des différentes pistes de décollage et d'atterrissage envisageables, en tenant compte de la sécurité des populations, du trafic aérien et de la gestion de l'aéroport.».

L'objectif de la présente loi est d'offrir la sécurité et la stabilité nécessaires au trafic aérien et de donner une meilleure garantie de sécurité juridique aux citoyens et aux autorités de ce pays. Ces dernières années, la légitimité des procédures de vol a été de plus en plus contestée, surtout à cause des nuisances sonores qu'elles créent pour les riverains habitant sous l'espace aérien dans lequel ces procédures sont appliquées et à cause de l'impact sur la santé qu'engendrent ces nuisances.

La loi est d'application pour les procédures de vol autour des aéroports qui, selon la définition des aéroports contenue dans la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté et dans la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, sont potentiellement très nuisibles. En Belgique, il n'y a que Bruxelles-National qui réponde à cette définition en ce moment.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE COMMENTAAR

Deze wet schrijft zich in in de objectieven zoals vastgelegd in het regeerakkoord van juli 2003. Deze draagt mee dat «voor de storingen veroorzaakt door het luchtverkeer, en meer bepaald de nachtvluchten, neemt de regering het akkoord van 24 januari 2003 als vertrekpunt. Een precieze evaluatie zal gemaakt worden van de zones die overvlogen worden, gemeente per gemeente [...], om de geluidsimpact die de bevolking ondergaat, te meten en om de ervaren geluidshinder te verzachten door een meer evenwichtige spreiding. De geluidsimpact zal zone per zone geëvalueerd worden, die op een objectieve manier beschreven zullen worden en volgens het principe van de billijke spreiding. Onder meer billijke spreiding verstaat men o.m. een herziening van de vliegprocedures in functie van de bevolking en/of de zones die overgevlogen worden en van het type vliegtuig, alsook een meer gediversifieerd gebruik van de verschillende landings- en opstijgpistes. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met de veiligheid van de bevolking, met het luchtverkeer en met het beheer van de luchthaven.».

Het doel van deze wet is om de nodige veiligheid en stabiliteit te bieden aan het vliegverkeer en een betere garantie van rechtszekerheid te geven aan de burgers en overheden van dit land. De legitimiteit van de vliegprocedures is in de voorbije jaren in toenemende mate betwist geworden, vooral omwille van de geluidshinder die ze creëren voor de bewoners die onder het luchtruim leven waarin deze procedures toegepast worden en de gezondheidsimpact die deze hinder met zich meebrengt.

De wet is van toepassing op de vliegprocedures rond de luchthavens die volgens de Europese definitie van luchthavens in de richtlijn 2002/30 EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in het Gemeenschapspotentieel en in de richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, sterk hinderlijk zijn. In België voldoet enkel Brussel-Nationaal op dit moment aan deze definitie.

Dans la quête d'un équilibre entre l'exploitation de l'aéroport et les avantages économiques et sociaux qu'elle offre d'une part, et les effets secondaires non-souhaités du trafic aérien sur la santé des riverains des aéroports d'autre part, les autorités ont plusieurs fois adapté les procédures de vol au cours des années précédentes, en essayant par-là d'offrir une réponse aux nombreuses, et souvent contradictoires, questions des citoyens visant à diminuer les nuisances sonores dans leur quartier. A cette fin, les autorités ont essayé de limiter, et le nombre de personnes touchées, et les nuisances pour chacune d'elles. Malgré le fait que tant le nombre de personnes touchées que les nuisances totales aient fortement diminué ces dernières années, aussi bien grâce aux mesures prises par les autorités, le renouvellement de la flotte que la diminution du nombre de mouvements, il ne règne pas chez les citoyens de sentiment d'approche équilibrée des nuisances sonores par rapport aux avantages du trafic aérien et par rapport aux concitoyens qui subissent aussi des nuisances.

Le gouvernement a adopté des décisions relatives aux procédures de vol qu'il estime justifiées. Toutefois, des citoyens ont invoqué des moyens en justice à l'encontre de ces décisions, moyens qui ont été acceptés. Pour réconcilier ces deux approches, le pouvoir exécutif se voit dicter des critères clairs et vérifiables, scientifiquement et subjectivement, garantissant de manière maximale les droits de la population. Le pouvoir judiciaire ou le Conseil d'État peut alors contrôler de manière sereine l'activité du pouvoir exécutif, sur la base des critères énoncés par le pouvoir législatif, censés garantir le respect des droits subjectifs de la population.

La présente loi doit restaurer la stabilité et la sécurité juridique des procédures et par-là offrir une meilleure garantie pour un équilibre durable entre les avantages sociaux et économiques du trafic aérien pour les entreprises et les inconvénients pour la santé des riverains.

La sécurité du trafic aérien dans un espace aérien intensément utilisé comme le trafic belge n'est garanti que par le respect des règles, procédures et conventions nationales et internationales. Les contrôleurs aériens et les pilotes sont extrêmement entraînés à appliquer régulièrement ces règles, procédures et conventions. La fréquence des modifications successives des procédures de vol risque toutefois de porter atteinte à la routine et par conséquent, peut-être aussi aux marges de sécurité. Cette loi doit offrir la stabilité nécessaire aux opérations actuelles et fixe par conséquent une procédure pour les modifications à venir des procédures de vol.

In de zoektocht naar het evenwicht tussen de uitbating van de luchthaven en de sociale en economische voordelen die deze bieden enerzijds, en de ongewenste neveneffecten van het vliegverkeer op de gezondheid van omwonenden van de luchthavens anderzijds, heeft de overheid in de voorbije jaren de vliegprocedures verschillende malen aangepast, daarbij pogend om een antwoord te bieden op de vele, vaak tegengestelde, vragen van burgers tot vermindering van de geluidshinder in hun omgeving. De overheid heeft daarbij gepoogd om én het aantal gehinderden én de hinder voor elkeen te beperken. Ondanks het feit dat zowel het aantal gehinderden als de totale hinder sterk is afgenomen in de laatste jaren, door zowel de maatregelen van de overheid, de vernieuwing van de vloot als de daling van het aantal bewegingen, overheerst bij vele burgers geen gevoel van evenwichtige aanpak van de geluidshinder ten opzichte van de voordelen van het vliegverkeer en ten opzichte van de medeburgers die ook hinder ondervinden.

De regering heeft beslissingen genomen inzake vliegprocedures die zij gerechtvaardigd acht. De burgers hebben echter gerechtelijke middelen tegen deze beslissingen ingeroepen die aanvaard zijn geweest. Teneinde de twee aanpakken in overeenstemming te brengen, wordt aan de uitvoerende macht duidelijke en wetenschappelijk en subjectief verifieerbare criteria opgelegd die de rechten van de bevolking maximaal garanderen. De rechterlijke macht of de Raad van State kan daardoor op een serene manier de uitvoerende macht controleren op basis van de criteria die geacht worden de subjectieve rechten van de bevolking na te leven, uitgevaardigd door de wettelijke macht.

Deze wet moet de stabiliteit en de rechtszekerheid van de procedures herstellen en daarbij een betere garantie op een duurzaam evenwicht tussen de sociale en economische voordelen van het vliegverkeer voor de maatschappij en de nadelen voor de gezondheid van de omwonenden bieden.

De veiligheid van het vliegverkeer in een intensief gebruikt luchtruim zoals het Belgische is enkel gegarandeerd door het respect voor internationale en nationale regels, procedures en conventies. De luchtverkeersleiders en de piloten zijn uiterst getraind om deze regels, procedures en conventies routinematig toe te passen. Het tempo van de opeenvolgende wijzigingen van de vliegprocedures riskeert echter de routine aan te tasten en daardoor potentieel ook de veiligheidsmarges. Deze wet moet de nodige stabiliteit bieden voor de huidige operaties en legt bij gevolg een procedure vast voor toekomstige wijzigingen van de vliegprocedures.

De plus, les nombreux commentaires, annonces et opinions souvent contradictoires en matière de procédures de vol ont mené à une forme de désinformation quant aux procédures de vol et à l'impact du bruit sur la santé qu'elles créent. Il y a une impression qui règne visant à dire que les décisions en matière de procédures de vol sont prises arbitrairement, sans respect pour les règles de sécurité et pour les considérations quant à la capacité et à l'impact sur la santé. Le sentiment d'insécurité et de disproportionnalité dans l'impact des procédures de vol sape la confiance dans la politique menée. Cette loi établit une procédure qui garantit la consultation et la transparence face aux différents critères auxquels les procédures doivent être confrontées. De plus, cette loi met en place une commission consultative qui doit garantir des informations correctes aux hommes politiques, en toute transparence. Les fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique désignés par le Roi et assermentés à cette fin doivent vérifier le respect des procédures de vol.

Un aéroport engendre beaucoup d'avantages économiques et sociaux. L'aéroport de Bruxelles-National représente, après évaluation, 1,5% du PNB belge, soit 3,88 milliard d'euros (étude Sleuwagen KUL, ULB, Vlerick septembre 2003). L'aéroport est essentiel au développement économique du Vlaamse Ruit et de la Région de Bruxelles-Capitale, qui abrite plusieurs autorités et quartiers généraux nationaux et internationaux. L'exploitation durable de l'aéroport n'est possible qu'à condition d'un équilibre stable entre l'exploitation économique et l'impact sur la santé des nuisances sonores pour les riverains.

La présente loi crée un cadre juridique à l'élaboration des procédures de vol, qui constitue l'exercice de la compétence fédérale en matière de circulation aérienne. Elle limite la marge d'appréciation du pouvoir exécutif afin de lui imposer de prendre ses décisions après un long processus de maturation. Ce processus permet une prise de décision basée sur des études scientifiques, des avis d'experts et une enquête publique. Les procédures de vol acquièrent ainsi une plus grande stabilité garantissant la sécurité de l'espace aérien belge et des zones survolées, ainsi qu'une plus grande sécurité juridique. De même, le cadre offert permet un développement économique durable des aéroports, dans le respect de la santé de la population, de la vie privée et de la protection d'un environnement sain, tel qu'énoncé dans les articles 22 et 23 de la Constitution et 8 de la Convention européenne des droits de l'homme.

De vele vaak tegenstrijdige berichten, commentaren en opinies inzake de vliegprocedures hebben bovendien geleid tot een vorm van desinformatie met betrekking tot de vliegprocedures en de impact die het geluid die ze creëert, heeft op de gezondheid. De indruk overheerst dat beslissingen inzake vliegprocedures arbitrair worden genomen zonder respect voor veiligheidsregels, en voor overwegingen inzake capaciteit en gezondheidsimpact. Het vermoeden van onveiligheid en disproportionaliteit in de impact van de vliegprocedures ondermijnt het vertrouwen in het gevoerde beleid. Deze wet vestigt een procedure die consultatie en transparantie garandeert met betrekking tot de verschillende criteria waaraan de procedures getoetst moeten worden. Bovendien vestigt deze wet een adviescommissie die op een transparante manier, correcte informatie moeten garanderen aan de beleidsmakers. De door de Koning aangeduide en beëdigde ambtenaren van het departement luchtvaart moeten toezien op het respect voor de vliegprocedures.

Een luchthaven brengt heel wat sociale en economische voordelen met zich mee. De luchthaven Brussel-Nationaal is naar schatting goed voor 1,5% van het Belgisch BNP of 3,88 miljard EUR (studie Sleuwagen KUL, ULB, Vlerick Sep 2003). De luchthaven is essentieel voor de economische ontwikkeling in de Vlaamse Ruit en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat verschillende nationale en internationale overheden en hoofdkwartieren herbergt. De duurzame exploitatie van de luchthaven is slechts mogelijk mits een stabiel evenwicht tussen de economische exploitatie en de gezondheidsimpact door geluidshinder voor de omwonenden.

Deze wet creëert een juridisch kader voor de uitwerking van vliegprocedures, dat de uitoefening vormt van de federale bevoegdheid inzake luchtverkeer. Zij beperkt de beoordelingsmarge van de uitvoerende macht door deze op te leggen om zijn beslissingen te nemen na een lang rijpingsproces. Dit proces laat toe om een beslissing te nemen gebaseerd op wetenschappelijke studies, adviezen van experts en een openbaar onderzoek. Daardoor verkrijgen de vliegprocedures een grotere stabiliteit en wordt de veiligheid van het Belgisch luchtruim en de overvlogen zones, alsook een grotere rechtszekerheid gegarandeerd. Op dezelfde wijze laat het kader een duurzame economische ontwikkeling van de luchthavens toe met het respect voor de volksgezondheid, het privéleven en de bescherming van een gezond leefmilieu, zoals vermeld in de artikels 22 en 23 van de Grondwet en 8 van de Europese Conventie van de rechten van de mens.

COMMENTAIRE PAR ARTICLE**Article premier**

Cet article n'appelle pas de commentaires.

CHAPITRE PREMIER**Objectifs et définitions**

Ce chapitre énonce les objectifs poursuivis par la loi et définit les notions contenues dans la loi.

Art. 2

Cet article détermine l'objectif de la loi.

Art. 3

Cet article définit une série de notions. Dans ces définitions figure celle relative à la notion d'aéroport dont il est question dans la loi. Ainsi, le champ d'application de la loi est limité aux aéroports qui comptent plus de 50.000 mouvements d'aéronefs civils d'une masse égale ou supérieure à 34.000 Kilogrammes au décollage. Cette limitation est fondée sur la définition de l'aéroport contenue dans la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté et dans la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Dans la situation actuelle, seul l'aéroport de Bruxelles-National est visé.

CHAPITRE II**Élaboration des procédures de vol**

Ce chapitre décrit le processus d'élaboration d'une procédure de vol. Il distingue trois sections. La première est relative aux procédures de vol permanentes, la deuxième, aux procédures de vol temporaires et la troisième, aux dérogations possibles aux procédures de vol permanentes et temporaires.

COMMENTAAR PER ARTIKEL**Artikel 1**

Dit hoofdstuk vergt geen commentaar.

HOOFDSTUK I**Doelstellingen en begrippen**

Dit hoofdstuk vermeldt de doelstellingen, nagestreefd door de wet en definieert de begrippen vermeld in de wet.

Art. 2

Dit artikel bepaalt de doelstelling van de wet.

Art. 3

Dit artikel definieert een serie van begrippen. In deze definities komt die inzake de luchthaven voor, waarvan er sprake is in de wet. Op die manier is het toepassingsgebied van de wet beperkt tot de luchthavens die meer dan 50.000 bewegingen van civiele luchtvaartuigen van een massa die gelijk is aan of meer is dan 34.000 kilogram bij het opstijgen. Deze beperking is gebaseerd op de definitie van de luchthaven vervat in de richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap en in de richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

In de huidige situatie, is enkel de luchthaven van Brussel-Nationaal geïdificeerd.

HOOFDSTUK II**Bepalen van vliegprocedures**

Dit hoofdstuk beschrijft het proces van totstandkoming van een vliegprocedure. Er worden drie afdelingen onderscheiden. De eerste heeft betrekking tot de permanente vliegprocedures, de tweede tot tijdelijke vliegprocedures en de derde tot mogelijke uitzonderingen ten opzichte van de permanente en tijdelijke vliegprocedures.

Section première

*Procédures de vol permanentes**Sous-section première**Adoption et modification des procédures de vol permanentes*

Art. 4

Cette disposition prévoit qu'il appartient au Roi de fixer les procédures de vol permanentes, par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Cet arrêté sera soumis à la concertation avec les Régions conformément aux prescrits de la loi spéciale de réforme institutionnelle.

L'adoption d'une procédure de vol permanente fait l'objet d'un processus détaillé décrit dans la présente section.

Art. 5

Cet article énonce le principe selon lequel une procédure de vol permanente, une fois adoptée, ne peut être modifiée par le pouvoir exécutif pour des raisons de circonstances. Des modifications ne peuvent avoir lieu qu'en respectant à nouveau tout le processus détaillé d'adoption des procédures de vol permanentes.

Toutefois, pour des raisons qui sont exposées dans la section relative aux procédures de vol temporaires, la suspension d'une procédure de vol permanente pour une période limitée peut s'avérer nécessaire.

Lorsqu'une procédure de vol temporaire est adoptée à la suite d'une étude de suivi de la sécurité conformément au règlement 2096/2005/CE de la Commission du 20 décembre 2005, établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, et qu'il ressort de cette étude que la procédure de vol permanente n'est pas adéquate, il convient de la modifier.

La disposition réfère à la notion de risque inacceptable. Cette notion n'est pas définie en tant que telle dans le droit européen, mais fait partie du système de gestion de la sécurité du prestataire de services du contrôle de la circulation aérienne, certifié.

Dans ce cas, toutes les études et consultations décrites dans la présente section doivent être réalisées. La période transitoire est assurée par l'existence de la procédure temporaire.

Afdeling I

*Permanente vliegprocedures**Onderafdeling I**Goedkeuring en wijziging van de permanente vliegprocedures*

Art. 4

Deze bepaling voorziet dat de koning de permanente vliegprocedures vastlegt, bij een door de Ministerraad overlegd besluit. Dit besluit zal aan de Gewesten voorgelegd worden voor overleg conform aan de bepalingen van de bijzondere wet inzake institutionele hervorming.

De goedkeuring van een permanente vliegprocedure is het voorwerp van een gedetailleerd proces beschreven in deze afdeling.

Art. 5

Dit artikel vermeldt het principe volgens hetwelke een permanente vliegprocedure, eenmaal aangenomen, enkel kan gewijzigd worden door de uitvoerende macht omwille van omstandige redenen. De wijziging kan maar gebeuren door opnieuw het hele gedetailleerde proces van de goedkeuring van de permanente vliegprocedures na te leven.

Omwille van redenen die uiteengezet zijn in de sectie met betrekking tot tijdelijke vliegprocedures, kan de opschorting van een permanente vliegprocedure voor een beperkte periode evenwel noodzakelijk blijken.

Wanneer een tijdelijke vliegprocedure wordt aangenomen na een opvolgingsstudie inzake veiligheid conform aan de verordening 2096/2005/EG van de Commissie van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, en wanneer uit die studie blijkt dat die permanente vliegprocedure niet adequaat is, wordt deze best gewijzigd.

Het dispositief verwijst naar het begrip van onaanvaardbaar risico. Dit begrip is op zich niet gedefinieerd in het Europees recht maar maakt deel uit van het veiligheidsbeheerssysteem van de gecertificeerde verlener van luchtverkeersleidingsdiensten.

In dat geval moeten alle studies en consultaties voorzien in deze afdeling gerealiseerd worden. De overgangperiode wordt verzekerd door het bestaan van de tijdelijke procedure.

*Sous-section II**Processus d'élaboration des procédures de vol permanentes*

Art. 6 et 7

Ces articles énoncent les personnes et les instances qui, en raison de leur qualité, peuvent officiellement initier le processus d'élaboration d'une procédure de vol permanente. Ces instances ont soit une responsabilité professionnelle en matière de sécurité, de gestion de l'espace aérien et d'exploitation équilibrée des aéroports, soit une compétence d'avis en la matière. La particularité reconnue à ces instances, est qu'elles ont le droit de recevoir une décision motivée de la part du Ministre quant au lancement de l'élaboration d'une procédure de vol permanente ou non.

Une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales pourrait avoir lieu notamment pour la désignation d'une autorité compétente pour accomplir les missions décrites dans la directive 2002/49/CE, précitée. Le cadre de cette concertation pourrait être fixé dans un accord de coopération entre les différentes entités concernées, visant à créer une telle autorité en commun.

Art. 8

§ 1^{er}. Une procédure de vol permanente doit répondre à trois critères décrits dans le chapitre III. Ces critères sont la sécurité, la capacité et la santé. Cet article décrit la première étape du processus d'élaboration d'une procédure de vol, constituée de la vérification scientifique du respect de ces critères.

La première étape du processus d'élaboration d'une procédure de vol permanente est également séquencée.

En premier lieu, il ne peut y avoir de procédure de vol qui ne réponde pas aux exigences de sécurité, telles que définies dans l'article 3.

Le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne s'est vu imposer certaines obligations par les réglementations européennes relatives à la gestion du trafic aérien (ATM – *Air Traffic Management*). A ce titre, il doit notamment veiller à ce que les modifications apportées au système ATM soient évaluées sous l'an-

*Onderafdeling II**Proces van totstandkoming van de vliegprocedures*

Art. 6 en 7

Deze artikels vermelden de personen en de instanties die, wegens hun kwaliteit, officieel het proces van de totstandkoming van een permanente vliegprocedure kunnen inleiden. Deze instanties hebben ofwel een professionele verantwoordelijkheid inzake de veiligheid, het beheer van het luchtruim en de evenwichtige exploitatie van luchthavens, ofwel een adviesbevoegdheid in dit gebied. De bijzondere status toegekend aan deze instanties bestaat erin dat ze het recht hebben om een gemotiveerde beslissing van de Minister te ontvangen wat betreft de invoering van de totstandkoming van een al dan niet permanente vliegprocedure.

Een overleg tussen de federale overheid en de gewestelijke overheden zou kunnen plaatsvinden, met name voor het aanduiden van een bevoegde autoriteit om de in de voornoemde richtlijn 2002/49/EG beschreven opdrachten uit te voeren. Het kader van dit overleg zou in een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende betrokken eenheden kunnen vastgelegd worden, met het oog op de gezamenlijke oprichting van een dergelijke autoriteit.

Art. 8

§ 1. Een permanente vliegprocedure moet beantwoorden aan drie criteria beschreven in hoofdstuk III. Deze criteria zijn, de veiligheid, de capaciteit en de gezondheid. Dit artikel beschrijft de eerste fase van het proces van de totstandkoming van een vliegprocedure, die bestaat uit de wetenschappelijke toetsing van de naleving van deze criteria.

De eerste fase van het proces van de totstandkoming van een permanente vliegprocedure is ook onderverdeeld in fases.

Ten eerste kan er geen vliegprocedure zijn die niet beantwoordt aan de veiligheidseisen, zoals gedefinieerd in artikel 3.

Aan de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten zijn zekere verplichtingen opgelegd door de Europese reglementeringen wat betreft het beheer van het luchtverkeer (ATM – *Air Traffic Management*). Daarom moet hij ook zorgen dat de aangebrachte wijzigingen op het ATM systeem geëvalueerd moeten worden vanuit de

gle de leurs conséquences sur le plan de la sécurité et à ce que les fonctions du système ATM soient classées selon leur niveau de criticité. Il doit ainsi s'assurer que son système de contrôle du trafic aérien garantit la sécurité de la navigation. Dans ce cadre, le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne doit étudier la procédure de vol proposée afin de confirmer ou infirmer sa faisabilité en terme de sécurité de la navigation aérienne (tant au sol que dans l'air), eu égard aux obligations, notamment les ESARR, auxquelles il doit répondre. Les ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*) sont des exigences réglementaires de sécurité EUROCONTROL.

§ 2. Les aspects de sécurité ne se limitent pas au maintien d'espacements suffisants entre les aéronefs ainsi qu'entre les aéronefs et les obstacles au sol pour éviter les collisions. Ils concernent également le risque aux tiers, tel que défini à l'article 3. Ce risque éventuel est évalué par la Direction générale du transport aérien (DGTA), qui vérifie également que l'étude fournie par le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne permet effectivement à ce dernier de remplir ses obligations de gestion en toute sécurité. Cette étude est communiquée à toutes les instances visées à l'article 6.

§ 3. Le critère de sécurité est le critère prioritaire. Par conséquent, si la procédure de vol proposée ne passe pas le test de ce critère, elle est abandonnée d'office.

§ 4. Si ce test aboutit à un résultat positif, un deuxième test est réalisé, celui de la capacité. L'exploitant de l'aéroport effectue une étude de capacité, avec le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne. Ces deux entités possèdent ensemble les informations permettant d'examiner le respect du deuxième critère.

§ 5. En même temps, le respect du critère de santé fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement, aux frais de la personne ayant initié le processus d'élaboration de la procédure de vol. L'impact sur l'environnement est étudié au regard de la pollution sonore et atmosphérique que la procédure de vol pourrait engendrer, ainsi que du respect par la procédure de vol proposée des réglementations adoptées dans le cadre de la protection d'un environnement sain.

Une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales pourrait avoir lieu notamment pour fixer le contenu le plus idoine possible pour permettre la vérification du critère de santé. Le cadre de cette concer-

invalshoek van hun gevolgen op het vlak van veiligheid en dat de functies van het ATM systeem geklasseerd zijn volgens hun niveau van kritische factoren. Hij moet zich ervan vergewissen dat zijn veiligheidssysteem de veiligheid van het luchtverkeer verzekert. In dit kader, moet de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten de voorgestelde vliegprocedure bestuderen om zijn haalbaarheid inzake de veiligheid van het luchtverkeer (zowel op de grond als in de lucht) te bevestigen of te ontkennen, gezien de verplichtingen waaraan hij moet beantwoorden, met name de ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*) die de reglementaire EUROCONTROL-veiligheidseisen zijn.

§ 2. De veiligheidsaspecten beperken zich niet tot het behoud van voldoende ruimte tussen de luchtvaartuigen en tussen de luchtvaartuigen en de hindernissen op de grond om botsingen te vermijden. Het betreft ook het risico voor derden, zoals gedefinieerd in artikel 3. Dit eventueel risico wordt geëvalueerd door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), dat ook nagaat dat de geleverde studie door de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten effectief toelaat om zijn beheersverplichtingen na te komen in alle veiligheid. Deze studie wordt medegedeeld aan alle instanties bedoeld in artikel 6.

§ 3. Het veiligheids criterium is het prioritaire criterium. Dientengevolge wordt de voorgestelde vliegprocedure ambtshalve verlaten, als ze niet voldoet aan dit criterium.

§ 4. Indien de toetsing positief is, wordt er een tweede toetsing uitgevoerd, namelijk die inzake de capaciteit. De rechtspersoon die de luchthaven uitbaat voert een capaciteitsstudie uit, met de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten. Deze twee entiteiten beschikken samen over de informatie die toelaat om de naleving van het tweede criterium te onderzoeken.

§ 5. Tegelijkertijd is de naleving van het gezondheids criterium het voorwerp van een milieueffectenstudie, op kosten van de persoon die het proces van totstandkoming van de vliegprocedure ingeleid heeft. De impact op het milieu wordt bestudeerd wat betreft de geluids- en luchtvervuiling die de vliegprocedure zou kunnen veroorzaken, alsook wat betreft de naleving van de geldende reglementeringen in het kader van de bescherming van een gezond leefmilieu door de voorgestelde vliegprocedure.

Er zou een overleg tussen de federale overheid en de gewestelijke overheden kunnen plaatsvinden, met name voor het aanduiden van een bevoegde autoriteit om de in de richtlijn 2002/49/EG beschreven opdracht

tation pourrait être fixé dans un accord de coopération entre les différentes entités concernées.

§ 6. Ce paragraphe prévoit la communication des études vérifiant les critères de capacité et de santé à toutes les instances visées à l'article 6, ainsi qu'aux Régions concernées par la procédure de vol.

Art. 9

Cet article prévoit une deuxième étape dans le processus d'élaboration d'une procédure de vol. Les instances visées à l'article 6 émettent leur avis, sur la base des études menées, quant à la procédure de vol envisagée.

Art. 10

Cet article est consacré à la troisième étape dans le processus d'élaboration d'une procédure de vol. Cette étape est caractérisée par une enquête publique. Les modalités de cette enquête sont fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Parmi ces modalités, seront notamment déterminées les personnes qui devront être consultées. Cette étape permet au pouvoir exécutif, à côté des études scientifiques, de mieux apprécier la perception de la population. Elle est le complément nécessaire aux études car il peut exister une différence entre ce qui est scientifiquement établi et ce qui est subjectivement ressenti. Cette étape permet de susciter une acceptation de la prise d'une décision et par là, d'atteindre un des buts recherchés par la loi, à savoir, la stabilité et la sécurité juridique.

Art. 11

Par cette disposition, la procédure de vol envisagée peut subir des modifications suite aux résultats des études et de l'enquête publique. Les éventuelles modifications font l'objet d'un nouvel examen de sécurité, de capacité et de santé afin de vérifier si l'une d'entre elles n'a pas rompu l'équilibre essentiel entre ces trois critères.

Art. 12

Cet article clôture le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes.

ten uit te voeren. Het kader van dit overleg zou in een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende betrokken eenheden kunnen vastgelegd worden.

§ 6. Deze paragraaf voorziet de mededeling van de studies die de capaciteits- en gezondheidscriteria nagaan aan al de instanties bedoeld in artikel 6, alsook aan de Gewesten betrokken door de vliegprocedure.

Art. 9

Dit artikel voorziet een tweede fase in het proces van totstandkoming van een vliegprocedure. De instanties bedoeld in artikel 6 brengen hun advies uit inzake de overwogen vliegprocedure, op basis van de gevoerde studies.

Art. 10

Dit artikel is gewijd aan de derde fase in het proces van totstandkoming van een vliegprocedure. Deze fase is gekenmerkt door een openbaar onderzoek. De modaliteiten van dit onderzoek zijn bepaald bij een in Ministerraad overlegd besluit. Onder deze modaliteiten zal met name bepaald worden welke personen geraadpleegd zullen moeten worden. Deze fase laat aan de uitvoerende macht toe om, naast de wetenschappelijke studies, beter de inschatting van de bevolking na te gaan. Zij is de noodzakelijke aanvulling bij studies omdat er een verschil kan bestaan tussen hetgeen wetenschappelijk is vastgesteld en hetgeen persoonlijk ervaren wordt. Deze fase laat toe om een aanvaarding te doen ontstaan van de besluitvorming en daardoor één van de nagestreefde doelstellingen van de wet te realiseren, namelijk, de stabiliteit en de rechtszekerheid.

Art. 11

Door deze bepaling, kan de overwogen vliegprocedure wijzigingen ondergaan als gevolg van de resultaten van de studies en van het openbare onderzoek. De eventuele wijzigingen worden het voorwerp van een nieuw veiligheids- en capaciteits- en gezondheids-examen om te verifiëren of één van die het essentiële evenwicht tussen die drie criteria niet heeft gebroken.

Art. 12

Dit artikel sluit het proces van totstandkoming van de permanente vliegprocedures af.

Section II

Procédures de vol temporaires

Art. 13

§ 1^{er}. Cet article expose les caractéristiques d'une procédure de vol temporaire. Etant donné sa nature exceptionnelle, la procédure de vol temporaire est limitée dans le temps à l'événement qui a créé le besoin de l'adopter. Si bien que l'Autorité de surveillance nationale devrait estimer dans sa décision la durée de validité d'une telle procédure de vol. Par événements ponctuels, il faut comprendre par exemple l'arrivée d'un chef d'État, une manifestation particulière, la réalisation de travaux, etc.

De même, une procédure de vol temporaire doit pouvoir être rectifiée suite à des développements de la réglementation de sécurité. Dans ce cas, une révision de la procédure de vol permanente qui s'avérerait inadéquate s'impose.

§ 2. Ce paragraphe détermine l'autorité compétente pour initier ces procédures de vol temporaires.

§ 3. Ce paragraphe détermine l'autorité compétente pour adopter ces procédures de vol temporaires.

En réponse à la remarque du Conseil d'État selon laquelle il n'est pas permis dans l'élaboration des procédures de vol temporaires d'ignorer complètement les critères de santé, le droit à la protection de la santé, à un environnement sain et à la vie privée, le gouvernement indique que, eu égard à leur nature exceptionnelle, ces procédures ne doivent pas nécessairement faire l'objet d'une étude approfondie de capacité et de santé, ni d'une enquête publique, qui requièrent un certain délai. Dans le cadre de leur élaboration, il doit cependant être tenu compte à tout le moins des informations relatives aux critères de santé et des droits énoncés par le Conseil d'État, disponibles au moment de leur adoption. Les procédures de vol temporaires ne sont obligatoirement soumises qu'à la vérification du critère de sécurité. Elles ne doivent pas faire l'objet d'une étude de sécurité à l'instar de celle requise pour les procédures de vol permanentes dans la mesure où cette étude est validée par l'autorité qui adopte les procédures de vol temporaires. Le contrôle de la sécurité fait partie de ses missions, il n'y a dès lors pas lieu de formaliser la vérification du respect de ce critère.

Afdeling II

Tijdelijke vliegprocedures

Art. 13

§ 1. Dit artikel bepaalt de kenmerken van een tijdelijke vliegprocedure. Gezien zijn uitzonderlijke aard is een tijdelijke vliegprocedure beperkt in de tijd tot de gebeurtenis die aan de basis lag van de noodzakelijke aanpassing. Dus de Nationale Toezichthoudende Instantie zou in zijn beslissing de geldigheidsduur van een dergelijke vliegprocedure moeten inschatten. Onder punctuele gebeurtenissen wordt bijvoorbeeld de komst van een staatshoofd, een specifieke manifestatie, het uitvoeren van werken, etc. verstaan.

Op dezelfde wijze moet een tijdelijke vliegprocedure tot stand gebracht kunnen worden na ontwikkelingen inzake de veiligheidsreglementering. In dat geval dient een wijziging te gebeuren van de permanente vliegprocedure die inadequaat blijkt.

§ 2. Deze paragraaf bepaalt de bevoegde autoriteit om het initiatief tot deze tijdelijke vliegprocedures te nemen.

§ 3. Deze paragraaf bepaalt de bevoegde autoriteit om deze tijdelijke vliegprocedures aan te nemen.

Als antwoord op de opmerking van de Raad van State dat het ontoelaatbaar is dat er bij de vaststelling van de tijdelijke vliegprocedures op geen enkele manier rekening zou worden gehouden met de gezondheidscriteria het recht op de bescherming van de gezondheid, een gezond leefmilieu en de het privéleven, wijst de regering er op dat deze procedures, gezien hun uitzonderlijke aard niet noodzakelijk het voorwerp uitmaken van een grondige capaciteits- en gezondheidsstudie, noch van een openbaar onderzoek, die een zekere tijd vergen. Bij de vaststelling ervan moet echter wel minstens rekening worden gehouden met de informatie die op het ogenblik van de aanneming reeds beschikbaar is met betrekking tot de door de Raad van State aangehaalde gezondheidscriteria en rechten. Ze moeten echter gebaseerd zijn op de al gekende informatie van hun aanneme. De tijdelijke vliegprocedures zijn enkel verplicht onderworpen aan het nagaan van het veiligheids criterium. Ze moeten niet het voorwerp zijn van een veiligheidsstudie naar het voorbeeld van die vereist voor de permanente vliegprocedures voor zover de studie door de autoriteit die de tijdelijke vliegprocedures aanneemt geldig is verklaard. Aangezien de controle van de veiligheid deel uitmaakt van haar doelstellingen, moet de verificatie van de naleving van dat criterium niet geformaliseerd worden.

§ 4. Ce paragraphe règle la communication de ces procédures.

§ 5. Ce paragraphe instaure une communication du ministre et des instances visées à l'article 6 en cas d'adoption de ce type de procédure de vol.

Section III

Déroptions aux procédures de vol

Art. 14

S'il est souhaitable d'instaurer une stabilité des procédures de vol, il est également souhaitable de pouvoir y déroger à tout moment lorsque la sécurité le requiert. Les raisons de sécurité peuvent être extrêmement variées et ponctuelles. Il peut par exemple s'agir de la présence d'obstacles (oiseaux, etc.) sur une piste, ou de conditions météorologiques défavorables.

CHAPITRE III

Critères pour l'élaboration de procédures de vol

Ce chapitre décrit les critères qui doivent être pris en considération lors de l'élaboration des procédures de vol.

Le critère de sécurité est le critère suprême. Les critères de capacité et de santé ne s'appliquent dès lors que dans la mesure où ils ne portent pas préjudice au critère de sécurité. Pendant le jour, le critère de santé s'applique dans le respect du critère de capacité. Pour la nuit, le critère de santé reprend le dessus sur le critère de capacité.

Section première

Sécurité des procédures de vol

Art. 15

Cet article prévoit que les procédures de vol doivent être élaborées dans le respect des exigences de sécurité, telles que définies dans l'article 3.

§ 4. Deze paragraaf regelt de mededeling van deze procedures.

§ 5. Deze paragraaf voert een communicatie van de minister en van de instanties bedoeld in artikel 6 in, in geval van aanneming van dit soort vliegprocedure.

Afdeling III

Uitzonderingen aan de vliegprocedures

Art. 14

Indien het wenselijk is om een stabiliteit van vliegprocedures te verzekeren, is het eveneens wenselijk om er op elk moment te kunnen afwijken wanneer de veiligheid het eist. De veiligheidsredenen kunnen zeer afwisselend en punctueel zijn. Het kan bijvoorbeeld gaan over de aanwezigheid van hindernissen (vogels, etc.) op een baan of over ongunstige weersomstandigheden.

HOOFDSTUK III

Criteria voor het bepalen van vliegprocedures

Dit hoofdstuk beschrijft de criteria die in aanmerking moeten genomen worden tijdens de totstandkoming van de vliegprocedures.

Het veiligheids criterium is het voornaamste criterium. De capaciteits- en gezondheids criteria zijn enkel van toepassing voor zover ze geen afbreuk doen aan het veiligheids criterium. Overdag is het gezondheids criterium van toepassing op voorwaarde van naleving van het capaciteits criterium. 's Nachts neemt het gezondheids criterium de overhand op het capaciteits criterium.

Afdeling I

Veiligheid van de vliegprocedures

Art. 15

Dit artikel voorziet dat de vliegprocedures moeten uitgewerkt worden met naleving van de veiligheidseisen, zoals vermeld in artikel 3.

Section II

Capacité

Art. 16

Cet article détermine le critère général de capacité. A l'exception des raisons de sécurité et des dispositions dans les deux paragraphes suivants, les procédures de vol doivent permettre de réaliser le nombre maximum de mouvements. Ce nombre maximum est convenu avec le fournisseur de service du trafic aérien, Belgocontrol, dans son contrat de gestion et avec l'exploitant de l'aéroport. En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, ce nombre est fixé dans la licence d'exploitation.

Durant les heures creuses, des procédures de vol qui ne garantissent pas le nombre maximum de mouvements peuvent être prévues. Les procédures de vol prévues de cette manière doivent toutefois permettre que le nombre de créneaux horaires demandés soit garanti. L'article n'implique donc aucune restriction d'exploitation mais prévoit simplement qu'à cause de la restriction des nuisances sonores et l'allègement pour les personnes potentiellement les plus touchées, l'on puisse utiliser une demande limitée de créneaux horaires durant les heures creuses pour prévoir les procédures de vol avec une capacité limitée.

Une capacité inférieure au nombre maximum de mouvements peut également être prévue pendant la nuit. Contrairement au paragraphe précédent, des procédures de vol qui impliquent un nombre de mouvements inférieur au nombre de mouvements demandés, peuvent être prévues pendant la nuit pour des raisons d'impact plus important des nuisances sonores sur la santé. Dans ce cas, il est question d'une restriction d'exploitation qui, pour ce qui concerne Bruxelles-National, peut être introduite conformément à l'Arrêté Royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National transposant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

*Afdeling II**Capaciteit*

Art. 16

Dit artikel bepaalt het algemeen criterium van capaciteit. Met uitzondering van redenen van veiligheid, en van de bepalingen in de twee volgende paragrafen, moeten de vliegprocedures toelaten het maximaal aantal bewegingen te realiseren. Dat maximum aantal is overeengekomen met de luchtverkeersdienstverlener, Belgocontrol, in zijn beheerscontract, en met de luchthavenexploitant. Wat de luchthaven van Brussel-Nationaal betreft, is dit aantal in de exploitatielicentie vastgelegd.

Tijdens de daluren kunnen er vliegprocedures voorzien worden die niet het maximum aantal bewegingen garanderen. De op die manier voorziene vliegprocedures moeten wel toelaten dat het gevraagde aantal slots gegarandeerd wordt. Het artikel impliceert dus geen exploitatiebeperking maar voorziet enkel dat, omwille van de beperking van de geluidshinder en de ontlasting van de potentieel meest gehinderden, gebruik kan gemaakt worden van een beperkte vraag aan slots tijdens de daluren om vliegprocedures met een beperkte capaciteit te voorzien.

Ook tijdens de nacht kan er een capaciteit voorzien worden die lager is dan het maximum aantal bewegingen. In tegenstelling tot de vorige paragraaf, kunnen tijdens de nacht, om redenen van een grotere impact op de gezondheid van geluidshinder, wel vliegprocedures voorzien worden die een aantal bewegingen impliceren die lager zijn dan het aantal gevraagde bewegingen. In dat geval is er sprake van een exploitatiebeperking die, voor wat betreft Brussel-Nationaal, kan ingevoerd worden conform het Koninklijk Besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal dat een omzetting is van de richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap.

Section III

Santé

Art. 17

Cet article précise que, dans les dispositions susmentionnées en matière de sécurité et de capacité, les procédures de vol sont ainsi élaborées que l'impact du trafic aérien sur la santé de la population est limité. Les articles de cette section indiquent ce qui doit être compris par la limitation de l'impact sur la santé de la population.

*Sous-section première**Les effets sur la santé causés par les nuisances sonores*

Art. 18

§ 1^{er}. La première forme d'impact du trafic aérien sur la santé vient des nuisances sonores créées par les avions. L'impact des nuisances sonores sur la santé est analysé par l'OMS qui considère l'impact du bruit environnant sur la santé par perturbation du sommeil comme étant fonction de la limite de bruit, du niveau de bruit moyen, de la fréquence des événements sonores, de la différence entre la limite de bruit et le bruit de fond et de la fréquence des composants sonores. Sur la base de la loi spéciale du 8 août 1980, les autorités fédérales n'ont pas de compétence en matière de bruit. C'est pourquoi, dans le cadre du processus décisionnel en matière de procédures de vol, des critères sont définis qui évaluent les modifications des procédures de vol sur la base de la correction relative qu'elles apportent concernant l'impact sur la santé de la population et la répartition équitable que le gouvernement a adoptée à cet effet dans sa ligne politique.

§ 2. Pour atteindre ce résultat, il est prévu que les procédures de vol sont élaborées de manière telle que les plans d'action qui sont adoptés sur la base de la directive 2002/49/CE du 25 juin, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement puissent être respectés. Cette directive n'est pas encore transposée en droit belge en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National. Sur la base de la suggestion faite par le Conseil d'État, section de législation, dans son avis 39.675/AG/4, du 4 avril 2006, le Roi a reçu une habilitation pour déterminer les plans d'actions qui doivent être

Afdeling III

Gezondheid

Art. 17

Dit artikel bepaalt dat binnen de bovenstaande bepalingen inzake veiligheid en inzake capaciteit de vliegprocedures zodanig uitgewerkt worden dat de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van de bevolking beperkt wordt. De artikelen van deze afdeling preciseren wat onder de beperking van de impact van de gezondheid van de bevolking wordt begrepen.

*Onderafdeling I**De impact op de gezondheid door geluidshinder*

Art. 18

§ 1. De eerste vorm van impact van vliegverkeer op de gezondheid komt via de geluidshinder die de vliegtuigen creëren. De impact van geluidshinder op de gezondheid is onderzocht door de WGO die de impact van omgevingslawaai op de gezondheid door slaapverstoring als een functie ziet van het pieklawaai, het gemiddeld geluidsniveau, de frequentie van de geluidsevenementen, het verschil tussen pieklawaai en achtergrondlawaai en de frequentie van de geluidscomponenten. Op basis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 heeft de federale overheid geen bevoegdheid inzake geluid. Daarom worden er in het kader van het besluitvormingsproces inzake vliegprocedures criteria gedefinieerd die wijzigingen van vliegprocedures evalueren op basis van de relatieve verbetering die ze aanbrengen met betrekking tot de impact op de gezondheid van de bevolking en de billijke spreiding die de regering daarvoor als beleidslijn heeft aangenomen.

§ 2. Om dit resultaat te bereiken, is het voorzien dat de vliegprocedures op zo'n manier uitgewerkt worden dat de actieplannen die op basis van de richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai aangenomen worden, kunnen nageleefd worden. Deze richtlijn is nog niet omgezet in Belgisch recht voor wat betreft de luchthaven Brussel-Nationaal. Op basis van de suggestie van de Raad van State, afdeling wetgeving, in zijn advies 39.675/AG/4, van 4 april 2006, is aan de Koning een machtiging toegekend om te bepalen met welke actie-

pris en considération. Il pourra ainsi désigner le plan d'action qui sera adopté sur la base d'une telle transposition réalisée par un accord de coopération. Un tel accord doit, selon le Conseil d'État, nécessairement intervenir pour régler cette question, les compétences de l'État fédéral et des Régions étant à ce point imbriquées que les entités respectives ne peuvent exercer unilatéralement leur compétence dans le respect du principe de proportionnalité. Si la loi devait s'appliquer à d'autres aéroports que celui de Bruxelles-National, le Roi désignerait les plans d'action en vigueur ou, si ces plans devaient être adoptés par diverses entités (fédéral et régional), les plans issus d'un accord de coopération.

Les plans d'action adoptés sur la base de la transposition de cette directive devront tendre à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit. Les mesures figurant dans ces plans répondront notamment aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères choisis par l'autorité compétente et s'appliquer en particulier aux zones les plus importantes déterminées par la cartographie stratégique du bruit.

Art. 19

Cet article précise que l'impact sonore doit être présenté par le biais d'une cartographie du bruit telle que prévue dans la législation européenne, et plus particulièrement dans la directive 2002/49/CE, précitée. Sur la base de la suggestion faite par le Conseil d'État, section de législation, dans son avis précité, le Roi a reçu habilitation pour déterminer les cartographies de bruit qui doivent être prises en considération. Il pourra ainsi désigner les cartes requises par les instruments internes de transposition de la directive précitée et les autorités habilitées par ailleurs à établir ces cartes. Bien que le Conseil d'État reconnaisse la compétence exclusive des Régions pour établir ces cartographies du bruit, une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales pourrait avoir lieu notamment en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, pour déterminer une méthodologie d'établissement des cartographies de bruit qui serviront de base à l'établissement d'un plan d'action commun. Le cadre de cette concertation pourrait être fixé dans un accord de coopération entre les différentes entités concernées.

plannen er rekening moet gehouden worden. Op die manier kan hij het actieplan aanduiden dat zal aangenomen worden door middel van een samenwerkingsakkoord. Een dergelijk akkoord is, volgens de Raad van State, noodzakelijk om deze kwestie te regelen aangezien de bevoegdheden van de federale overheid en de gewesten zodanig nauw met elkaar verbonden zijn dat de respectievelijke entiteiten hun bevoegdheden niet eenzijdig kunnen uitoefenen met respect voor het principe van proportionaliteit. Mocht de wet ook toepasbaar worden op andere luchthavens dan Brussel-Nationaal, dan zou de Koning ofwel de actieplannen aanduiden die reeds van kracht zouden zijn, ofwel, indien de plannen aangenomen moeten worden door middel van een gezamenlijk initiatief van de verschillende entiteiten (federaal en gewesten), de plannen die worden gemaakt op basis van een samenwerkingsakkoord.

De actieplannen die op basis van de omzetting van die richtlijn aangenomen zullen worden beogen het beheer van de geluidsproblemen en van de geluidseffecten met, als het nodig is, de geluidsvermindering inbegrepen. De in die plannen opgenomen maatregelen zullen met name beantwoorden aan de prioriteiten die uit de overschrijding van elk relevante limietwaarde of uit de toepassing van andere door de bevoegde autoriteit gekozen criteria kunnen voortvloeien, en die zich in het bijzonder van toepassing zijn op de belangrijkste zones bepaald in de strategische geluidsbelastingkaarten.

Art. 19

Dit artikel bepaalt dat de geluidsimpact moet worden voorgesteld via een geluidsbelastingkaart zoals voorzien in de Europese wetgeving, en meer bepaald in de voornoemde richtlijn 2002/49/EG. Op basis van de suggestie van de Raad van State, afdeling wetgeving, in zijn voornoemd advies, is de Koning gemachtigd om te bepalen met welke geluidsbelastingkaart er rekening moet gehouden worden. Hij zal op die manier de kaarten kunnen aanduiden die vereist worden op basis van de binnenlandse juridische instrumenten van omzetting van voornoemde richtlijn en de overheden die gemachtigd worden om deze kaarten te maken. Alhoewel de Raad van State de exclusieve bevoegdheid van de gewesten voor de opmaak van deze geluidsbelastingkaart erkent, zou een overleg tussen de federale overheid en de gewestelijke overheden kunnen plaatshebben, met name voor wat betreft de luchthaven van Brussel-Nationaal om een methodologie te bepalen voor de opmaak van geluidsbelastingkaarten die als basis zullen dienen voor de opmaak van een gemeenschappelijk actieplan. Het kader van dit overleg zou in een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende betrokken eenheden kunnen vastgelegd worden.

Art. 20

Cet article précise que la cartographie de bruit et les plans d'action mentionnés dans les deux précédents articles sont établis par la ou les autorités compétentes pour les aéroports désignées par le Roi, étant entendu que seront désignées les autorités habilitées par les instruments internes de transposition de la directive 2002/49/CE, précitée. En d'autres mots, la compétence du Roi est limitée à la constatation selon laquelle une autorité est compétente pour établir des cartographies du bruit et des plans d'action en vertu des instruments de transposition. En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales pourraient avoir lieu notamment pour créer une autorité compétente en commun dans cette matière (qui sera alors désignée par le Roi sur la base de cet article). Le cadre de cette concertation pourrait être fixé dans un accord de coopération entre les différentes entités concernées.

*Sous-section II**Les effets causés par les émissions de gaz*

Art. 21

Cet article précise que, lors de la détermination des procédures de vol, il faut tenir compte de l'impact des émissions de gaz des moteurs d'aviation. Pour le moment, il n'y a pas d'indication visant à dire que la nature et la quantité des émissions de moteurs d'aviation par rapport à d'autres sources de pollution de cette nature ont un impact substantiel sur la santé des riverains. Par précaution, il est précisé que lors de la modification d'une procédure de vol, il faut en analyser l'impact.

CHAPITRE IV

Contrôle

Art. 22

Cette disposition renvoie à la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne pour le contrôle du respect des procédures de vol.

Art. 23

Cet article prévoit un système de rapportage des infractions commises contre les procédures de vol.

Art. 20

Dit artikel preciseert dat de geluidsbelastingkaart en de actieplannen die in de twee vorige artikelen worden vermeld door de door de Koning aangeduide autoriteit(en) bevoegd voor de luchthavens gemaakt worden, met dien verstande dat die autoriteiten aangeduid zullen worden die gemachtigd zijn op basis van de binnenlandse juridische instrumenten ter omzetting van de voornoemde richtlijn 2002/49/EG. De bevoegdheid van de Koning is met andere woorden beperkt tot de vaststelling dat een autoriteit krachtens de omzettingsmaatregel bevoegd is voor het opstellen van geluidsbelastingkaarten en actieplannen. Wat de luchthaven van Brussel-Nationaal betreft, zou een overleg tussen de federale overheid en de gewestelijke overheden kunnen plaatshebben, met name om een gemeenschappelijke autoriteit terzake bevoegd te maken (die dan door de Koning zou worden aangeduid op basis van dit artikel). Het kader van dit overleg zou in een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende betrokken eenheden kunnen vastgelegd worden.

*Onderafdeling II**De impact van de gasemissies*

Art. 21

Dit artikel bepaalt dat er bij het bepalen van vliegprocedures rekening gehouden moet worden met de impact van de emissies van gassen van vliegtuigen. Op dit moment is er geen indicatie dat de aard en de hoeveelheid van de emissies van de vliegtuigen, in verhouding tot andere pollutiebronnen, van die aard is dat ze een substantiële impact hebben op de gezondheid van de omwonenden. Er is uit voorzorg bepaald dat bij een wijziging van een vliegprocedure de impact moet nagegaan worden.

HOOFDSTUK IV

Controle

Art. 22

Deze bepaling verwijst naar de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart voor wat de controle op de naleving van de vliegprocedures betreft.

Art. 23

Dit artikel voorziet een systeem van rapportering van de overtredingen van de vliegprocedures.

CHAPITRE V

Organes consultatifs

Art. 24

Cette disposition habilite le Roi à créer une commission consultative dans chaque aéroport visé par la loi. Le Roi en fixe le fonctionnement et la composition.

Art. 25 et 26

Ces articles prévoient les missions de la commission consultative. Cette commission est censée apporter des informations utiles au pouvoir exécutif, quant à la situation particulière existant autour d'un aéroport particulier, la réglementation qui y est en vigueur, etc.

CHAPITRE VI

Dispositions finales

L'avant-projet de loi contenait une disposition relative à la sanction d'un aéronef en cas d'infraction à une procédure de vol. Cette disposition a été supprimée dans la mesure où elle a été insérée entre-temps dans la loi du 22 février 2006 portant diverses dispositions en matière de transport.

Art. 27

Cet article porte entrée en vigueur.

L'application de cette loi n'est possible que si la directive 2002/49/CE est transposée en droit belge et si la transposition de cette directive permet à l'État fédéral d'élaborer des procédures de vol. Afin que l'entrée en vigueur de la présente loi suive l'approbation de l'accord de coopération transposant la directive 2002/49/CE, la loi entrera en vigueur à la date déterminée par le Roi.

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

HOOFDSTUK V

Adviesorganen

Art. 24

Deze bepaling machtigt de Koning om een adviescommissie te creëren in elke luchthaven waarop deze wet van toepassing is. De Koning regelt de werking en de samenstelling ervan.

Art. 25 en 26

Deze artikels bepalen de taken van de adviescommissie. Deze commissie wordt geacht nuttige informatie aan de uitvoerende macht te brengen, met betrekking tot de specifieke situatie rond een bepaalde luchthaven, de reglementering die daar geldt, enz.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Het voorontwerp van wet bevatte een bepaling met betrekking tot de sanctionering van een vliegtuig in het geval van een overtreding op een vliegprocedure. Deze bepaling is geschrapt aangezien ze ondertussen is bijgevoegd in de wet van 22 februari 2006 houdende diverse maatregelen inzake vervoer.

Art 27

Dit artikel bepaalt inwerkingtreding.

De toepassing van deze wet is enkel mogelijk als richtlijn 2002/49/EG in Belgisch recht wordt omgezet en als de omzetting van die richtlijn de Federale Staat toelaat om vliegprocedures uit te werken. Teneinde de inwerkingtreding van de wet te laten volgen op de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord ter omzetting van richtlijn 2002/49/EG, zal de wet in werking treden op de datum bepaald door de Koning.

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi relative à la fixation
des procédures de vol****Article premier**

La présente loi régit une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE I**Objectifs et définitions****Art. 2**

Les procédures de vol relatives aux aéroports sont établies, conformément à la présente loi. Elles visent l'utilisation sûre, stable et durable de l'espace aérien, tout en tenant compte de la sécurité, de la capacité et de la santé de la population.

Art. 3

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° DGTA: Direction générale du transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports;

2° Service du contrôle de la circulation aérienne: service assuré dans le but, d'une part, d'empêcher les abordages ou collisions entre aéronefs et les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles et, d'autre part, d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne. Le service du contrôle de la circulation aérienne comprend le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome;

3° Autorité de surveillance nationale (National Supervisory Authority): l'autorité de surveillance nationale visée à l'article 4 du règlement 549/2004/CE fixant le cadre pour la réalisation d'un ciel européen unique et à l'article 48 de la loi du 20 juillet 2005, portant diverses dispositions;

4° EUROCONTROL: l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne établie par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960 à Bruxelles et ratifiée par la loi du 12 mars 1962, comme modifiée par le protocole de Bruxelles du 12 février 1981, ratifié par la loi du 16 novembre 1984;

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet inzake het vastleggen
van vliegprocedures****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

HOOFDSTUK I**Doelstellingen en begrippen****Art. 2**

De vliegprocedures rond de luchthavens worden vastgesteld overeenkomstig deze wet en beogen de veilige, stabiele en duurzame exploitatie van het luchtruim rekening houdend met de eisen op het gebied van de veiligheid, de capaciteit en de volksgezondheid.

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° DGLV: Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

2° luchtverkeersleiding: dienstverlening met het doel om enerzijds aanvaringen of botsingen tussen luchtvaartuigen te voorkomen en botsingen tussen luchtvaartuigen en hindernissen op het manoeuvreerterrein te voorkomen en anderzijds een ordelijk en snel verloop van het luchtverkeer te bevorderen en te onderhouden. De luchtverkeersleiding bestaat uit de algemene verkeersleiding, de naderingsverkeersleiding en de plaatselijke verkeersleiding;

3° Nationale toezichthoudende instantie (National Supervisory Authority): de nationale toezichthoudende instantie bedoeld in artikel 4 van de verordening 549/2004/EG tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, en in artikel 48 van de wet van 20 juli 2005 houdende diverse maatregelen;

4° EUROCONTROL: de Europese Organisatie voor de veiligheid van de Luchtvaart, opgericht door het Internationaal Verdrag tot Samenwerking in het belang van de Veiligheid van de Luchtvaart, ondertekend op 13 december 1960 te Brussel en goedgekeurd door de wet van 12 maart 1962, zoals gewijzigd door het protocol van Brussel van 12 februari 1981, goedgekeurd door de wet van 16 november 1984;

5° Convention de Chicago: la Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago et ratifiée par la loi du 30 avril 1974;

6° mouvement: décollage ou atterrissage des aéronefs pour les vols réguliers et irréguliers;

7° créneau horaire: autorisation donnée par un aéroport, son coordonnateur ou son facilitateur d'utiliser à une date et une heure déterminées l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaire nécessaire à la mise en oeuvre d'un service aérien dans un aéroport en vue de décoller ou atterrir;

8° I.A.T.A.: «International Air Transport Association», association de droit canadien, dont le siège est à Montréal;

9° Saisons I.A.T.A.: saisons hivernale et estivale telles que définies par l'I.A.T.A.;

10° NOTAM: avis de Belgocontrol diffusé par télécommunication, donnant sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

11° Publication d'informations aéronautiques (AIP): publication officielle, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;

12° Procédure de vol: procédure propre au trafic aérien local, établissant la sélection des pistes en usage et les routes standards de départ et d'arrivée;

13° Exigences de sécurité: ensemble des réglementations belge et internationale relatives à la sécurité de la circulation aérienne (normes Eurocontrol, convention de Chicago, normes de vent, etc.);

14° Ministre: le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions;

15° Nuit opérationnelle: la période entre 23:00 et 05:59;

16° Jour opérationnel: la période entre 6:00 et 23:00;

17° Aéroport: un aéroport civil situé sur le territoire belge dont le trafic excède 50.000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire, en tenant compte de la moyenne enregistrée au cours des 3 années calendaires précédant l'application des dispositions de la présente loi;

18° Avion à réaction subsonique civil: avion dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage;

19° Risque aux tiers: risque constitué du risque individuel et du risque collectif;

5° Overeenkomst van Chicago: de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, goedgekeurd door de wet van 30 april 1974;

6° beweging: opstijgen of landen van luchtvaartuigen voor regelmatige en niet regelmatige vluchten;

7° slot: toestemming gegeven door een luchthaven, zijn coördinator of zijn tussenpersoon om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen;

8° I.A.T.A.: de «International Air Transport Association», een coöperatieve naar Canadees recht, gevestigd te Montréal;

9° I.A.T.A.-seizoenen: het winter- en zomerseizoen, zoals gedefinieerd door I.A.T.A.;

10° NOTAM: kennisgeving van Belgocontrol met inlichtingen omtrent de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure, -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat het operationeel luchtvaartpersoneel er tijdig kennis van neemt;

11° Luchtvaartgids(AIP): officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor het vliegverkeer;

12° Vliegprocedure: procedure eigen aan het lokaal vliegverkeer, het opstellen van de selectie van de banen in gebruik, en de standaard vertrek-en aankomstroutes;

13° Veiligheidseisen: het geheel van Belgische en internationale reglementering met betrekking tot de veiligheid van de luchtverkeersleiding (normen van Eurocontrol, conventie van Chicago, windnormen, etc.);

14° Minister: De minister bevoegd voor de luchtvaart;

15° Operationele nacht: de periode tussen 23:00 en 05:59;

16° Operationele dag: de periode tussen 6:00 en 23:00;

17° Luchthaven: een civiele luchthaven op het Belgisch grondgebied waarop per kalenderjaar meer dan 50000 vliegbewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen plaatsvinden, rekening houdend met het gemiddelde over de laatste drie kalenderjaren voordat de bepalingen van deze wet worden toegepast;

18° Civiele subsonische vliegtuigen: vliegtuig met een gecertificeerde maximum-startmassa van 34 000 kg of meer of met een gecertificeerde maximumcapaciteit voor het betrokken vliegtuigtype van meer dan 19 stoelen, de uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend;

19° Risico aan de derden: risico dat bestaat uit het individuele risico en het collectieve risico;

20° Risque individuel: probabilité pour une personne qui reste toute une année au même endroit de mourir à cause d'une chute d'avion;

21° Risque collectif: probabilité de voir n personnes mourir en même temps d'une chute d'avion;

22° Heures creuses: heures pendant lesquelles la capacité demandée est inférieure à la capacité maximale, telle que fixée dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des usages internationaux.

CHAPITRE II

Élaboration des procédures de vol

Section 1

Procédures de vol permanentes

Sous-section 1

Adoption et modification des procédures de vol permanentes

Art. 4

§ 1^{er}. Le Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres peut adopter les procédures de vol permanentes après le processus d'élaboration décrit dans cette section.

§ 2. Les procédures de vol permanentes sont établies dans le respect de la loi du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative.

Elles sont publiées au *Moniteur belge* et dans l'A.I.P.

Art. 5

Une procédure de vol permanente ne peut être modifiée que par une nouvelle procédure de vol permanente ou être suspendue par une procédure de vol temporaire.

Sous-section 2

Processus d'élaboration des procédures de vol permanentes

Art. 6

§ 1^{er}. Le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes est initié par une des instances suivantes:

20° Individueel risico: de kans dat een persoon die gedurende een heel jaar op dezelfde plaats verblijft, sterft door de crash van een vliegtuig;

21° Collectief risico: de kans dat n personen gelijktijdig sterven door de crash van een vliegtuig;

22° Daluren: uren tijdens dewelke de gevraagde capaciteit lager is dan de maximale capaciteit, die is vastgelegd in de exploitatie licentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken.

HOOFDSTUK II

Bepalen van vliegprocedures

Afdeling 1

Permanente vliegprocedures

Onderafdeling 1

Goedkeuring en wijziging van de permanente vliegprocedures

Art. 4

§ 1. De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit de permanente vliegprocedures goedkeuren na het proces van totstandkoming beschreven in deze afdeling.

§ 2. De permanente vliegprocedures worden vastgesteld met inachtneming van de wet van 18 juli 1966 op het taalgebruik in bestuurszaken.

Ze worden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* en in de A.I.P.

Art. 5

Een permanente vliegprocedure kan slechts worden gewijzigd door een nieuwe permanente vliegprocedure of opgeschort door een tijdelijke vliegprocedure.

Onderafdeling 2

Proces van totstandkoming van de vliegprocedures

Art. 6

§ 1. Het proces van totstandkoming van de permanente vliegprocedures wordt geïnitieerd of een van de volgende instanties:

1° Le prestataire de services du contrôle de la circulation aérienne;

2° La personne morale qui gère un aéroport entrant dans le champ d'application de la présente loi, dans la mesure où les procédures de vol sont uniquement applicables aux aéroports qu'ils gèrent;

3° Les présidents des commissions consultatives respectives visées aux articles 27 et suivants pour les procédures de vol dans la mesure où il s'agit de procédures de vol uniquement applicables à l'aéroport pour lequel la commission consultative est compétente.

4° la ou les autorités compétentes désignées en vertu de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

§ 2. Ces instances transmettent leur demande au ministre par pli recommandé.

Art. 7

Le ministre informe les instances visées à l'article précédent de sa décision motivée d'élaborer ou modifier ou non la procédure de vol permanente. Cette information a lieu dans les 30 jours.

Art. 8

§ 1^{er}. Le ministre envoie la proposition de procédure de vol permanente au prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne, qui rend une étude de sécurité vérifiant, dans le cadre de ses compétences, le respect du critère visé à l'article 15.

§ 2. L'étude est complétée, notamment en ce qui concerne le risque aux tiers, validée par la DGTA, et remise au ministre et aux autres instances visées à l'article 6 dans les soixante jours qui suivent l'envoi de la proposition conformément au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est négative, le processus d'élaboration de la procédure de vol est arrêté d'office.

§ 4. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, une étude de capacité est réalisée, à la diligence du ministre, conjointement par l'exploitant aéroportuaire concerné et le prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne. Cette étude vérifie le respect du critère visé à l'article 16.

§ 5. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, le demandeur fait effectuer, à ses frais, une étude d'impact sur l'environnement, comprenant un volet relatif à l'impact sur la santé, réalisée par des experts indépendants.

1° De verlener van luchtverkeersleidingsdiensten;

2° De rechtspersoon die een luchthaven uitbaat, die binnen het toepassingsgebied van deze wet valt, voor zover het vliegprocedures betreft die uitsluitend van toepassing zijn op de luchthaven die zij uitbaat;

3° De voorzitters van de in artikel 27 en volgende bedoelde respectieve adviescommissies voor de vliegprocedures voor zover het vliegprocedures betreft die uitsluitend van toepassing zijn op de luchthaven waarvoor de adviescommissie voor de vliegprocedures bevoegd is.

4° de aangeduide bevoegde autoriteit of autoriteiten krachtens richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï.

§ 2. Deze instanties maken hun voorstel over aan de minister per aangetekende zending.

Art. 7

De minister informeert de instanties bedoeld in het vorige artikel over zijn gemotiveerde beslissing om de procedure voor de totstandkoming of wijziging van permanente vliegprocedures al of niet te starten. Die informatie vindt plaats binnen de 30 dagen.

Art. 8

§ 1. De minister stuurt het voorstel van permanente vliegprocedure naar de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten die een veiligheidsstudie levert dat binnen het kader van zijn bevoegdheden de naleving van het criterium in artikel 15 verifieert.

§ 2. De studie wordt vervolledigd met name wat betreft het risico voor derden en gevalideerd door het DGLV en binnen de 60 dagen na de verzending van het voorstel conform paragraaf 1 overgemaakt aan de minister en de andere instanties bedoeld in artikel 6.

§ 3. In het geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie negatief is, wordt het proces van de totstandkoming van de vliegprocedure ambtshalve beëindigd.

§ 4. In het geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie positief is, zal een capaciteitsstudie, op vraag van de minister, gezamenlijk gerealiseerd worden door de rechtspersoon die de luchthaven uitbaat en de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten. Deze studie gaat de naleving van het criterium bedoeld in artikel 16 na.

§ 5. In het geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie positief is, laat de aanvrager op zijn kosten, een milieueffectenstudie, met daarin een luik betreffende de impact op de gezondheid, verrichten door onafhankelijke experts.

Ces études vérifient le respect du critère visé aux articles 17 à 22 et des réglementations en vigueur.

§ 6. Les études visées aux paragraphes 4 et 5 sont remises au ministre et aux instances visées à l'article 6 dans les 90 jours qui suivent la réception de l'étude de sécurité ou de sa copie.

Les études visées au paragraphe 5 sont transmises aux Régions concernées par la procédure de vol pour information.

Art. 9

Les instances visées à l'article 6 envoient au ministre, dans les 30 jours suivant la réception des études de capacité, de santé et d'environnement leurs avis respectifs sur les procédures de vol permanente proposées.

Art. 10

Le ministre organise dans les 15 jours suivant la réception de tous les avis visés dans l'article précédent, une enquête publique relative à la procédure de vol permanente proposée qui dure 60 jours. Le Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, fixe les modalités relatives à l'enquête publique.

Art. 11

La proposition de procédure de vol peut être amendée lors du processus d'élaboration, afin de tenir compte des études, avis et résultats de l'enquête publique. Les organismes ayant réalisé les études rendent un avis dans les 30 jours sur les amendements éventuels.

Art. 12

Lorsque à la fin de ce processus, le Ministre décide de ne pas soumettre au Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, la proposition de procédure de vol permanente, il communique sa décision motivée aux instances visées à l'article 6.

Section 2

Procédures de vol temporaires

Art. 13

§ 1^{er}. Les procédures de vol temporaires sont établies en vue de répondre à des changements de nature à rendre la procédure de vol en vigueur inapplicable ou de régler des

Deze studies gaan de naleving van het criterium bedoeld in de artikelen 17 tot 22 en de geldende reglementeringen na.

§ 6. De studies bedoeld in de paragrafen 4 en 5 worden overgemaakt aan de minister en de andere instanties bedoeld in artikel 6 binnen de 90 dagen na ontvangst van de veiligheidsstudie of een kopie ervan.

De studies bedoeld in paragraaf 5 worden ter informatie overgemaakt aan de Gewesten die betrokken zijn bij de vliegprocedure.

Art. 9

De instanties bedoeld in artikel 6 maken binnen de 30 dagen volgend op de ontvangst van de studies inzake capaciteit, gezondheid en leefmilieu hun respectievelijk gemotiveerd advies betreffende de voorgestelde permanente vliegprocedure aan de minister over.

Art. 10

De minister organiseert, binnen de 15 dagen na ontvangst van alle adviezen bedoeld in het vorige artikel, een openbaar onderzoek betreffende de voorgestelde permanente vliegprocedure, dat 60 dagen duurt. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de nadere regels voor de organisatie van het openbaar onderzoek.

Art. 11

Het voorstel van vliegprocedure mag tijdens het proces van totstandkoming geamendeerd worden teneinde rekening te houden met de studies, adviezen en resultaten van het openbaar onderzoek. De instellingen die de studies gerealiseerd hebben, brengen een advies uit binnen de 30 dagen over de eventuele amendementen.

Art. 12

Wanneer op het einde van deze totstandkoming de Minister beslist om het voorstel van permanente vliegprocedure niet aan de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, voor te leggen, deelt hij zijn gemotiveerde beslissing mee aan de instanties bedoeld in artikel 6.

Afdeling 2

Tijdelijke vliegprocedures

Art. 13

§ 1. De tijdelijke vliegprocedures worden bepaald met oog om wijzigingen van dien aard dat ze de geldende vliegprocedure ontoepasbaar maken te beantwoorden of om, punc-

événements ponctuels ou suite à une analyse de sécurité post-implémentation conformément aux exigences de sécurité.

Les procédures de vol temporaires sont limitées à l'évènement qui a conduit à leur établissement et ne sont pas reconductibles automatiquement.

§ 2. Les procédures de vol temporaires sont établies à l'initiative de l'Autorité de surveillance nationale ou sur proposition du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne et la personne morale qui exploite l'aéroport.

§ 3. Les procédures de vol temporaires sont arrêtées par l'Autorité de surveillance nationale sur avis du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne. Elles peuvent ne pas tenir compte des critères de capacité et de santé décrits dans le chapitre III.

§ 4. Les procédures de vol temporaires sont publiées par voie de NOTAM.

§ 5. L'Autorité de surveillance nationale informe le Ministre et les instances visées à l'article 6 de l'adoption de la procédure de vol temporaire.

Section 3

Dérogations dans l'exécution des procédures de vol

Art. 14

Dans l'exécution de ses missions, le service de contrôle de la circulation aérienne peut toujours déroger aux procédures de vol pour des raisons de sécurité.

Le commandant de bord peut déroger aux procédures de vol pour des raisons de sécurité après en avoir reçu, sauf cas de force majeure, l'autorisation par le service de contrôle de la circulation aérienne.

CHAPITRE III

Critères pour l'élaboration de procédures de vol

Section 1

Sécurité des procédures de vol

Art. 15

Les procédures de vols sont élaborées dans le respect des exigences de sécurité.

tuele gebeurtenissen of een post-implementatie veiligheidsanalyse conform aan de veiligheidsvereisten te regelen.

De tijdelijke vliegprocedures zijn beperkt tot de gebeurtenis die het instellen ervan noodzakelijk maakt en zijn niet automatisch verlengbaar.

§ 2. De tijdelijke vliegprocedures komen tot stand op initiatief van de Nationale Toezichthoudende Instantie, de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten of de rechtspersoon die een luchthaven uitbaat.

§ 3. De tijdelijke vliegprocedures worden beslist door de Nationale Toezichthoudende Instantie op advies van de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten. Ze moeten geen rekening houden met het criterium van capaciteit en gezondheid, beschreven in Hoofdstuk III.

§ 4. De tijdelijke vliegprocedures worden gepubliceerd per NOTAM.

§ 5. De Nationale Toezichthoudende Instantie informeert de Minister en de instanties bedoeld in artikel 6 van de aanname van een tijdelijke vliegprocedure.

Afdeling 3

Uitzonderingen in het uitvoeren van de vliegprocedures

Art. 14

De verlener van de luchtverkeersleidingsdiensten kan in de uitoefening van zijn opdrachten ten allen tijde afwijken van de vliegprocedures omwille van veiligheidsredenen.

De gezagvoerder van een luchtvaartuig mag afwijken van de vliegprocedures om veiligheidsredenen, na toestemming gekregen te hebben, behoudens overmacht, van de controle-dienst van het luchtverkeer.

HOOFDSTUK III

Criteria voor het bepalen van vliegprocedures

Afdeling 1

Veiligheid van de vliegprocedures.

Art. 15

De vliegprocedures komen tot stand met respect voor de veiligheidseisen.

Section 2

Capacité

Art. 16

§ 1^{er}. Sans préjudice de l'article 15, les procédures de vols sont élaborées afin de permettre d'atteindre le nombre maximal de mouvements par heure, fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes OACI et des usages internationaux.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, une procédure de vol ou une combinaison de procédures de vol pendant les heures creuses du jour, peut donner lieu à un certain nombre de mouvements qui est inférieur au nombre maximal de mouvements fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes OACI et des usages internationaux, sans toutefois être inférieur au nombre de créneaux horaires demandé.

§ 3. Par dérogation au § 1^{er}, une procédure de vol ou une combinaison de procédures de vol pour les opérations de nuit peut donner lieu à un nombre de mouvements inférieur au nombre maximal de mouvements fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes OACI et des usages internationaux de manière à réduire l'effet des nuisances sonores sur la santé.

Section 3

Santé

Art. 17

Sous réserve de l'application des articles 15 et 16, les procédures de vols sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population.

*Sous-section 1**Les effets sur la santé causés par les nuisances sonores*

Art. 18

§ 1^{er}. Les procédures de vols sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population causé par les nuisances sonores.

§ 2. Les procédures de vol permettent l'exécution des plans d'action adoptés sur la base de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Afdeling 2

Capaciteit

Art 16

§ 1. Onverminderd artikel 15, worden de vliegprocedures uitgewerkt zodanig dat het maximum aantal bewegingen per uur, vastgelegd in de exploitatielicentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken, kan bereikt worden.

§ 2. In afwijking van § 1, kan een vliegprocedure of een combinatie van vliegprocedures voor de daluren van de dag leiden tot een aantal bewegingen dat kleiner is dan het maximum aantal bewegingen, vastgelegd in de exploitatielicentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken, maar dat niet kleiner is dan het aantal gevraagde slots.

§ 3. In afwijking van § 1, kan een vliegprocedure of een combinatie van vliegprocedures voor de nachtoperaties leiden tot een aantal bewegingen dat kleiner is dan het maximum aantal bewegingen vastgelegd in de exploitatielicentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken teneinde de impact van geluidshinder op de gezondheid te beperken.

Afdeling 3

Gezondheid

Art. 17

Onverminderd de artikelen 15 en 16, worden de vliegprocedures zodanig uitgewerkt dat de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van de bevolking beperkt wordt.

*Onderafdeling 1**De impact op de gezondheid door geluidshinder*

Art. 18

§ 1. De vliegprocedures die worden uitgewerkt beperken de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van de bevolking veroorzaakt door geluidshinder.

§ 2. De vliegprocedures laten de uitvoering van de actieplannen, aangenomen op basis van de richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, toe.

Art. 19

L'impact sonore est restitué par une cartographie du bruit décrivant la situation sonore existante, conformément à la directive 2002/49/CE, précitée.

Art. 20

La cartographie du bruit et les plans d'action sont établis par la ou les autorités compétentes désignées en vertu de la directive 2002/49/CE, précitée.

Art. 21

L'instance responsable de l'établissement de la cartographie du bruit envoie annuellement, au plus tard le 1^{er} juillet suivant l'année pour laquelle la cartographie a été établie, la cartographie du bruit en question au Ministre et à la commission consultative visée aux articles 27 et suivants.

La cartographie du bruit est mise à la disposition du public.

*Sous-section 2**Les effets causés par les émissions de gaz*

Art. 22

Lors de l'établissement des procédures de vol, il est tenu compte en vue de la protection de la santé publique de l'impact des émissions de gaz causées par les moteurs d'aviation.

CHAPITRE IV

Autorité de contrôle

Art. 23

Le respect par les aéronefs des procédures de vol est contrôlé par l'autorité de contrôle, désignée par le Roi.

Art. 24

Les fonctionnaires et agents de l'autorité de contrôle sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions conformément au présent chapitre. Ils disposent d'un mandat de l'inspection aéronautique, conformément aux articles 38 à 42 de la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne, modifiée par la loi du 3 mai 1999.

Art. 19

De geluidsimpact is weergegeven door een geluidsbelastingkaart, die de huidige geluidssituatie beschrijft, in overeenstemming met de voornoemde richtlijn 2002/49/EG.

Art. 20

De geluidsbelastingkaart en de actieplannen worden opgesteld door de aangeduide bevoegde autoriteit of autoriteiten krachtens voornoemde richtlijn 2002/49/EG.

Art. 21

De instantie verantwoordelijk voor de opmaak van de geluidsbelastingkaart stuurt jaarlijks, uiterlijk op 1 juli volgend op het jaar waarvoor de geluidsbelastingkaart is opgesteld, de betreffende geluidsbelastingkaart naar de Minister en in de artikelen 27 en volgende bedoelde Adviescommissie.

De geluidsbelastingkaart wordt ter beschikking gesteld van het publiek.

*Onderafdeling 2**De impact van de gasemissies*

Art. 22

Bij het bepalen van vliegprocedures wordt, met het oog op de bescherming van de volksgezondheid, rekening gehouden met de impact van de emissies van gasen van vliegtuigen.

HOOFDSTUK IV

Controle-autoriteit

Art. 23

De naleving van de vliegprocedures door de vliegtuigen wordt gecontroleerd door de door de Koning aangeduide controle-autoriteit.

Art. 24

De ambtenaren en agenten van de controle-autoriteit zijn belast met de vaststelling van de inbreuken conform dit hoofdstuk. Ze beschikken over een mandaat van luchtvaartinspecteur conform de artikelen 38 tot 42 van de wet van 27 juni 1937 betreffende de reglementering van het luchtverkeer, gewijzigd door de wet van 3 mei 1999.

Art. 25

L'autorité de contrôle établit chaque année un rapport rendant compte des infractions constatées et de la suite qu'elle y a donné. Ce rapport est remis au Gouvernement et au Parlement.

CHAPITRE V

Organes consultatifs

Art. 26

§ 1^{er}. Le Roi peut instituer une commission consultative en matière de procédures de vol dans chaque aéroport.

§ 2. Le Roi fixe les modalités relatives au fonctionnement et à la composition de la commission consultative en matière de procédures de vol.

Art. 27

La commission consultative en matière de procédures de vol a pour objectif d'émettre un avis, des recommandations et des propositions sur toutes les matières relatives aux procédures de vol et qui tombent dans le champ d'application de la présente loi, et ce, sur sa propre initiative ou sur demande, de l'exploitant de l'aéroport, de la DGTA ou du Ministre.

Art. 28

La commission consultative formule annuellement un avis relatif aux procédures de vols en vigueur notamment sur la base de la cartographie du bruit. Cet avis est envoyé au ministre au plus tard le 1^{er} septembre de l'année suivant l'année à laquelle il se rapporte.

CHAPITRE V

Dispositions finales

Art 29

Dans l'article 21 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un second alinéa rédigé comme suit:

«Est puni d'une amende de cinq cents euros à cinq mille euros, la compagnie aérienne ou le commandant de l'aéronef qui ne respecte pas les procédures de vol publiées dans la Publication d'informations aéronautiques (A.I.P.), qui lui sont assignées par les services de contrôle de la circulation aérienne.».

Art. 25

De controle-autoriteit maakt jaarlijks een verslag op over de vastgestelde overtredingen en het gevolg dat eraan gegeven is. Dit verslag wordt aan de Regering en aan het Parlement doorgegeven.

HOOFDSTUK V

Adviesorganen

Art. 26

§ 1. De Koning kan voor elke luchthaven een adviescommissie inzake vliegprocedures oprichten.

§ 2. De Koning bepaalt de modaliteiten betreffende de werking en de samenstelling van de adviescommissie inzake vliegprocedures.

Art. 27

De adviescommissie inzake vliegprocedures heeft tot doel advies te geven, aanbevelingen te doen en voorstellen te formuleren over alle aangelegenheden met betrekking tot de vliegprocedures die binnen het toepassingsgebied van onderhavige wet vallen en dit, op eigen initiatief of op verzoek van de luchthavenexploitant, het DGLV of de Minister.

Art. 28

De Adviescommissie formuleert jaarlijks een advies inzake de in gebruik zijnde vliegprocedures onder meer op basis van de geluidsbelastingkaart. Dit advies wordt aan de Minister gestuurd uiterlijk op 1 september van het jaar volgend op het jaar waarop het advies betrekking heeft.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Art. 29

In artikel 21 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, wordt een tweede lid ingelast, luidende:

«Wordt gestraft met een geldboete van vijfhonderd euro tot vijfduizend euro, de luchtvaartmaatschappij of de gezagvoerder van het luchtvaartuig die de in de Luchtvaartgids (A.I.P.) gepubliceerde vliegroutes, die hem zijn opgelegd door de diensten van de luchtverkeersleiding, niet naleeft.».

Art. 30

En attendant l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de cette loi, le Roi fixe, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, les procédures de vol applicables.

Cet arrêté royal est confirmé par la loi dans les 18 mois de son adoption. La confirmation rétroagit à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté précité et vaut jusqu'à l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de cette loi et au plus tard jusqu'au 1^{er} septembre 2008.

Art. 31

La loi entre en vigueur le jour de sa publication dans le Moniteur Belge.

Pour les aéroports au départ ou à l'arrivée desquels plusieurs Régions sont concernées, les articles 6, 4°; 18, § 2; 19 et 20 entrent en vigueur le jour déterminé dans l'accord de coopération conclu par l'État fédéral et les Régions concernées relatif à la mise en œuvre commune de la directive 2002/49/CE.

Dans l'attente de l'entrée en vigueur des articles 6, 4°; 18, § 2; 19 et 20, le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les dispositions utiles à l'application de la loi.

Art. 30

In afwachting van de aannname van nieuwe permanente vliegprocedures krachtens deze wet, bepaalt de Koning, met een in Ministerraad overlegd besluit, de geldende vliegprocedures.

Dit koninklijk besluit is bevestigd door de wet binnen de 18 maanden van zijn aannname. De bevestiging heeft terugwerkende kracht tot de datum van inwerkingtreding van het voorvermeld besluit en geldt tot de aannname van nieuwe permanente vliegprocedures krachtens deze wet en tot ten laatste 1 september 2008.

Art 31

De wet treedt in werking op de dag van zijn publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Voor wat betreft de luchthavens waarvan de vertrekken en landingen meerdere Gewesten betreffen, treden de artikelen 6,4°; 18,§ 2; 19 en 20 in werking op de dag bepaald in het samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de federale staat en de betrokken gewesten inzake de gemeenschappelijke uitvoering van de richtlijn 2002/49/CE.

In afwachting van de inwerkingtreding van de artikelen 6,4°; 18,§ 2; 19 en 20, bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit, de beschikkingen die nodig zijn voor de uitvoering van de wet.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 39.675/AG/4

Le CONSEIL D'ÉTAT, quatrième chambre et assemblée générale de la section de législation, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 1^{er} décembre 2005, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi «relative à la fixation des procédures de vol» (n° de rôle 39.523/4), demande complétée, après application de l'article 84bis des lois coordonnées sur le Conseil d'État, par une lettre dudit Ministre du 28 décembre 2005 (n° de rôle 39.675/4) et transformée le 23 mars 2006 en une demande d'avis dans un délai de cinq jours ouvrables prorogé à huit jours ouvrables ^(*), après avoir examiné l'affaire en ses séances du 29 mars 2006 (quatrième chambre) et du 4 avril 2006 (assemblée générale), a donné à cette dernière date l'avis suivant:

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996 et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, la lettre du 23 mars 2006 transformant la demande d'avis selon la procédure ordinaire en demande d'avis urgente reprend la motivation suivante:

«Cet avant-projet de loi avait été inscrit le 1^{er} décembre 2005 sous le numéro de rôle 39.523/4 et ensuite, dans le rôle d'attente en application de l'article 84bis des lois coordonnées sur le Conseil d'État. Il a été réinscrit sous le numéro de rôle 39.675/4 le 28 décembre 2005. Lors de ma demande initiale, aucun délai n'avait été requis au Haut Collège quant à l'examen de l'avant-projet.

Toutefois, en raison du caractère urgent que revêt dorénavant l'avant-projet de loi, il me serait agréable de recueillir cet avis dans le délai prescrit par l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées.

En effet, la Cour d'appel de Bruxelles, 8^e Chambre, a rendu un arrêt sur le recours formé par des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National contre une décision rendue par le Tribunal de Première Instance. Cet arrêt interdit à l'État belge de faire subir aux habitants de la périphérie Nord et de la périphérie Est plus de nuisances sonores produites par l'atterrissage et le décollage des aéronefs que celles qui découleraient du résultat pondéré de la dispersion de cette nuisance lorsque tous les riverains des zones se situant en bout de piste sont traités de la même manière. L'État belge est sommé de prendre les décisions nécessaires pour se conformer à cette interdiction

(*) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui dispose que le délai de cinq jours ouvrables est prorogé à huit jours ouvrables dans le cas où l'avis est donné par l'assemblée générale en application de l'article 85.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 39.675/AG/4

De RAAD VAN STATE, vierde kamer en algemene vergadering van de afdeling wetgeving, op 1 december 2005 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet «inzake het vastleggen van vliegprocedures» (rolnummer 39.523/4), waarbij de adviesaanvraag, waarvoor geen termijn is bepaald, na toepassing van artikel 84bis van de gecoördineerde wetten op de Raad van State is aangevuld met een brief van de genoemde Minister van 28 december 2005 (rolnummer 39.675/4) en op 23 maart 2006 in een advies aanvraag, binnen een termijn van vijf werkdagen verlengd tot acht werkdagen ^(*) veranderd, heeft, na de zaak te hebben onderzocht op de zittingen van 29 maart 2006 (vierde kamer) en 4 april 2006 (algemene vergadering en vierde kamer), op laatstvermelde datum het volgende advies gegeven:

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In de brief van 23 maart 2006, die het verzoek om een advies volgens de gewone procedure omzet in een verzoek om een dringend advies, luidt de motivering:

«Cet avant-projet de loi avait été inscrit le 1^{er} décembre 2005 sous le numéro de rôle 39.523/4 et ensuite, dans le rôle d'attente en application de l'article 84bis des lois coordonnées sur le Conseil d'État. Il a été réinscrit sous le numéro de rôle 39.675/4 le 28 décembre 2005. Lors de ma demande initiale, aucun délai n'avait été requis au Haut Collège quant à l'examen de l'avant-projet.

Toutefois, en raison du caractère urgent que revêt dorénavant l'avant-projet de loi, il me serait agréable de recueillir cet avis dans le délai prescrit par l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées.

En effet, la Cour d'appel de Bruxelles, 8^e Chambre, a rendu un arrêt sur le recours formé par des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National contre une décision rendue par le Tribunal de Première Instance. Cet arrêt interdit à l'État belge de faire subir aux habitants de la périphérie Nord et de la périphérie Est plus de nuisances sonores produites par l'atterrissage et le décollage des aéronefs que celles qui découleraient du résultat pondéré de la dispersion de cette nuisance lorsque tous les riverains des zones se situant en bout de piste sont traités de la même manière. L'État belge est sommé de prendre les décisions nécessaires pour se conformer à cette interdiction

(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State waarin wordt bepaald dat de termijn van vijf werkdagen verlengd wordt tot acht werkdagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de algemene vergadering met toepassing van artikel 85.

dans les trente jours de la notification de l'arrêt et d'exécuter ces décisions dans les quarante jours de la notification sous peine des astreintes respectives suivantes: 25.000 euros par jour de retard avec un maximum de 2.500.000 euros; 10.000 euros par jour de retard avec un maximum de 2.500.000 euros.

L'avant-projet de loi soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'État offre un cadre juridique à la fixation de procédures de vol, permettant d'offrir la sécurité et la stabilité nécessaires au trafic aérien et de donner une meilleure garantie de sécurité juridique aux citoyens et aux autorités de ce pays.

Il est dès lors impératif d'adopter d'urgence l'avant-projet de loi qui constitue l'instrument juridique nécessaire à l'adoption et à l'exécution des décisions que la Cour d'appel impose à l'État belge de toute urgence.»

*
* * *

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-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, et aux questions qui y sont liées.

Sur ces dernières questions, compte tenu du bref délai qui lui a été imparti, la section de législation n'a pu procéder toutefois à un examen exhaustif de l'avant-projet.

I. La portée de l'avant-projet

1. L'avant-projet de loi tend à établir un cadre juridique à la fixation des procédures de vol relatives aux aéroports civils situés sur le territoire belge dont le trafic répond aux critères mentionnés à l'article 3, 17° ⁽¹⁾, son objectif étant

«d'offrir la sécurité et la stabilité nécessaires au trafic aérien et de donner une meilleure garantie de sécurité juridique aux citoyens et aux autorités de ce pays».

Sa portée générale est présentée comme suit dans l'exposé des motifs:

«La loi crée un cadre juridique à l'élaboration des procédures de vol, qui constitue l'exercice de la compétence fédérale en matière de circulation aérienne. Elle limite la marge d'appréciation du pouvoir exécutif afin de lui imposer de prendre ses décisions après un long processus de maturation. Ce pro-

⁽¹⁾ Selon l'exposé des motifs et le commentaire de l'article 3, seul l'aéroport de Bruxelles-National est ainsi actuellement visé mais d'autres aéroports belges pourraient l'être dans l'avenir.

dans les trente jours de la notification de l'arrêt et d'exécuter ces décisions dans les quarante jours de la notification sous peine des astreintes respectives suivantes: 25.000 euros par jour de retard avec un maximum de 2.500.000 euros; 10.000 euros par jour de retard avec un maximum de 2.500.000 euros.

L'avant-projet de loi soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'État offre un cadre juridique à la fixation de procédures de vol, permettant d'offrir la sécurité et la stabilité nécessaires au trafic aérien et de donner une meilleure garantie de sécurité juridique aux citoyens et aux autorités de ce pays.

Il est dès lors impératif d'adopter d'urgence l'avant-projet de loi qui constitue l'instrument juridique nécessaire à l'adoption et à l'exécution des décisions que la Cour d'appel impose à l'État belge de toute urgence.»

*
* * *

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, 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 voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten, alsmede tot de eraan verbonden aangelegenheden.

De afdeling wetgeving heeft, gelet op de korte termijn die haar was toegemeten, het voorontwerp ter zake van de laatstgenoemde aangelegenheden evenwel niet exhaustief kunnen onderzoeken.

I. Strekking van het voorontwerp

1. Het voorontwerp van wet strekt ertoe een juridisch kader te scheppen voor het vastleggen van de vliegprocedures voor de civiele luchthavens gelegen op het Belgische grondgebied waarvan het aantal vliegbewegingen beantwoordt aan de criteria vermeld in artikel 3, 17° ⁽¹⁾, met als doel

«de nodige veiligheid en stabiliteit te bieden aan het vliegverkeer en een betere garantie van rechtszekerheid te geven aan de burgers en overheden van dit land».

De algemene strekking ervan wordt in de memorie van toelichting als volgt omschreven:

«De wet creëert een juridisch kader voor de uitwerking van vliegprocedures, dat de uitoefening vormt van de federale bevoegdheid inzake luchtverkeer. Zij beperkt de beoordelingsmarge van de uitvoerende macht door deze op te leggen om zijn beslissingen te nemen na een lang rijpingsproces. Dit

⁽¹⁾ Volgens de memorie van toelichting en de commentaar bij artikel 3 wordt thans alleen de luchthaven Brussel-Nationaal bedoeld, maar kunnen in de toekomst ook andere Belgische luchthavens in aanmerking komen.

cessus permet une prise de décision basée sur des études scientifiques, des avis d'experts et d'une enquête publique. Les procédures de vol acquièrent par là une plus grande stabilité garantissant la sécurité de l'espace aérien belge et des zones survolées, ainsi qu'une plus grande sécurité juridique. De même, le cadre offert permet un développement économique durable des aéroports, dans le respect de la santé de la population et de la protection d'un environnement sain, tel qu'énoncé dans les articles 23 de la Constitution et 8 de la Convention européenne des droits de l'homme».

Ces objectifs sont confirmés par l'article 2 de l'avant-projet.

2. L'avant-projet prévoit des «procédures de vol permanentes» et des «procédures de vol temporaires», outre une faculté de dérogation.

La notion de procédure de vol est définie comme suit par l'article 3, 12°, de l'avant-projet:

«procédure propre au trafic aérien local, établissant la sélection des pistes en usage et les routes standards de départ et d'arrivée».

3. L'article 4 de l'avant-projet habilite le Roi à adopter, par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les procédures de vol permanentes, à l'initiative et sur l'avis ⁽²⁾ des «instances» énumérées par l'article 6, § 1^{er}, de l'avant-projet et selon une procédure qui se fonde sur une «étude de sécurité», une «étude de capacité» et une «étude d'impact sur l'environnement, comprenant un volet relatif à l'impact sur la santé» ⁽³⁾. En cas d'étude de sécurité négative, le processus d'élaboration de la procédure de vol est «arrêté d'office» et il n'est pas procédé aux deux autres études ⁽⁴⁾. S'agissant des études d'impact sur l'environnement, elles ont pour objet de «vérifi[er] le respect du critère visé aux articles 17 à 22 et des réglementations en vigueur» ⁽⁵⁾; le «critère visé aux articles 17 à 22» est le critère de santé ⁽⁶⁾.

Le «processus d'élaboration» de la procédure de vol permanente comprend notamment une enquête publique ⁽⁷⁾.

4. Aux termes de l'article 13, § 1^{er}, de l'avant-projet,

«Les procédures de vol temporaires sont établies en vue de répondre à des changements de nature à rendre la procédure des vols inapplicable ou de régler des événements ponctuels ou suite à une analyse de sécurité post-implémentation conformément aux exigences de sécurité.

⁽²⁾ Article 9 de l'avant-projet.

⁽³⁾ Article 8 de l'avant-projet. Voir aussi les articles 17 à 22 de l'avant-projet.

⁽⁴⁾ Article 8, § 3, de l'avant-projet.

⁽⁵⁾ Article 8, § 5, alinéa 2, de l'avant-projet.

⁽⁶⁾ Voir, ci-après, les n^{os} 8 à 10.

⁽⁷⁾ Article 10 de l'avant-projet.

proces laat toe om een beslissing te nemen gebaseerd op wetenschappelijke studies, adviezen van experts en een openbaar onderzoek. Daardoor verkrijgen de vliegprocedures een grotere stabiliteit en wordt de veiligheid van het Belgisch luchtruim en de overvlogen zones, alsook een grotere rechtszekerheid gegarandeerd. Op dezelfde wijze, laat het kader een duurzame economische ontwikkeling van de luchthavens toe met het respect voor de volksgezondheid en de bescherming van een gezond leefmilieu, zoals vermeld in de artikelen 23 van de Grondwet en 8 van de Europese Conventie van de rechten van de mens».

Die doelstellingen worden bevestigd in artikel 2 van het voorontwerp.

2. Het voorontwerp voorziet in «permanente vliegprocedures» en in «tijdelijke vliegprocedures», en daarnaast de mogelijkheid tot afwijking ervan.

Het begrip vliegprocedure wordt in artikel 3, 12°, van het voorontwerp als volgt omschreven:

«procedure eigen aan het lokaal vliegverkeer, het opstellen van de selectie van de banen in gebruik, en de standaard vertrek- en aankomstroutes».

3. Artikel 4 van het voorontwerp machtigt de Koning om bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Minister-raad de permanente vliegprocedures aan te nemen op initiatief en na advies ⁽²⁾ van de «instanties» opgesomd in artikel 6, § 1, van het voorontwerp en volgens een procedure gebaseerd op een «veiligheidsstudie», een «capaciteitsstudie» en een «milieueffectenstudie, met daarin een luik betreffende de impact op de gezondheid» ⁽³⁾. Indien de veiligheidsstudie negatief is, wordt het proces van de totstandkoming van de vliegprocedure «ambtshalve beëindigd» en worden de overige twee studies niet aangevat ⁽⁴⁾. De milieueffectenstudies hebben tot doel «de naleving van het criterium bedoeld in de artikelen 17 tot 22 en de geldende reglementeringen» na te gaan ⁽⁵⁾; het «criterium bedoeld in de artikelen 17 tot 22» is het gezondheids-criterium ⁽⁶⁾.

Het «proces van de totstandkoming» van de permanente vliegprocedure omvat onder meer een «openbaar onderzoek»⁽⁷⁾.

4. Artikel 13, § 1, van het voorontwerp bepaalt:

«De tijdelijke vliegprocedures worden bepaald met het oog om wijzigingen van dien aard dat ze de geldende vliegprocedure ontoepasbaar maken te beantwoorden of om, punctuele gebeurtenissen of een post-implementatie veiligheids-halve conform aan de veiligheidsvereisten te regelen.

⁽²⁾ Artikel 9 van het voorontwerp.

⁽³⁾ Artikel 8 van het voorontwerp. Zie eveneens de artikelen 17 tot 22 van het voorontwerp.

⁽⁴⁾ Artikel 8, § 3, van het voorontwerp.

⁽⁵⁾ Artikel 8, § 5, tweede lid, van het voorontwerp.

⁽⁶⁾ Zie de nrs. 8 tot 10 hierna.

⁽⁷⁾ Artikel 10 van het voorontwerp.

Les procédures de vol temporaire sont limitées à l'événement qui a conduit à leur établissement et ne sont pas reconductibles automatiquement.»

Ces procédures temporaires, qui «peuvent ne pas tenir compte des critères de capacité et de santé»⁽⁸⁾, sont arrêtées par l'Autorité de surveillance nationale selon une procédure faisant l'objet de l'article 13. Cette «Autorité de surveillance nationale» est le service «BSA-ANS (Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services)» créé au sein de la direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports⁽⁹⁾.

5. En vertu de l'article 14 de l'avant-projet, le service de contrôle de la circulation aérienne et le commandant de bord peuvent déroger aux procédures de vol pour des raisons de sécurité.

6. Le chapitre III de l'avant-projet énonce les critères dont il doit être tenu compte pour «les procédures de vol». Il s'agit de critères de sécurité, de capacité et de santé. Toutefois, comme il a été exposé sous le n° 4, seules les exigences de sécurité doivent être respectées pour les procédures de vol temporaire⁽¹⁰⁾, les deux autres critères pouvant ne pas être pris en compte pour ces procédures.

7. Les critères de capacité sont ceux qui «permett[ent] d'atteindre le nombre maximal de mouvements par heure, fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes OACI et des usages internationaux»⁽¹¹⁾, des dérogations en la matière étant prévues pour «les heures creuses du jour» et «les opérations de nuit»⁽¹²⁾.

8. Les critères relatifs à la santé dont il doit être tenu compte pour les procédures permanentes de vol en tout cas portent d'une part sur «[l]es effets sur la santé causés par les nuisances sonores»⁽¹³⁾ et d'autre part sur «[l]es effets causés par les émissions de gaz»⁽¹⁴⁾.

⁽⁸⁾ Article 13, § 3, deuxième phrase, de l'avant-projet.

⁽⁹⁾ Article 3, 3°, de l'avant-projet, combiné avec l'article 4 du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, l'article 48 de la loi du 20 juillet 2005 portant des dispositions diverses et l'arrêté royal du 14 février 2006 portant création d'une autorité de surveillance nationale (NSA) des services de la navigation aérienne.
À l'article 3, 3°, de l'avant-projet, l'intitulé de la loi précitée du 20 juillet 2005 est mentionné de manière erronée. Dans la version néerlandaise, il faut écrire «houdende diverse bepalingen» et, dans la version française, l'intitulé suivant est correct: «portant des dispositions diverses».

⁽¹⁰⁾ L'article 15 de l'avant-projet confirme cette exigence.

⁽¹¹⁾ Article 16, § 1^{er}, de l'avant-projet.

⁽¹²⁾ Article 16, §§ 2 et 3, de l'avant-projet.

⁽¹³⁾ Chapitre III, section 3, sous-section 1 (articles 18 à 21), de l'avant-projet.

⁽¹⁴⁾ Chapitre III, section 3, sous-section 2 (article 22), de l'avant-projet.

De tijdelijke vliegprocedures zijn beperkt tot de gebeurtenis die het instellen ervan noodzakelijk maakt en zijn niet automatisch verlengbaar.»

Die tijdelijke procedures, die «geen rekening [moeten] houden met het criterium van capaciteit en gezondheid»⁽⁸⁾, worden vastgelegd door de Nationale Toezichthoudende Instantie, volgens een procedure omschreven in artikel 13. Die «Nationale Toezichthoudende Instantie» is de dienst «BSA-ANS (Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services)» opgericht binnen het directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer⁽⁹⁾.

5. Krachtens artikel 14 van het voorontwerp kunnen de verlener van luchtverkeersleidingdiensten en de gezagvoerder van een luchtvaartuig om veiligheidsredenen afwijken van de vliegprocedures.

6. Hoofdstuk III van het voorontwerp bepaalt de criteria waarmee rekening moet worden gehouden met betrekking tot de «vliegprocedures». Het betreft de criteria inzake de veiligheid, de capaciteit en de gezondheid. Zoals onder nr. 4 is uiteengezet, hoeven voor de tijdelijke vliegprocedures echter alleen de vereisten op het stuk van de veiligheid te worden nageleefd⁽¹⁰⁾; de overige twee criteria hoeven niet in aanmerking te worden genomen voor die procedures.

7. De capaciteitscriteria zijn die waardoor «het maximum aantal bewegingen per uur, vastgelegd in de exploitatielicentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken»⁽¹¹⁾, kan bereikt worden», terwijl de afwijkingen terzake bedoeld zijn voor de «daluren van de dag» en de «nachtoperaties»⁽¹²⁾.

8. De criteria betreffende de gezondheid waarmee in alle gevallen rekening moet worden gehouden voor de permanente vliegprocedures betreffen, enerzijds, de «impact op de gezondheid door geluidshinder»⁽¹³⁾, en, anderzijds, de «impact van de gasemissies»⁽¹⁴⁾.

⁽⁸⁾ Artikel 13, § 3, tweede volzin, van het voorontwerp.

⁽⁹⁾ Artikel 3, 3°, van het voorontwerp, gelezen in samenhang met artikel 4 van verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, met artikel 48 van de wet van 20 juli 2005 houdende diverse bepalingen en met het koninklijk besluit van 14 februari 2006 tot oprichting van een nationale toezichthoudende instantie (NSA) van de luchtvaarnavigatiediensten. In artikel 3, 3°, van het voorontwerp wordt het opschrift van de voornoemde wet van 20 juli 2005 verkeerd vermeld. In de Nederlandse tekst schrijven men «houdende diverse bepalingen», en in de Franse tekst schrijven men «portant des dispositions diverses».

⁽¹⁰⁾ Artikel 15 van het voorontwerp bevestigt dat vereiste.

⁽¹¹⁾ Artikel 16, § 1, van het voorontwerp.

⁽¹²⁾ Artikel 16, §§ 2 en 3, van het voorontwerp.

⁽¹³⁾ Hoofdstuk III, afdeling 3, onderafdeling 1 (artikelen 18 tot 21), van het voorontwerp.

⁽¹⁴⁾ Hoofdstuk III, afdeling 3, onderafdeling 2 (artikel 22), van het voorontwerp.

9. S'agissant des nuisances sonores, les procédures de vol doivent être «élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population causé par les nuisances sonores» ⁽¹⁵⁾ et doivent «permett[re] l'exécution des plans d'action adoptés sur la base de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement» ⁽¹⁶⁾.

Les articles 19 à 21 contiennent des dispositions relatives à la «cartographie du bruit» et se réfèrent notamment à la directive 2002/49/CE précitée. L'article 20 précise également que les plans d'action sont établis par la ou les autorités compétentes désignées en vertu de la même directive.

10. En ce qui concerne les émissions de gaz par les moteurs d'avion, il doit en être tenu compte lors de l'établissement des procédures de vol ⁽¹⁷⁾.

11. Une autorité de contrôle désignée par le Roi est chargée de contrôler le respect des procédures de vol ⁽¹⁸⁾ et d'établir un rapport annuel à la destination du Gouvernement et du Parlement, rendant compte des infractions constatées ⁽¹⁹⁾.

Les «fonctionnaires et agents de l'autorité de contrôle sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions» et «disposent d'un mandat de l'inspection aéronautique conformément aux articles 38 à 42 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne [...]».

12. Aux termes de l'article 26, § 1^{er}, de l'avant-projet, le Roi «peut» instituer une commission consultative en matière de procédures de vol dans chaque aéroport dont la mission fait l'objet des articles 27 et 28 de l'avant-projet.

13. L'article 29 de l'avant-projet complète l'article 21 de la loi précitée du 27 juin 1937 pour incriminer le non respect des procédures de vol.

14. L'article 30 de l'avant-projet est rédigé comme suit:

«En attendant l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de cette loi ⁽²⁰⁾, le Roi fixe, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, les procédures de vol applicables.

⁽¹⁵⁾ Article 18, § 1^{er}, de l'avant-projet.

⁽¹⁶⁾ Article 18, § 2, de l'avant-projet.

⁽¹⁷⁾ Article 22 de l'avant-projet.

⁽¹⁸⁾ Article 23 de l'avant-projet.

⁽¹⁹⁾ Article 25 de l'avant-projet.

⁽²⁰⁾ Lire: «de la présente loi».

9. Wat de geluidshinder betreft, moeten de vliegprocedures die worden uitgewerkt «de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van de bevolking veroorzaakt door geluidshinder» beperken ⁽¹⁵⁾ en moeten ze «de uitvoering van de actieplannen, aangenomen op basis van de richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï» toelaten ⁽¹⁶⁾.

De artikelen 19 tot 21 bevatten bepalingen betreffende de «geluidsbelastingkaart» en verwijzen inzonderheid naar de voornoemde richtlijn 2002/49/EG. Artikel 20 preciseert tevens dat de actieplannen worden opgemaakt door de krachtens diezelfde richtlijn aangewezen bevoegde autoriteit of autoriteiten.

10. Bij het bepalen van de vliegprocedures moet rekening worden gehouden met de emissies van gassen van vliegmotoren ⁽¹⁷⁾.

11. Een door de Koning aangewezen controle-autoriteit heeft tot taak de naleving van de vliegprocedures te controleren ⁽¹⁸⁾ en jaarlijks ten behoeve van de Regering en het Parlement een verslag op te maken over de vastgestelde overtredingen ⁽¹⁹⁾.

De «ambtenaren en agenten van de controle-autoriteit zijn belast met de vaststelling van de inbreuken» en «beschikken over een mandaat van luchtvaartinspecteur conform de artikelen 38 tot 42 van de wet van 27 juni 1937 betreffende de reglementering van het luchtverkeer [...]».

12. Naar luid van artikel 26, § 1, van het voorontwerp «kan» de Koning voor elke luchthaven een adviescommissie inzake vliegprocedures oprichten, waarvan de taak wordt omschreven in de artikelen 27 en 28 van het voorontwerp.

13. Artikel 29 van het voorontwerp vult artikel 21 van de voornoemde wet van 27 juni 1937 aan, waarbij het straffen stelt op de niet-naleving van de vliegprocedures.

14. Artikel 30 van het voorontwerp luidt:

«In afwachting van de aanneming van nieuwe permanente vliegprocedures krachtens deze wet ⁽²⁰⁾, bepaalt de Koning, met een in Ministerraad overlegd besluit, de geldende vliegprocedures.

⁽¹⁵⁾ Artikel 18, § 1, van het voorontwerp.

⁽¹⁶⁾ Artikel 18, § 2, van het voorontwerp.

⁽¹⁷⁾ Artikel 22 van het voorontwerp.

⁽¹⁸⁾ Artikel 23 van het voorontwerp.

⁽¹⁹⁾ Artikel 25 van het voorontwerp.

⁽²⁰⁾ In de Franse versie van dit artikel leze men «de la présente loi» in plaats van «de cette loi».

Cet arrêté royal est confirmé par la loi dans les 18 mois de son adoption. La confirmation rétroagit à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté précité et vaut jusqu'à l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de cette loi ⁽²¹⁾ et au plus tard jusqu'au 1^{er} septembre 2008».

15. L'article 31 de l'avant-projet est rédigé comme suit:

«La loi entre en vigueur le jour de sa publication dans le *Moniteur belge*.

Pour les aéroports au départ ou à l'arrivée desquels plusieurs Régions sont concernées, les articles 6, 4^o ⁽²²⁾; 18, § 2; 19 et 20 ⁽²³⁾ entrent en vigueur le jour déterminé dans l'accord de coopération conclu par l'État fédéral et les régions concernées relatif à la mise en oeuvre commune de la directive 2002/49/CE.

Dans l'attente de l'entrée en vigueur des articles 6, 4^o; 18, § 2; 19 et 20, le Roi détermine, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les dispositions utiles à l'application de la loi».

II. Observations générales

A. La compétence de l'autorité fédérale

a) Considérations générales

16. Pour ce qui concerne l'examen des questions pertinentes qui se posent à l'égard de l'avant-projet, l'autorité fédérale est compétente en matière:

– d'«élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport» ⁽²⁴⁾;

– d'«élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en oeuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics» ⁽²⁵⁾.

Il y a lieu de tenir compte également des compétences suivantes des régions:

⁽²¹⁾ Lire: «de la présente loi».

⁽²²⁾ Il s'agit en réalité de l'article 6, § 1^{er}, 4^o, de l'avant-projet auquel il est ici référé.

⁽²³⁾ Sur le plan légistique, il faut remplacer les points-virgule entre chaque numéro d'article par des virgules.

⁽²⁴⁾ Article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

⁽²⁵⁾ Article 6, § 4, 4^o, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

Dit koninklijk besluit is bevestigd door de wet binnen de 18 maanden van zijn aanneming. De bevestiging heeft terugwerkende kracht tot de datum van inwerkingtreding van het voorvermeld besluit en geldt tot de aanneming van nieuwe permanente vliegprocedures krachtens deze wet ⁽²¹⁾ en tot ten laatste 1 september 2008».

15. Artikel 31 van het voorontwerp luidt:

«De wet treedt in werking op de dag van zijn publicatie in het *Belgisch Staatsblad*.

Voor wat betreft de luchthavens waarvan de vertrekken en landingen meerdere Gewesten betreffen, treden de artikelen 6, 4^o ⁽²²⁾; 18, § 2; 19 en 20 ⁽²³⁾ in werking op de dag bepaald in het samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de federale staat en de betrokken gewesten inzake de gemeenschappelijke uitvoering van de richtlijn 2002/49/CE.

In afwachting van de inwerkingtreding van de artikelen 6, 4^o; 18, § 2; 19 en 20, bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit, de beschikkingen die nodig zijn voor de uitvoering van de wet».

II. Algemene opmerkingen

A. Bevoegdheid van de federale overheid

a) Algemene beschouwingen

16. Wat het onderzoek betreft van de pertinente vragen die rijzen in verband met het voorontwerp, moet rekening worden gehouden met de federale bevoegdheid inzake:

– «het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers en vervoermiddelen» ⁽²⁴⁾;

– «het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden» ⁽²⁵⁾.

Tevens moet met de volgende gewestbevoegdheden rekening worden gehouden:

⁽²¹⁾ In de Franse versie van dit artikel leze men «de la présente loi» in plaats van «de cette loi».

⁽²²⁾ In werkelijkheid moet worden verwezen naar artikel 6, § 1, 4^o, van het voorontwerp.

⁽²³⁾ Uit het oogpunt van de wetgevingstechniek moet de komma tussen elk nummer van een artikel vervangen worden door een komma.

⁽²⁴⁾ Artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

⁽²⁵⁾ Artikel 6, § 4, 4^o, van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

– «la protection de l'environnement, notamment celle [...] de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que la lutte contre le bruit» ⁽²⁶⁾, l'autorité fédérale restant toutefois compétente pour «[l']établissement des normes de produit» ⁽²⁷⁾;

– «l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National» ⁽²⁸⁾.

17. La Cour d'arbitrage a récemment examiné la question de la coexistence de la compétence fédérale en matière de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National avec celle, dévolue aux Régions, en matière de protection de l'environnement et plus particulièrement de lutte contre les nuisances sonores.

Dans son arrêt n° 3/2006 du 11 janvier 2006 statuant sur le recours en annulation, introduit par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, de l'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004 qui confirme l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires et de cet arrêté royal du 27 mai 2004, la Cour a émis la considération suivante:

«B.4.1. Les dispositions attaquées se bornent à prévoir l'octroi d'une licence d'exploitation à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National, à fixer en termes généraux certaines des obligations de celui-ci qui doivent figurer dans la licence et à autoriser le Roi à prévoir des extensions ou relocalisations de l'aéroport. Elles n'ont en elles-mêmes ni pour objet ni pour effet d'imposer un développement de l'aéroport de Bruxelles-National qui porterait atteinte à la compétence attribuée aux régions par l'article 6, § 1^{er}, II, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles en matière de protection de l'environnement et spécifiquement en matière de lutte contre les nuisances sonores. Elles n'ont en particulier ni pour objet ni pour effet qu'une forme d'exploitation de l'aéroport national serait imposée qui méconnaîtrait les normes environnementales que les régions peuvent édicter, dans le respect du principe de proportionnalité en vertu duquel aucune autorité, et notamment l'autorité régionale, ne peut exercer sa compétence de telle manière qu'elle rende impossible ou exagérément difficile la mise en oeuvre de la compétence d'autres autorités. Il reviendra au Roi, d'une part, lors de la fixation des conditions mises à l'octroi de la licence d'exploitation et, d'autre part, dans l'exercice de la compétence qui Lui est octroyée par l'article 37 précité, de veiller à ce que les conditions d'exploitation et de développement qu'Il imposera au titulaire de la licence d'exploitation n'empêchent pas celui-ci de satisfaire

– «de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van [...] de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder» ⁽²⁶⁾, met dien verstande dat de federale overheid bevoegd blijft voor «het vaststellen van de productnormen» ⁽²⁷⁾;

– «de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven BrusselNationaal» ⁽²⁸⁾.

17. Het Arbitragehof heeft onlangs de kwestie onderzocht van de bestaanbaarheid van de federale bevoegdheid inzake het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal met de gewestbevoegdheid inzake de bescherming van het leefmilieu, inzonderheid van de strijd tegen de geluidshinder.

Het Hof heeft in zijn arrest nr. 3/2006 van 11 januari 2006, rechtsprekend op het annulatieberoep dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ingesteld had tegen artikel 68 van de programmawet van 9 juli 2004 - dat het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (BIAC) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties bekrachtigt en tegen dat koninklijk besluit van 27 mei 2004, de volgende overweging geformuleerd:

«B.4.1. De bestreden bepalingen beperken zich ertoe te voorzien in de toekenning van een exploitatielicentie aan de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, sommige van diens verplichtingen die in de licentie moeten worden vermeld, in algemene bewoordingen vast te stellen, en de Koning ertoe te machtigen te voorzien in uitbreidingen of herlokalisaties van de luchthaven. Zij hebben op zich niet tot doel, noch tot gevolg dat een ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt opgelegd die afbreuk zou doen aan de bij artikel 6, § 1, II, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen aan de gewesten toegekende bevoegdheid inzake de bescherming van het leefmilieu, inzonderheid op het vlak van de strijd tegen de geluidshinder. In het bijzonder hebben zij noch tot doel, noch tot gevolg dat een vorm van exploitatie van de nationale luchthaven zou worden opgelegd die in strijd zou zijn met de milieunormen die de gewesten kunnen voorschrijven, met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel volgens hetwelk geen enkele overheid, en dus ook de gewestoverheid niet, haar bevoegdheid derwijze vermag uit te oefenen dat zij daardoor de uitoefening van de bevoegdheid van andere overheden buitengewoon moeilijk of onmogelijk maakt. Het zal aan de Koning staan om, enerzijds, bij de vaststelling van de voorwaarden voor de toekenning van de exploitatielicentie en, anderzijds, bij de uitoefening van de bevoegdheid die Hem bij het voormelde

⁽²⁶⁾ Article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, 1^o, *partim*, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

⁽²⁷⁾ Article 6, § 1^{er}, II, alinéa 2, 1^o, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

⁽²⁸⁾ Article 6, § 1^{er}, X, 7^o, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

⁽²⁶⁾ Artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1^o, *partim*, van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁽²⁷⁾ Artikel 6, § 1, II, tweede lid, 1^o, van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁽²⁸⁾ Artikel 6, § 1, X, 7^o, van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

aux exigences que, en matière d'environnement, la Région peut imposer dans le respect du principe de proportionnalité.

B.4.2. À cet égard, le Rapport au Roi précédant l'arrêté royal du 27 mai 2004 précité précise que «la licence d'exploitation sera octroyée sans préjudice de l'obligation de l'exploitant de respecter la législation et la réglementation aéronautiques, dont le contrôle restera assuré par la Direction générale Transport Aérien, et les normes en matière environnementale destinées à limiter les nuisances générées par l'exploitation d'installations aéroportuaires», et que «de même, la licence d'exploitation sera bien entendu octroyée sans préjudice des régimes d'autorisation ou de permis que les Régions pourraient imposer dans le cadre de leurs compétences, notamment en matière de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire» (Rapport au Roi, *Moniteur belge*, 16 juillet 2004, p. 55679)» ⁽²⁹⁾.

18. Il résulte également de la jurisprudence de la section de législation du Conseil d'État que:

– lorsque l'autorité fédérale exerce ses compétences, notamment en matière de réglementation du trafic aérien, qui appartient à la réglementation relative aux communications et aux transports, elle ne peut

«rend[re] [...] impossible ou exagérément difficile l'exercice des compétences régionales en matière d'exploitation des aéroports ⁽³⁰⁾ [...] et de lutte contre le bruit [...]» ⁽³¹⁾;

– de même, lorsque les régions interviennent en matière de protection de l'environnement, spécialement en ce qui concerne la lutte contre le bruit résultant de l'exploitation de l'aéroport fédéral de Bruxelles-National, elles doivent

«faire application du principe de proportionnalité, selon lequel aucune autorité, en menant la politique qui lui est confiée, ne peut, sans qu'il existe à cet effet un minimum de motifs raisonnables, prendre des mesures radicales à un point

artikel 37 is toegekend, erover te waken dat de exploitatie- en ontwikkelingsvoorwaarden die Hij aan de houder van de exploitatielicense zal opleggen, deze niet beletten te voldoen aan de vereisten die, inzake milieu, het Gewest kan opleggen met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel.

B.4.2. In dat opzicht wordt in het Verslag aan de Koning dat aan het voormelde koninklijk besluit van 27 mei 2004 voorafgaat, gepreciseerd dat «de exploitatielicense zal worden toegekend onverminderd de verplichting van de exploitant de luchtvaartwetgeving en -reglementering na te leven, waarvan de controle zal worden waargenomen door het Directoraat generaal Luchtvaart, en de milieunormen ter beperking van de hinder als gevolg van de exploitatie van luchthaveninstallaties» en dat «zo ook [Y] de exploitatielicense uiteraard [zal] worden toegekend onverminderd de toelatings- of vergunningssystemen die de Gewesten zouden kunnen opleggen in het kader van hun bevoegdheden, inzonderheid inzake de bescherming van het milieu en de ruimtelijke ordening» (Verslag aan de Koning, *Belgisch Staatsblad*, 16 juli 2004, p. 55679)» ⁽²⁹⁾.

18. Tevens volgt uit de jurisprudentie van de afdeling wetgeving van de Raad van State dat:

– wanneer de federale overheid haar bevoegdheid uitoefent, onder meer inzake het stellen van regels met betrekking tot het luchtverkeer, welke regels deel uitmaken van de regelgeving omtrent het verkeer en het vervoer, zulks zo moet geschieden dat het

«de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden inzake de exploitatie van luchthavens ⁽³⁰⁾ [...] en de bestrijding van geluidshinder [...] niet onmogelijk of overdreven moeilijk maakt» ⁽³¹⁾;

– evenzeer, wanneer de gewesten regels stellen inzake de bescherming van het leefmilieu, inzonderheid met betrekking tot de strijd tegen geluidshinder veroorzaakt door de exploitatie van de federale luchthaven Brussel-Nationaal,

«in een dergelijk geval toepassing (moet) worden gemaakt van het evenredigheidsbeginsel, overeenkomstig hetwelk geen enkele overheid bij het voeren van het beleid dat haar is toevertrouwd, zonder dat daartoe een minimum aan redelijke

⁽²⁹⁾ C.A., n° 3/2006, 11 janvier 2006, B.4.1 et B.4.2.

⁽³⁰⁾ L'avis visait ici les aéroports publics autres que celui de Bruxelles-National.

⁽³¹⁾ Avis 33.223/4 donné le 28 mars 2002 sur un projet devenu l'arrêté royal du 14 avril 2002 réglementant les évolutions de nuit de certains avions à réaction subsoniques civils (*Moniteur belge*, 17 avril 2002).

⁽²⁹⁾ Arrest Arbitragehof, nr. 3/2006, 11 januari 2006, B.4.1 en B.4.2.

⁽³⁰⁾ In het advies worden hier de openbare luchthavens, andere dan die van Brussel-Nationaal, bedoeld.

⁽³¹⁾ Advies 33.223/4, op 28 maart 2002 verstrekt over een ontwerp dat geworden is het koninklijk besluit van 14 april 2002 houdende verbod op nachtvluchten van sommige burgerlijke subsonische straalvliegtuigen (*Belgisch Staatsblad* van 17 april 2002).

tel qu'il devienne excessivement difficile pour une autre autorité de poursuivre de manière efficace la politique qui lui est confiée»⁽³²⁾.

Par ailleurs, lorsque les autorités régionales exercent leurs compétences en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports et des aérodromes publics autres que l'aéroport de Bruxelles-National, elles ne peuvent le faire que dans le respect des compétences fédérales en matière notamment de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports, et de sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics, la politique de sécurité publique étant restée, de manière générale, de compétence fédérale⁽³³⁾.

Il se déduit de ce qui précède que, non seulement les diverses autorités ne peuvent empiéter sur les compétences résultant des répartitions opérées entre l'autorité fédérale et les régions et doivent donc respecter les normes émanant, dans des matières voisines de celles qu'elles réglementent, des autorités habilitées à les adopter, mais aussi que, dans l'exercice de ses compétences, chaque autorité est tenue au respect du principe de proportionnalité résultant du système général de répartition des compétences entre l'État, les communautés et les régions⁽³⁴⁾.

19. Les autorités compétentes dans des matières voisines peuvent envisager de recourir à un accord de coopération sur la base de l'article 92bis de la loi spéciale précitée du 8 août 1980 si elles l'estiment opportun, afin notamment d'assurer une réglementation intégrée. Cette disposition prévoit en effet en son paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}:

⁽³²⁾ Avis 25.279/8 donné le 21 novembre 1996 sur le projet devenu l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (*Doc. parl.*, C.R.B.C., 1996-1997, n° A15/1); 28.123/3 donné le 20 avril 1999 sur un projet devenu l'arrêté de Collège de la Commission communautaire française du 4 mars 1999 fixant les échelles de traitement des fonctionnaires des services du Collège de la Commission communautaire française (*Moniteur belge*, 27 mars 1999); 36.104/3 donné le 2 décembre 2003 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 1^{er} avril 2004 modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (*Doc. parl.*, C.R.B.C., 2003-2004, n° A528/1).

⁽³³⁾ Voir notamment l'avis 35.855/4 donné le 24 septembre 2003 sur un projet devenu l'arrêté royal du 27 janvier 2004 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, ainsi que l'arrêt n° 33.797/VIII du 12 juillet 2004 de la section d'administration du Conseil d'État, rejetant la demande de suspension de cet arrêté modificatif, introduite par la Région wallonne; voir aussi l'avis 35.678/VR/V donné le 23 juillet 2003 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 relatif à l'attribution et au port des badges d'accès et d'identification sur les aéroports relevant de la Région wallonne (*Moniteur belge*, 12 mai 2004).

⁽³⁴⁾ Voir par exemple C.A., n° 54, 24 mai 1988; n° 2/89, 2 février 1989; n° 14/91, 28 mai 1991; n°s 23/92 et 24/92, 2 avril 1992; n° 7/93, 27 janvier 1993; n° 92/2003, 24 juin 2003, B.9.2.

gronden voorhanden is, zo verregaande maatregelen mag treffen dat een andere overheid het buitenmate moeilijk krijgt om het beleid dat haar is toevertrouwd doelmatig te voeren»⁽³²⁾.

Bovendien kunnen de gewestautoriteiten, wanneer ze hun bevoegdheid inzake de uitrusting en de exploitatie van de luchthavens en de openbare vliegvelden, andere dan die van Brussels-Nationaal, uitoefenen, zulks alleen doen met inachtneming van de federale bevoegdheid inzake onder meer de algemene politie en de regelgeving betreffende het verkeer en het vervoer, en die inzake de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, met dien verstande dat het beleid inzake de openbare veiligheid algemeen beschouwd een federale bevoegdheid is gebleven⁽³³⁾.

Uit het vorenstaande volgt niet alleen dat de onderscheiden overheden zich niet mogen begeven op het bevoegdheidssterrein dat is ontstaan als gevolg van de verdeling van bevoegdheden tussen de federale overheid en de gewesten en dus de normen in acht moeten nemen die, in aangelegenheden die aanleunen bij die welke ze reglementeren, uitgaan van de autoriteiten bevoegd om ze aan te nemen, maar ook dat iedere overheid bij de uitoefening van haar bevoegdheid het evenredigheidsbeginsel voortvloeiend uit de algemene regeling van de verdeling van de bevoegdheden onder de Staat, de gemeenschappen en de gewesten moet naleven⁽³⁴⁾.

19. De overheden bevoegd voor daarbij aanleunende aangelegenheden kunnen overwegen een samenwerkingsakkoord te sluiten op basis van artikel 92bis van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980 indien ze dat opportuun achten, inzonderheid met het oog op een geïntegreerde regelgeving. Paragraaf 1, eerste lid, van die bepaling schrijft immers voor:

⁽³²⁾ Advies 25.279/8, op 21 november 1996 verstrekt over het ontwerp dat geworden is de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving (*Parl. St. BHR*, 1996-1997, nr. A-15/1); advies 28.123/3, op 20 april 1999 verstrekt over een ontwerp dat geworden is het besluit van 4 maart 1999 van het College van de Franse Gemeenschapscommissie tot vaststelling van de weddeschalen van de ambtenaren van de diensten van het College van de Franse Gemeenschapscommissie (*Belgisch Staatsblad* van 27 maart 1999); advies 36.104/3, op 2 december 2003 verstrekt over een voorontwerp dat geworden is de ordonnantie van 1 april 2004 tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving (*Parl. St. BHR*, 2003-2004, nr. A-528/1).

⁽³³⁾ Zie inzonderheid advies 35.855/4, op 24 september 2003 verstrekt over een ontwerp dat is geworden het koninklijk besluit van 27 januari 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, alsmede arrest nr. 33.797/VIII van 12 juli 2004 van de afdeling administratie van de Raad van State, waarbij de door het Waals Gewest ingestelde vordering tot schorsing van dat wijzigingsbesluit wordt afgewezen; zie ook advies 35.678/VR/V, op 23 juli 2003 verstrekt over een ontwerp dat is geworden het besluit van de Waalse Regering van 18 september 2003 betreffende de toewijzing en het dragen van toegangs- en identificatiebadges op de luchthavens die onder het Waalse Gewest ressorteren (*Belgisch Staatsblad* van 12 mei 2004).

⁽³⁴⁾ Zie bijvoorbeeld Arresten Arbitragehof, nr. 54, 24 mei 1988; nr. 2/89, 2 februari 1989; nr. 14/91, 28 mei 1991; nrs. 23/92 en 24/92, 2 april 1992; nr. 7/93, 27 januari 1993; nr. 92/2003, 24 juni 2003, B.9.2.

«L'État, les communautés et les régions peuvent conclure des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun».

Ce n'est que lorsque les matières attribuées à des législateurs différents sont liées entre elles d'une manière telle que, par exemple parce qu'elle sont «imbriquées» les unes avec les autres, elles ne peuvent être réglementées autrement que par un exercice conjoint de ces compétences, qu'il est requis qu'un pareil accord de coopération soit conclu, une législation édictée de manière unilatérale et sans pareil accord de coopération violant alors le principe de proportionnalité propre à tout exercice des compétences ⁽³⁵⁾.

Il en va ainsi, en particulier, lorsqu'un instrument de droit international ou européen, par exemple une directive européenne, impose l'adoption d'un acte unique valant pour l'ensemble du territoire national ou encore invite les États à désigner une autorité nationale unique pour la gestion de certaines matières ⁽³⁶⁾.

En tout état de cause, les lois, les décrets et les ordonnances ne peuvent se référer à un accord non encore conclu, même en prévoyant la nécessité d'en conclure ⁽³⁷⁾; il en est certainement ainsi lorsque l'on est en présence d'une matière qui ne nécessite pas de manière impérative et objective le recours à pareil accord. En effet, non seulement le contenu de l'accord ne peut, par définition, être connu au moment où une disposition de ce type serait adoptée, ce qui peut conduire à y faire une référence inadéquate, mais en outre cette

«De Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten kunnen samenwerkingsakkoorden sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven».

Het is pas wanneer aangelegenheden toevertrouwd aan verschillende wetgevers dermate verband houden met elkaar dat ze, bijvoorbeeld omdat ze onderling «vervlochten» zijn, alleen gereguleerd kunnen worden door een gezamenlijke uitoefening van die bevoegdheden, dat een zodanig samenwerkingsakkoord gesloten moet worden, zodat een eenzijdig uitgevaardigde wetgeving, zonder dat een zodanig samenwerkingsakkoord is gesloten, het evenredigheidsbeginsel eigen aan iedere uitoefening van de bevoegdheden schendt ⁽³⁵⁾.

Dit is inzonderheid het geval wanneer een internationaal-rechtelijk of Europees rechtsinstrument, bijvoorbeeld een Europese richtlijn, de goedkeuring van één enkele akte oplegt die geldt voor het gehele nationale grondgebied of de Staten verzoekt om één enkele nationale instantie aan te wijzen voor het beheer van bepaalde aangelegenheden ⁽³⁶⁾.

Hoe dan ook kunnen de wetten, decreten en ordonnances niet verwijzen naar een nog niet gesloten akkoord, zelfs indien ze de noodzaak om er één te sluiten erkennen ⁽³⁷⁾; dat geldt zeker wanneer men te maken heeft met een aangelegenheid waarbij geen dwingende en objectieve noodzaak bestaat om een zodanig akkoord te sluiten. Het is immers zo dat de inhoud van het akkoord per definitie niet bekend kan zijn op het tijdstip waarop een desbetreffende bepaling zou worden aangenomen, wat ertoe kan leiden dat daarnaar

⁽³⁵⁾ Voir par exemple en matière de télécommunications et de radiodiffusion et de télévision, les arrêts suivants de la Cour d'arbitrage: n° 132/2004, 14 juillet 2004 B.5 et B.6; 128/2005, 13 juillet 2005, B.6.1 à B.6.5.

⁽³⁶⁾ Avis 36.058/4 donné le 24 novembre 2003 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 janvier 2004 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement (*Moniteur belge*, 29 avril 2004), observation générale, sous a); 37.039/4 donné le 17 mai 2004 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto, observation n° I (*Doc.*, Parl. wallon, 2004, n° 7/1); 37.522/3 donné le 30 novembre 2004 sur un projet devenu l'arrêté du 4 février 2005 du Gouvernement flamand «*inzake de verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning en van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende de algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne*», observation n° 4 (*Moniteur belge*, 28 février 2005).

⁽³⁷⁾ En ce sens: avis 36.104/3 précité du 2 décembre 2003; avis 39.883/VR donné le 29 mars 2006 sur un avant-projet de loi sur l'accueil des demandeurs d'asile, observation sous l'article 60.

⁽³⁵⁾ Zie bijvoorbeeld, inzake telecommunicatie en radio- en teledistributie, de volgende arresten van het Arbitragehof: nr. 132/2004, 14 juli 2004, B.5 en B.6; nr. 128/2005, 13 juli 2005, B.6.1 tot B.6.5.

⁽³⁶⁾ Advies 36.058/4, op 24 november 2003 verstrekt over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Waalse Regering van 22 januari 2004 tot wijziging van het besluit van de Waalse Regering van 4 juli 2002 betreffende de procedure en diverse maatregelen voor de uitvoering van het decreet van 11 maart 1999 betreffende de milieuvergunning, (*Belgisch Staatsblad* van 29 april 2004), algemene opmerking onder punt a; advies 37.039/4, op 17 mei 2004 verstrekt over een voorontwerp van decreet, het latere decreet van het Waals Gewest van 10 november 2004 tot invoering van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten, tot de oprichting van een «*Fonds wallon Kyoto*» (Waals Kyotofonds) en betreffende de flexibiliteitsmechanismen van het Protocol van Kyoto, opmerking nr. I, (*Doc.*, Parl. wallon, 2004, nr. 7/1); advies 37.522/3, op 30 november 2004 verstrekt over een ontwerp dat is geworden het besluit d.d. 4 februari 2005 van de Vlaamse Regering inzake de verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning en van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende de algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, opmerking nr. 4 (*Belgisch Staatsblad* van 28 februari 2005).

⁽³⁷⁾ In die zin: voornoemd advies 36.104/3 van 2 december 2003; advies 39.883/VR, op 29 maart 2006 verstrekt over een voorontwerp van wet voor opvang van asielzoekers, opmerking onder artikel 60.

disposition risque de rester lettre morte dans l'hypothèse où l'accord de coopération envisagé n'est pas conclu ou n'entre pas en vigueur; la portée normative de ce type de disposition deviendrait alors inexistante.

20. Le principe d'autonomie qui régit les relations entre l'autorité fédérale, les communautés et les régions s'oppose, en règle, à ce qu'une autorité impose à une autre de prendre part aux politiques qu'elle mène.

Ainsi par exemple, un niveau de pouvoir ne peut contraindre un autre à intervenir dans une procédure d'adoption d'actes, que ce soit pour initier cette procédure ou pour y donner un avis.

En revanche, si cette intervention est purement facultative et qu'en conséquence son absence n'entache pas la validité de l'acte adopté, il n'y a pas d'objection à ce qu'un niveau de pouvoir invite un autre à prendre part à ses procédures. En ce cas, l'intervention des autres niveaux de pouvoir doit être conçue de manière telle qu'elle ne produise aucun effet juridique dans cette procédure, par exemple quant au caractère obligatoire des points de vue adoptés par ces autres niveaux de pouvoir ou quant à l'obligation qui serait faite à l'autorité compétente d'y répondre.

Il n'en irait autrement que si un accord de coopération organisait les procédures de manière plus contraignante entre les niveaux de pouvoir qui en sont les parties contractantes.

Il va de soi, en outre, que les considérations qui précèdent ne valent pas pour les procédures de concertation au sens large prévues par les lois de réformes institutionnelles, lesquelles obéissent à un régime juridique propre.

b) Application des considérations générales à l'avant-projet à l'examen

b.1) La compétence de principe de l'autorité fédérale et l'obligation de respecter les règles régionales en matière d'environnement et de lutte contre le bruit

21. La fixation des procédures de vol est une mesure de police générale et de réglementation relative aux communications et au transport et une règle de sécurité de la circulation aérienne, au sens de l'article 6, § 4, 3° et 4°, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

Elle relève donc de la compétence de l'autorité fédérale, quel que soit l'aéroport concerné.

verkeerdelijk wordt verwezen, maar bovendien kan die bepaling dode letter blijven indien het voorgenomen samenwerkingsakkoord niet wordt gesloten of niet in werking treedt; de normatieve waarde van een zodanige bepaling zou alsdan onbestaande worden.

20. Het autonomiebeginsel dat de relatie tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten regelt, staat in de regel eraan in de weg dat een overheid een andere ertoe verplicht deel te nemen aan het door haar gevoerde beleid.

Zo kan een bevoegdheidsniveau een ander bevoegdheidsniveau niet dwingen mee te werken aan een procedure van goedkeuring van akten, ongeacht of die medewerking bestaat in het opstarten van die procedure of in het verstrekken van een advies in de loop van die procedure.

Indien die medewerking daarentegen zuiver facultatief is en de ontstentenis ervan de geldigheid van de aangenomen akte bijgevolg niet aantast, bestaat er geen bezwaar dat een bevoegdheidsniveau een ander bevoegdheidsniveau verzoekt om mee te werken aan zijn procedures. In dat geval moet de inbreng van de andere bevoegdheidsniveaus aldus worden opgevat dat deze inbreng geen enkel rechtsgevolg oplevert in die procedure, bijvoorbeeld wat de bindende kracht betreft van de standpunten die de andere bevoegdheidsniveaus hebben aangenomen of wat betreft de verplichting voor de bevoegde overheid om erop te reageren.

Zulks geldt echter niet indien een samenwerkingsakkoord voorziet in dwingendere procedures tussen de bevoegdheidsniveaus die dat akkoord mede sluiten.

Het spreekt bovendien vanzelf dat de vorenstaande overwegingen niet gelden voor de overlegprocedures in de ruime zin, bedoeld in de wetten tot hervorming der instellingen, waarop een eigen juridische regeling toepasselijk is.

b) Gelding van de algemene beschouwingen ten aanzien van het onderzochte voorontwerp

b.1) De principiële bevoegdheid van de federale overheid en de verplichting tot het naleven van de gewestelijke regels inzake het leefmilieu en de bestrijding van geluidshinder

21. De vaststelling van de vliegprocedures is een maatregel van algemene politie en van reglementering met betrekking tot het verkeer en het vervoer, alsmede een maatregel betreffende de veiligheid van het luchtverkeer, in de zin van artikel 6, § 4, 3° en 4°, van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Die aangelegenheid behoort dus tot de bevoegdheid van de federale overheid, ongeacht de luchthaven waarop ze betrekking heeft.

L'objet principal de l'avant-projet consiste à déterminer, pour les aéroports visés ⁽³⁸⁾, les modalités selon lesquelles le Roi ou l'Autorité de surveillance nationale adopteront les procédures de vol applicables sous la réserve des dérogations prévues par l'article 14 de l'avant-projet, à mentionner les critères, touchant à la sécurité, à la capacité des aéroports et à l'environnement dont il devra être tenu compte, à organiser le cadre du contrôle des procédures de vol, à envisager la création d'une commission consultative en matière de procédures de vol dans chaque aéroport, à incriminer la violation de ces procédures et à prévoir des dispositions finales sur les pouvoirs temporaires du Roi en la matière et sur l'entrée en vigueur.

D'une manière générale, les dispositions de l'avant-projet portent sur la seule fixation des procédures de vol et sur les questions qui y sont liées. En créant le cadre procédural d'adoption de ces instruments, l'avant-projet n'empiète pas, sauf ce qui sera exposé ci-après, sur les compétences régionales.

S'agissant du respect des règles régionales en matière d'environnement, spécialement en ce qui concerne la lutte contre le bruit, le raisonnement tenu par la Cour d'arbitrage dans son arrêt précité n° 3/2006 du 11 janvier 2006 ⁽³⁹⁾ peut en effet être transposé à la question de la fixation, par l'autorité fédérale, du processus suivant lequel seront adoptées les procédures d'atterrissage, de décollage et de vol des aéronefs empruntant des aéroports sur le territoire national.

L'avant-projet, en tant que tel, ne porte pas atteinte, d'une manière générale, aux compétences régionales en matière d'environnement. C'est au Roi et à l'Autorité de surveillance nationale ⁽⁴⁰⁾ qu'il reviendra, dans le cadre de la mise en oeuvre future du processus défini par l'avant-projet, de veiller à ce que les procédures de vol permettent aux utilisateurs de l'espace aérien de satisfaire aux exigences que, en matière d'environnement, les régions peuvent imposer dans le respect du principe de proportionnalité. L'autorité fédérale devra veiller alors à ne pas empiéter sur les compétences normatives dévolues aux régions en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la lutte contre les nuisances sonores. Ces réglementations régionales, pour autant qu'elles respectent le principe de proportionnalité, doivent être considérées comme une donnée dont l'autorité fédérale devra tenir compte lors de la mise en oeuvre du processus créé par l'avant-projet.

⁽³⁸⁾ Voir l'article 3, 17°, de l'avant-projet. Comme il a été exposé au n° 1, il s'agit actuellement du seul aéroport de Bruxelles-National, mais d'autres aéroports pourraient être visés dans l'avenir.

⁽³⁹⁾ Voir le n° 17, plus haut.

⁽⁴⁰⁾ Voir toutefois les observations faites plus loin, sous les n°s 50 et 51.

Het voorontwerp beoogt hoofdzakelijk voor de bedoelde luchthavens ⁽³⁸⁾ de nadere regels vast te stellen volgens welke de Koning of de Nationale Toezichhoudende Instantie de toepasselijke vliegprocedures zullen aannemen, onder het voorbehoud van de afwijkingen voorgeschreven bij artikel 14 van het voorontwerp, de criteria te bepalen met betrekking tot de veiligheid, de capaciteit van de luchthavens en het leefmilieu waarmee rekening zal moeten worden gehouden, het kader van de controle op de vliegprocedures te regelen, te voorzien in de oprichting van een adviescommissie inzake vliegprocedures in iedere luchthaven, de schending van die procedures strafbaar te stellen en slotbepalingen uit te werken in verband met, enerzijds, de in de tijd beperkte bevoegdheden van de Koning ter zake en, anderzijds, de inwerkingtreding.

Algemeen beschouwd betreffen de bepalingen van het voorontwerp alleen de vaststelling van de vliegprocedures en de ermee samenhangende kwesties. Door te voorzien in het procedureel kader waarbinnen deze vliegprocedures kunnen worden aangenomen, begeeft het voorontwerp zich niet op het bevoegdheidsdomein van de gewesten, behoudens hetgeen hierna wordt uiteengezet.

Wat de naleving van de gewestregels inzake het leefmilieu betreft, inzonderheid de strijd tegen de geluidshinder, kan de gedachtegang van het Arbitragehof in zijn voormelde arrest nr. 3/2006 van 11 januari 2006 ⁽³⁹⁾ immers ook worden gevolgd met betrekking tot de kwestie van de vaststelling, door de federale overheid, van het proces volgens hetwelk de procedures voor het landen, het opstijgen en het vliegen van luchtvaartuigen die luchthavens op het nationale grondgebied gebruiken, zullen worden aangenomen.

Het voorontwerp doet op zich, algemeen beschouwd, geen afbreuk aan de gewestbevoegdheden op het stuk van het leefmilieu. Het zal aan de Koning en aan de Nationale Toezichhoudende Instantie staan ⁽⁴⁰⁾ om in het kader van de latere tenuitvoerlegging van het proces bepaald in het voorontwerp, ervoor te zorgen dat de vliegprocedures de gebruikers van het luchtruim in staat stellen te voldoen aan de vereisten die de gewesten op het stuk van het leefmilieu kunnen opleggen met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel. De federale overheid moet alsdan ervoor zorgen dat ze zich niet begeeft op het bevoegdheidssterrein van de gewesten op het stuk van de regelgeving inzake het leefmilieu, inzonderheid inzake de strijd tegen de geluidshinder. Die gewestelijke regelgeving moet, voor zover ze het evenredigheidsbeginsel in acht neemt, beschouwd worden als een gegeven waarmee de federale overheid rekening zal moeten houden bij de tenuitvoerlegging van het bij het voorontwerp ingevoerde proces.

⁽³⁸⁾ Zie artikel 3, 17°, van het voorontwerp. Zoals is uiteengezet in punt 1, betreft het thans alleen de luchthaven Brussel-Nationaal, maar kunnen in de toekomst ook andere luchthavens in aanmerking komen.

⁽³⁹⁾ Zie nr. 17 hierboven.

⁽⁴⁰⁾ Zie evenwel de opmerkingen die worden gemaakt onder de nrs. 50 en 51.

Il en va d'ailleurs de même de toutes les règles de droit, que toute autorité doit respecter, que ces règles relèvent de ses propres compétences ou de celles d'un autre niveau de pouvoir. Il ne s'indique donc pas en principe, indépendamment même de toute question de compétence, de prévoir dans une législation que les actes qu'elle prévoit doivent respecter telle ou telle règle de droit ou tel ou tel instrument juridique.

22. Quoi qu'il en soit, d'une manière générale, il résulte de ce qui précède que l'avant-projet relève de l'autorité fédérale, sous les réserves et moyennant les précisions qui suivent.

b.2) Les procédures de vol temporaires et les critères de santé (article 13, § 3, de l'avant-projet)

23. L'article 13, § 3, de l'avant-projet dispose:

«§ 3. Les procédures de vol temporaires sont arrêtées par l'Autorité de surveillance nationale sur avis du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne. Elles peuvent ne pas tenir compte des critères de capacité et de santé décrits dans le chapitre III».

La raison d'être des procédures de vol temporaires est expliquée dans le commentaire de l'article 13, § 1^{er}, de la manière suivante:

«Cet article expose les caractéristiques d'une procédure de vol temporaire. Étant donné sa nature exceptionnelle, la procédure de vol temporaire est limitée dans le temps à l'événement qui a créé le besoin de l'adopter. Par événements ponctuels, il faut comprendre par exemple l'arrivée d'un chef d'État, une manifestation particulière, etc. Les changements de nature à rendre les procédures de vol inapplicables aboutissent à des situations où la mise en branle du long processus d'élaboration d'une procédure de vol permanente ne peut avoir lieu en raison de ses conséquences à court terme, une solution immédiate s'imposant (comme par exemple la réalisation de travaux). De même, une procédure de vol temporaire doit pouvoir être rectifiée suite à des développements de la réglementation de sécurité.»

Cette finalité justifie que le processus d'élaboration des procédures de vol temporaires ne comporte pas la réalisation des études de capacité et d'impact sur l'environnement prévues à l'article 8, §§ 4 et 5, de l'avant-projet, dans le cas de l'élaboration de procédures de vol permanentes.

Elle justifie également qu'il puisse ne pas être tenu compte du critère de capacité défini à l'article 16 de l'avant-projet, lors de l'élaboration de procédures de vol temporaires.

Il ne peut, par contre, être admis que l'autorité compétente pour arrêter les procédures de vol temporaires soit autorisée,

Hetzelfde geldt trouwens voor alle rechtsregels, die door iedere overheid moeten worden in acht genomen, ongeacht of die regels tot haar eigen bevoegdheid behoren dan wel tot de bevoegdheid van een overheid van een ander bevoegdheidsniveau. In een wetgeving is het dus in principe niet raadzaam, los zelfs van enige bevoegdheidsoverweging, te bepalen dat de erin voorgeschreven akten de ene of de andere rechtsregel of het ene of het andere rechtsinstrument moeten in acht nemen.

22. Hoe dan ook volgt, algemeen beschouwd, uit het vorenstaande dat het voorontwerp tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort, onder het voorbehoud en met inachtneming van de preciseringen die hierna volgen.

b.2) De tijdelijke vliegprocedures en de gezondheidscriteria (artikel 13, § 3, van het voorontwerp)

23. Artikel 13, § 3, van het voorontwerp bepaalt:

«§ 3. De tijdelijke vliegprocedures worden beslist door de Nationale Toezichhoudende Instantie op advies van de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten. Ze moeten geen rekening houden met het criterium van capaciteit en gezondheid, beschreven in Hoofdstuk III.»

De bestaansreden van de tijdelijke vliegprocedures wordt in de commentaar bij artikel 13, § 1, als volgt uiteengezet:

«Dit artikel bepaalt de kenmerken van een tijdelijke vliegprocedure. Gezien zijn uitzonderlijke aard is een tijdelijke vliegprocedure beperkt in de tijd tot de gebeurtenis die aan de basis lag van de noodzakelijke aanpassing. Onder punctuele gebeurtenissen wordt bijvoorbeeld de komst van een staatshoofd, een specifieke manifestatie, etc, verstaan. De wijzigingen die van natuur zijn dat ze de vliegprocedures niet toepasbaar maken komen op situaties uit waarbij het lange proces van totstandkoming van een permanente vliegprocedure niet kan plaatsvinden omwille van de gevolgen op korte termijn, waardoor een onmiddellijke oplossing zich opdringt (zoals bij voorbeeld de uitvoering van werken). Op dezelfde wijze moet een tijdelijke vliegprocedure tot stand gebracht kunnen worden na ontwikkelingen inzake de veiligheidsreglementering.»

Deze doelstelling rechtvaardigt dat in het proces van de totstandkoming van de tijdelijke vliegprocedures geen capaciteitsstudie of milieueffectstudie hoeft te worden gemaakt, die naar luid van artikel 8, §§ 4 en 5, van het voorontwerp wel vereist zijn voor de totstandkoming van permanente vliegprocedures.

Die doelstelling rechtvaardigt eveneens dat bij de totstandkoming van tijdelijke vliegprocedures geen rekening hoeft te worden gehouden met het capaciteitscriterium omschreven in artikel 16 van het voorontwerp.

Er kan daarentegen niet worden aanvaard dat de overheid bevoegd om de tijdelijke vliegprocedures vast te leggen in die

dans ce contexte, à ne tenir aucun compte des critères de santé décrits au chapitre III, qui comprend notamment ceux relatifs aux nuisances sonores ⁽⁴¹⁾.

Ces procédures de vol temporaire doivent être, en outre, respectueuses des droits à la protection de la santé, à un environnement sain et au droit à la protection de la vie privée que la jurisprudence a reconnus aux riverains des aéroports, sur la base notamment des articles 22 et 23 de la Constitution et 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

L'article 13, § 3, de l'avant-projet sera revu pour tenir compte de cette observation ⁽⁴²⁾.

b.3) La référence aux cartes de bruit stratégiques, aux plans d'action et aux autorités compétentes en la matière en vertu de la directive 2002/49/CE (articles 6, § 1^{er}, 4°, 18, § 2, 19, 20, 21 et 31, alinéa 2, de l'avant-projet)

24. À plusieurs reprises, l'exposé des motifs et le commentaire des articles, sous les articles 6, 7, 8, § 5, 18, § 2, 19, 20 et 31, se réfèrent, en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, à l'éventualité de la conclusion d'un accord de coopération, spécialement pour la mise en oeuvre de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Dans le dispositif, l'article 31, alinéa 2, qui, «pour les aéroports au départ ou à l'arrivée desquels plusieurs Régions sont concernées», prévoit le report de l'entrée en vigueur des articles 6, § 1^{er}, 4°, 18, § 2, 19 et 20, confirme l'intention de l'auteur du projet de conclure un accord de coopération préalable à leur mise en oeuvre, sans préciser toutefois que l'objet de cet accord sera limité à l'aéroport de Bruxelles-National.

25. Ces références à la directive 2002/49/CE précitée, non encore transposée, et à un accord de coopération non encore conclu appellent les observations suivantes.

S'agissant de la référence à la directive, celle-ci sera commentée principalement en tant qu'elle concerne le bruit généré par l'activité des «grands aéroports» qu'elle vise, c'est-à-dire ceux définis par son article 3, p); un «grand aéroport» est défini comme suit par cette disposition:

⁽⁴¹⁾ Sur l'obligation de respecter le principe de proportionnalité qui s'impose tant à l'autorité fédérale qu'aux régions, voir les observations n^{os} 18 et 21, plus haut.

⁽⁴²⁾ Voir aussi l'observation faite sur l'article 13 sous un autre aspect, plus loin, sous les n^{os} 50 et 51.

context gerechtigd zou zijn geenszins rekening te houden met de gezondheidscriteria omschreven in hoofdstuk III, dat onder meer de criteria betreffende de geluidshinder omvat ⁽⁴¹⁾.

Die tijdelijke vliegprocedures moeten tevens in overeenstemming zijn met het recht op bescherming van de gezondheid, het recht op een gezond leefmilieu en het recht op bescherming van het privéleven, welke rechten de jurisprudentie aan de omwonenden van de luchthavens heeft erkend, inzonderheid op basis van de artikelen 22 en 23 van de Grondwet en van artikel 8 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden.

Artikel 13, § 3, van het voorontwerp moet worden herzien, zodat rekening wordt gehouden met die opmerking. ⁽⁴²⁾

b.3) De verwijzing naar de strategische geluidsbelasting-kaarten, de actieplannen en de ter zake bevoegde instanties krachtens de richtlijn 2002/49/EG (artikelen 6, § 1, 4°, 18, § 2, 19, 20, 21 en 31, tweede lid, van het voorontwerp)

24. In de memorie van toelichting en in de artikelsgewijze bespreking wordt, wat de luchthaven Brussel-Nationaal betreft, onder de artikelen 6, 7, 8, § 5, 18, § 2, 19, 20 en 31 meermaals verwezen naar de mogelijkheid van het sluiten van een samenwerkingsakkoord, inzonderheid met het oog op de tenuitvoerlegging van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

In het dispositief van het voorontwerp, meer bepaald in artikel 31, tweede lid, ervan, dat de inwerkingtreding van de artikelen 6, § 1, 4°, 18, § 2, 19 en 20 uitstelt «voor wat betreft de luchthavens waarvan de vertrekken en landingen meerdere Gewesten betreffen», wordt het voornemen van de steller van het ontwerp bevestigd om vóór de tenuitvoerlegging van die artikelen een samenwerkingsakkoord te sluiten. Er wordt evenwel niet nader bepaald dat het samenwerkingsakkoord alleen betrekking zal hebben op de luchthaven Brussel-Nationaal.

25. Omtrent die verwijzingen naar de voornoemde richtlijn 2002/49/EG, die nog niet is omgezet, en naar een nog niet gesloten samenwerkingsakkoord dienen de volgende opmerkingen te worden gemaakt.

De verwijzing naar de richtlijn zal hoofdzakelijk worden besproken in zoverre ze het lawaai betreft dat wordt veroorzaakt door de activiteit van de erin genoemde «belangrijke luchthavens», te weten de luchthavens omschreven in artikel 3, p), ervan; die bepaling omschrijft een «belangrijke luchthaven» als volgt:

⁽⁴¹⁾ Wat betreft de verplichting, zowel vanwege de federale overheid als vanwege de gewesten, om het evenredigheidsbeginsel in acht te nemen, zie de opmerkingen nrs. 18 en 21 hierboven.

⁽⁴²⁾ Zie ook de opmerking onder artikel 13, vanuit een ander oogpunt, onder de nrs. 50 en 51.

«aéroport civil, désigné par l'État membre, qui enregistre plus de 50.000 mouvements par an (le terme «mouvement» désignant un décollage ou un atterrissage), à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers».

Cette définition se rapproche de celle de la notion d'aéroport figurant à l'article 3, 17°, de l'avant-projet.

L'incidence de la directive sur la pertinence de la référence faite dans l'avant-projet à un accord de coopération en devenir sera également examinée, plus marginalement, en tenant compte de ce que, pour les agglomérations, l'annexe VI, paragraphe 1.6, dernier alinéa, de la directive 2002/49/CE précitée prévoit notamment que les données transmises à la Commission européenne sur la base de l'article 10 de la directive doivent

«indiqu[er] [...] comment [...] les grands aéroports contribuent aux résultats visés ci-dessus» ⁽⁴³⁾.

Il sera tenu compte également du fait que la directive 2002/49/CE précitée a un champ d'application plus large que celui dont il vient d'être fait état.

26. À titre préalable, il convient d'observer que les seules références à la directive 2002/49/CE précitée et aux autorités désignées en vertu de celle-ci ne peut être considérée comme en assurant la transposition. Tel n'est pas et ne saurait être l'objet de l'avant-projet et de ces références.

Il appartient aux législateurs ou aux autorités réglementaires et administratives de veiller à cette transposition dans le cadre de leurs compétences respectives. Aux termes de l'article 14, paragraphe 1, alinéa 1^{er}, de la directive, cette transposition devait intervenir pour le 18 juillet 2004.

Les observations qui suivent doivent être lues en tenant compte de l'exigence d'assurer cette transposition.

27. La directive prévoit pour l'essentiel l'adoption de cartes de bruit stratégiques et de plans d'action, des «autorités compétentes» devant être désignées à cet effet.

On examinera successivement les dispositions de l'avant-projet se référant aux cartes de bruit stratégiques (articles 19 à 21), aux plans d'action (articles 18, § 2, et 20), aux autorités compétentes pour adopter ces instruments (article 6, § 1^{er}, 4°) et celle reportant l'entrée en vigueur de ces dispositions en fonction de la conclusion d'un accord de coopération (article 31, alinéa 2).

⁽⁴³⁾ Ces résultats sont essentiellement des données d'exposition au bruit.

«burgerluchthaven, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden (zowel opstijgen en landen zijn bewegingen), met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen».

Die definitie sluit aan bij die van het begrip luchthaven dat wordt gegeven in artikel 3, 17°, van het voorontwerp.

De weerslag van de richtlijn op de pertinentie van de verwijzing, in het voorontwerp, naar een later samenwerkingsakkoord zal eveneens worden onderzocht, subsidiair, rekening houdend met het feit dat bijlage VI, punt 1.6, laatste alinea, van de voornoemde richtlijn 2002/49/EG voor de agglomeraties inzonderheid voorschrijft dat de gegevens die op basis van artikel 10 van de richtlijn aan de Europese Commissie worden overgezonden, moeten aangeven

«in hoeverre [...] belangrijke luchthavens bijdragen tot de geluidshinder» ⁽⁴³⁾.

Er zal ook rekening mee worden gehouden dat de voormelde richtlijn 2002/49/EG een ruimere werkingssfeer heeft dan die waarvan zo-even gewag is gemaakt.

26. Vooraf behoort te worden opgemerkt dat de loutere verwijzingen naar de voormelde richtlijn 2002/49/EG en naar de overheden die krachtens die richtlijn zijn aangewezen, niet geacht kunnen worden de omzetting ervan tot stand te brengen. Dit is niet het doel en kan dat ook niet zijn van het voorontwerp en van de bedoelde verwijzingen.

Het staat aan de wetgevers of aan de regelgevende en bestuurlijke overheden om ervoor te zorgen dat die omzetting binnen het kader van hun respectieve bevoegdheden tot stand wordt gebracht. Naar luid van artikel 14, lid 1, eerste alinea, van de richtlijn diende die omzetting uiterlijk 18 juli 2004 tot stand te zijn gebracht.

De hiernavolgende opmerkingen moeten worden gelezen in het licht van het vereiste om ervoor te zorgen dat die richtlijn wordt omgezet.

27. De richtlijn voorziet voornamelijk in de goedkeuring van strategische geluidsbelastingkaarten en van actieplannen, met het oog waarop «bevoegde autoriteiten» moeten worden aangewezen.

Hierna wordt achtereenvolgens ingegaan op de bepalingen van het voorontwerp waarin verwezen wordt naar de strategische geluidsbelastingkaarten (de artikelen 19 tot 21), naar de actieplannen (de artikelen 18, § 2, en 20), naar de autoriteiten die bevoegd zijn om die instrumenten goed te keuren (artikel 6, § 1, 4°) en op de bepaling waarbij de inwerkingtreding van die bepalingen uitgesteld wordt met het oog op het sluiten van een samenwerkingsakkoord (artikel 31, tweede lid).

⁽⁴³⁾ Die gegevens zijn voornamelijk gegevens inzake geluidshinder.

Les cartes de bruit stratégiques (articles 19 à 21 de l'avant-projet)

28. Les articles 19 à 21 se réfèrent à la «cartographie du bruit» requise par la directive 2002/49/CE précitée.

Les «cartes de bruit stratégiques» prévues par cette directive ont essentiellement pour objet de constater un état de fait en matière de bruit, tel qu'il résulte de la situation existante ou de mesures prises par ailleurs. Il ne s'agit pas d'un instrument politique de planification comprenant les mesures devant être adoptées dans l'avenir.

Aux termes de l'article 3, r), de la directive, une «carte de bruit stratégique» est en effet définie comme étant

«une carte conçue pour permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans une zone donnée soumise à différentes sources de bruit ou pour établir des prévisions générales pour cette zone» ⁽⁴⁴⁾.

Selon le paragraphe 4, troisième tiret, de l'annexe IV de la directive, les «cartes de bruit stratégiques [...] serv[ent] de base aux plans d'action», dont il sera question plus loin ⁽⁴⁵⁾, mais ne constituent pas en elles-mêmes des éléments de ces plans d'action.

29. Compte tenu des compétences régionales en matière d'environnement, en ce compris la lutte contre le bruit, la transposition de la directive sur ce point relève des régions, qui doivent en conséquence établir cette cartographie.

Ceci ne fait pas obstacle, même si ce n'est pas indispensable, à ce qu'une loi fédérale constate qu'il appartient aux autorités qu'elle désigne de prendre en compte cette cartographie.

C'est en ce sens qu'il faut interpréter les articles 19 et 20 de l'avant-projet.

Lu en combinaison avec l'article 18, § 1^{er}, de l'avant-projet, l'article 19 signifie que, lorsque les procédures de vol sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population causé par les nuisances sonores, il doit être tenu compte de cet impact tel qu'il est établi sur la base de la cartographie, l'article 20 rappelant que celle-ci est établie par les «autorités compétentes» désignées en vertu de la directive 2002/49/CE précitée, c'est-à-dire les autorités que les régions désigneront ou qu'elles ont, le cas échéant, déjà désignées⁽⁴⁶⁾.

La rédaction des articles 19 et 20 sera revue en ce sens, afin d'éviter également que le texte fasse une référence directe à la directive plutôt qu'aux instruments juridiques de droit

De strategische geluidsbelastingkaarten (de artikelen 19 tot 21 van het voorontwerp)

28. In de artikelen 19 tot 21 wordt verwezen naar de «geluids-belastingkaarten» vereist krachtens de voormelde richtlijn 2002/49/EG.

De «strategische geluidsbelastingkaarten» waarin die richtlijn voorziet, hebben voornamelijk tot doel een feitelijke situatie op het stuk van geluidshinder te constateren, zoals die volgt uit de bestaande toestand of voor het overige genomen maatregelen. Het gaat niet om een beleidsinstrument van planning, bevattende de maatregelen die in de toekomst moeten worden getroffen.

In artikel 3, r), van de richtlijn wordt een «strategische geluidsbelastingkaart» immers gedefinieerd als

«een kaart die bedoeld is voor de algemene evaluatie van de geluidsbelastingssituatie in een bepaald gebied ten gevolge van verschillende lawaaibronnen of voor de algemene prognoses voor dat gebied» ⁽⁴⁴⁾.

Volgens lid 4, derde streepje, van bijlage IV bij de richtlijn vormen de «strategische geluidsbelastingkaarten [...] een basis voor de actieplannen» waarvan hierna sprake is ⁽⁴⁵⁾, maar zijn ze zelf geen onderdelen van die actieplannen.

29. Gelet op de bevoegdheden van de gewesten inzake leefmilieu, met inbegrip van de strijd tegen de geluidshinder, is de omzetting van de richtlijn wat dit punt betreft een bevoegdheid van de gewesten, die bijgevolg bedoelde kaarten moeten opstellen.

Het voorgaande staat er niet aan in de weg, ook al is zulks niet onontbeerlijk, dat bij een federale wet wordt bepaald dat de daarin aangewezen overheden met die kaarten rekening dienen te houden.

Het is in die zin dat de artikelen 19 en 20 van het voorontwerp geïnterpreteerd dienen te worden.

In onderlinge samenhang gelezen met artikel 18, § 1, van het voorontwerp, betekent artikel 19 dat, wanneer de vliegprocedures worden uitgewerkt met het oog op de beperking van de gevolgen van de door het vliegverkeer veroorzaakte geluidshinder voor de gezondheid van de bevolking, rekening moet worden gehouden met die gevolgen zoals die vastgesteld worden op basis van de kaarten, terwijl er in artikel 20 aan wordt herinnerd dat die kaarten worden opgemaakt door de «bevoegde [...] autoriteiten», aangewezen krachtens de voormelde richtlijn 2002/49, dat wil zeggen door de autoriteiten die de gewesten zullen aanwijzen of die ze, in voorkomend geval, reeds hebben aangewezen ⁽⁴⁶⁾.

De redactie van de artikelen 19 en 20 behoort in die zin te worden herzien, ook om te voorkomen dat in de tekst rechtstreeks verwezen wordt naar de richtlijn in plaats van naar de

⁽⁴⁴⁾ Voir aussi, notamment, l'article 7 de la directive et son annexe IV.

⁽⁴⁵⁾ Voir les n^{os} 31 à 35.

⁽⁴⁴⁾ Zie eveneens inzonderheid artikel 7 van de richtlijn en bijlage IV.

⁽⁴⁵⁾ Zie de nummers 28 tot 32.

interne qui la transposent et aux autorités désignées en vertu de ceux-ci. Pour résoudre cette dernière difficulté, il est suggéré d'habiliter le Roi à désigner les cartes de bruit stratégiques dont il devra être tenu compte, les cartes en question étant celles requises par les instruments internes de transposition de la directive, et à désigner les autorités habilitées par ailleurs à établir ces cartes.

30. En revanche, l'autorité fédérale ne saurait imposer unilatéralement, comme l'avant-projet le fait à l'article 21, d'envoyer cette «cartographie» au ministre fédéral qui a la navigation aérienne dans ses attributions et à la commission consultative fédérale dont la création est envisagée par l'avant-projet.

En conséquence, l'article 21 sera omis.

Les plans d'action (articles 18, § 2, et 20 de l'avant-projet)

31. La même directive, spécialement en son article 8, prescrit l'adoption d'autres instruments: il s'agit des plans d'action,

«visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit»⁽⁴⁷⁾.

Ces plans ne concernent pas seulement les grands aéroports mais aussi les agglomérations de plus de 250.000 habitants et «visent également à protéger les zones calmes contre une augmentation du bruit»⁽⁴⁸⁾. Ils peuvent concerner d'autres objets, comme le précise la directive à l'article 8, paragraphe 1.

Aux termes de l'article 8, paragraphe 1, alinéa 2, de la directive,

«[I]es mesures figurant dans les plans sont laissées à la discrétion des autorités compétentes, mais devraient notamment répondre aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères choisis par les États membres et s'appliquer en particulier aux zones les plus importantes déterminées par la cartographie stratégique du bruit».

⁽⁴⁶⁾ La section de législation du Conseil d'État ne dispose pas d'information sur le point de savoir si les régions ont déjà désigné des autorités chargées de l'établissement de cartes de bruit stratégiques pour assurer la transposition de la directive 2002/49/CE précitée.

⁽⁴⁷⁾ Articles 3, t), et 8, paragraphe 1^{er}, de la directive.

⁽⁴⁸⁾ Article 8, paragraphe 1, premier alinéa, b), de la directive.

juridische instrumenten van intern recht waarbij die richtlijn wordt omgezet en naar de overheden die krachtens de richtlijn zijn aangewezen. Om laatstgenoemde moeilijkheid op te lossen, wordt voorgesteld de Koning ertoe te machtigen om aan te geven met welke strategische geluidsbelastingkaarten rekening behoort te worden gehouden, waarbij de kaarten in kwestie die zijn welke vereist zijn krachtens de interne instrumenten tot omzetting van de richtlijn en om de autoriteiten aan te wijzen die overigens bevoegd zijn om die kaarten op te maken.

30. Daarentegen mag de federale overheid, zoals het voorontwerp zulks in artikel 21 doet, niet bij eenzijdige beslissing verplicht stellen die «geluidsbelastingkaarten» toe te sturen aan de federale minister bevoegd voor de luchtvaart en aan de federale adviescommissie waarvan de oprichting met het voorontwerp wordt beoogd.

Bijgevolg dient artikel 21 te vervallen.

De actieplannen (de artikelen 18, § 2, en 20 van het voorontwerp)

31. Bij dezelfde richtlijn, inzonderheid bij artikel 8 ervan, wordt de goedkeuring van andere instrumenten voorgeschreven: namelijk de actieplannen,

«bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering»⁽⁴⁷⁾.

Die plannen hebben niet alleen betrekking op de belangrijke luchthavens, maar ook op de agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners en «hebben tot doel stille gebieden in agglomeraties tegen een toename van geluidshinder te beschermen»⁽⁴⁸⁾. Ze kunnen ook andere onderwerpen hebben, zoals bepaald wordt in artikel 8, lid 1, van de richtlijn.

Artikel 8, lid 1, tweede alinea, van de richtlijn luidt:

«De bevoegde autoriteiten bepalen zelf welke maatregelen deze plannen bevatten, maar die maatregelen moeten in het bijzonder gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria, en zij moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten.»

⁽⁴⁶⁾ De afdeling wetgeving van de Raad van State beschikt niet over inlichtingen aangaande de vraag of de gewesten reeds overheden hebben aangewezen voor het opmaken van strategische geluidsbelastingkaarten, ter wille van de omzetting van de voornoemde richtlijn 2002/49/EG.

⁽⁴⁷⁾ Artikelen 3, t), en 8, lid 1, van de richtlijn.

⁽⁴⁸⁾ Artikel 8, lid 1, eerste alinea, b), van de richtlijn.

Selon l'annexe V de la directive, ces plans d'action, outre divers éléments relevant de la compétence des régions, comme par exemple ceux liés à la cartographie ou d'autres aspects descriptifs, doivent comprendre la désignation de l'«autorité compétente», des «mesures de lutte contre le bruit déjà en vigueur et projets en gestation», des «actions envisagées par les autorités compétentes pour les cinq années à venir, y compris [les] mesures prévues pour préserver les zones calmes», la «stratégie à long terme» ou les «dispositions envisagées pour évaluer la mise en oeuvre et les résultats du plan d'action» ⁽⁴⁹⁾.

Aux termes de l'annexe V, paragraphe 2, de la directive,

«[p]armi les actions que les autorités compétentes peuvent envisager dans leurs domaines de compétence respectifs figurent par exemple:

- la planification du trafic,
- l'aménagement du territoire,
- les mesures techniques au niveau des sources de bruit,
- la sélection de sources plus silencieuses,
- la réduction de la transmission des sons,
- les mesures ou incitations réglementaires ou économiques» ⁽⁵⁰⁾.

32. Certaines des «actions» prévues par les plans d'action relèvent de la compétence régionale; d'autres, qui résultent de l'adoption de procédures de vol et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ou encore de normes de produit, relèvent de l'autorité fédérale. En effet,

«pour déterminer quelle est l'autorité compétente pour imposer l'obligation d'effectuer une évaluation des incidences sur l'environnement dans le cadre d'une procédure de planification, il ne faut pas considérer l'objectif de l'évaluation des incidences sur l'environnement, à savoir la protection de l'environnement, mais bien la nature de la matière pour laquelle la planification est imposée. Cette règle s'applique également *mutatis mutandis* à l'organisation de la participation du public dans le cours de cette procédure de planification» ⁽⁵¹⁾.

La planification relève donc, elle aussi, même en ce qui concerne l'environnement, des autorités responsables pour la matière à l'égard de laquelle cette planification est requise.

⁽⁴⁹⁾ Annexe V, paragraphe 1, *partim*, de la directive.

⁽⁵⁰⁾ Annexe V, paragraphe 2, de la directive.

⁽⁵¹⁾ Avis 38.816/1/VR/V, des 6 et 13 septembre 2005 sur un avant-projet devenu la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement, n° 3.3.3, (*Doc. parl.*, Chambre, 2005-2006, n° 2108/1, pp. 37-47); cet avis se réfère notamment à l'arrêt n° 54, du 24 mai 1988, de la Cour d'arbitrage, 6.B.7.

Volgens bijlage V bij de richtlijn moeten die actieplannen, naast verscheidene elementen die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen, zoals bijvoorbeeld die welke verband houden met de kaarten of andere beschrijvende aspecten, de volgende elementen omvatten: de «bevoegde instantie», de «reeds bestaande maatregelen voor lawaaivermindering en projecten die in voorbereiding zijn», de «maatregelen die de bevoegde instanties in de eerstvolgende vijf jaar voornemens zijn te nemen, met inbegrip van acties om stille gebieden te beschermen», de «langetermijnstrategie» en de «beoogde bepalingen voor de beoordeling van de uitvoering en de resultaten van het actieplan» ⁽⁴⁹⁾.

Bijlage V, lid 2, van de richtlijn luidt:

«De maatregelen die de bevoegde instanties in het kader van hun bevoegdheden voornemens zijn te nemen kunnen bijvoorbeeld het volgende omvatten:

- verkeersplanning;
- ruimtelijke ordening;
- technische maatregelen tegen lawaaibronnen;
- selectie van stillere bronnen;
- vermindering van de geluidsoverdracht;
- regelgevende of economische maatregelen of stimulansen» ⁽⁵⁰⁾.

32. Bepaalde maatregelen die in de actieplannen vervat moeten zijn, behoren tot de bevoegdheid van de gewesten; andere, die het resultaat zijn van de goedkeuring van vliegprocedures, van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal of van productnormen, ressorteren onder de federale overheid. Immers,

«voor het beantwoorden van de vraag welke overheid bevoegd is voor het opleggen van de verplichting tot het opstellen van een milieueffectenbeoordeling in een planningsprocedure, [...] moet [niet] worden uitgegaan van het doel van de milieueffectenbeoordeling, met name de bescherming van het leefmilieu, maar wel van de aard van de aangelegenheid waarvoor de planning is voorgeschreven. *Mutatis mutandis* geldt deze regel ook voor het organiseren van de inspraak van het publiek in de loop van die planningsprocedure» ⁽⁵¹⁾.

Ook de planning valt dus, zelfs wat het leefmilieu betreft, onder de bevoegdheid van de autoriteiten die instaan voor de aangelegenheid waarvoor de planning voorgeschreven is.

⁽⁴⁹⁾ Bijlage V, lid 1, *partim*, van de richtlijn.

⁽⁵⁰⁾ Bijlage V, lid 2, van de richtlijn.

⁽⁵¹⁾ Advies 38.816/1/VR/V, van 6 en 13 september 2005 over een voorontwerp, de latere wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de inspraak van het publiek bij de uitwerking van de plannen en programma's in verband met het milieu, nr. 3.3.3, *Parl. St.*, Kamer, 2005-2006, nr. 2108/1, blz. 37-47; in dat advies wordt inzonderheid verwezen naar arrest nr. 54 van 24 mei 1998 van het Arbitragehof, 6.B.7.

33. Certains de ces plans d'action, lorsqu'ils concernent exclusivement des activités relevant d'un niveau de pouvoir, ne peuvent être établis qu'à ce niveau.

En revanche, lorsque ces plans concernent des activités relevant à la fois de plusieurs niveaux de pouvoir sous des aspects différents, les autorités compétentes ne peuvent agir que de concert, compte tenu de la nature intégrée de ces plans; il en va ainsi, *a fortiori*, lorsqu'il est requis, par exemple par une directive européenne, que soit désignée une «autorité compétente» pour leur mise en oeuvre. Cette intervention concertée ne peut prendre que la forme d'un accord de coopération conclu sur la base de l'article 92*bis* de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

34. En l'espèce, les plans d'action requis par la directive 2002/49/CE précitée pour les «grands aéroports» qu'elle vise et pour les agglomérations concernées par la présence de pareils «grands aéroports», ne peuvent être adoptés que par la voie d'un accord de coopération, compte tenu de l'imbrication des compétences régionales en matière de communication, de transport et de bruit, d'une part, et, d'autre part, des compétences fédérales en matière de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports, de sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics, et, plus largement, en matière de sécurité publique, ainsi qu'en matière de normes de produit.

35. Il peut être prévu, comme à l'article 18, § 2, en projet, que les procédures de vol doivent permettre l'«exécution des plans d'action», étant entendu que l'article 20 doit être lu comme rappelant que ces plans d'action sont établis par les autorités compétentes, qui pourraient être notamment les plans et les autorités désignés par un accord de coopération conformément à l'exposé qui vient d'être fait.

Ainsi lus, les articles 18, § 2, et 20 sont admissibles au titre de la répartition des compétences mais leur rédaction devrait être éclaircie en ce sens, afin d'éviter également que le texte fasse une référence directe à la directive plutôt qu'aux instruments juridiques de droit interne qui la transposent et aux autorités désignées en vertu de ceux-ci. Pour résoudre cette dernière difficulté, il est suggéré d'habiliter le Roi à désigner les plans d'action à respecter, ces plans étant ceux requis par les instruments internes de transposition de la directive, et à désigner les autorités habilitées par ailleurs à établir ces plans d'action.

Les «autorités compétentes» prévues par la directive 2002/49/CE (article 6, § 1^{er}, 4^o, de l'avant-projet)

33. Bepaalde van die actieplannen, namelijk die welke uitsluitend betrekking hebben op activiteiten waarvoor één beleidsniveau bevoegd is, kunnen alleen op dat niveau worden opgemaakt.

Wanneer die plannen daarentegen betrekking hebben op activiteiten waarvan verschillende aspecten tegelijk onder verschillende beleidsniveaus ressorteren, kunnen de bevoegde autoriteiten alleen gezamenlijk optreden, gelet op de geïntegreerde aard van die plannen; zulks geldt *a fortiori* wanneer, bijvoorbeeld krachtens een Europese richtlijn, de verplichting bestaat een «bevoegde autoriteit» aan te wijzen voor de uitvoering ervan. Dat gezamenlijk optreden kan alleen de vorm aannemen van een samenwerkingsakkoord gesloten op basis van artikel 92*bis* van de voormelde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

34. *In casu* kunnen de actieplannen die krachtens de voormelde richtlijn 2002/49/EG vereist zijn voor de «belangrijke luchthavens» waarvan daarin sprake is en voor de agglomeraties die te maken hebben met de aanwezigheid van zulke «belangrijke luchthavens», alleen worden goedgekeurd door middel van een samenwerkingsakkoord, gelet op de overlapping van de bevoegdheden van de gewesten inzake verkeer, vervoer en strijd tegen de geluidshinder, enerzijds, en de federale bevoegdheid inzake de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, en, ruimer, inzake openbare veiligheid, alsook inzake productnormen, anderzijds.

35. Zoals in het ontworpen artikel 18, § 2, kan worden bepaald dat de vliegprocedures de «uitvoering van de actieplannen» mogelijk moeten maken, met dien verstande dat artikel 20 aldus moet worden geïnterpreteerd dat het eraan herinnert dat die actieplannen worden opgemaakt door de bevoegde autoriteiten en dat het daarbij inzonderheid zou kunnen gaan om de plannen en de autoriteiten aangewezen door een samenwerkingsakkoord overeenkomstig de uiteenzetting die zopas gegeven is.

In die lezing kunnen de artikelen 18, § 2, en 20 worden aanvaard als zijnde in overeenstemming met de bevoegdheidsverdelende regels, doch de redactie ervan moet in die zin worden verduidelijkt, mede om te voorkomen dat in de tekst rechtstreeks verwezen wordt naar de richtlijn in plaats van naar de juridische instrumenten van intern recht waarbij die richtlijn wordt omgezet en naar de autoriteiten die krachtens die instrumenten zijn aangewezen. Om laatstgenoemde moeilijkheid op te lossen, wordt voorgesteld om de Koning ertoe te machtigen aan te geven welke actieplannen in acht moeten worden genomen, waarbij die plannen die zijn welke vereist zijn krachtens de interne instrumenten tot omzetting van de richtlijn en om de autoriteiten aan te wijzen die overigens bevoegd zijn om die actieplannen op te maken.

De «bevoegde autoriteiten» waarvan sprake is in richtlijn 2002/49/EG (artikel 6, '§ 1, 4^o, van het voorontwerp)

36. L'article 6, § 1^{er}, 4°, de l'avant-projet est rédigé comme suit:

«§ 1^{er}. Le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes est initié par une des instances suivantes:

[...]

4° la ou les autorités compétentes désignées en vertu de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement».

Plusieurs dispositions de l'avant-projet, soit les articles 8, §§ 2 et 6, 9, 12, et 13, § 5, mentionnent également ces autorités compétentes pour les inclure dans le processus d'adoption des procédures de vol en leur conférant par exemple une compétence d'avis ou pour les désigner comme devant être informées de l'adoption de certains des actes accomplis en vertu de l'avant-projet.

37. L'article 6, § 1^{er}, 4°, et les dispositions qui viennent d'être citées, à l'exception de l'article 9, ne prescrivent aucune obligation aux «autorités compétentes».

Compte tenu de ce dernier élément, il n'y a pas d'objection en principe à ce que ces dispositions, à l'exception de l'article 9 ⁽⁵²⁾, prévoient l'intervention de ces «autorités compétentes».

Ces dispositions suscitent toutefois des difficultés qu'il y a lieu d'examiner plus avant.

Compte tenu aussi de ce qu'il n'est pas admissible qu'une norme de droit interne comprenne une référence directe à une directive européenne au lieu de renvoyer aux textes de droit interne qui en ont assuré la transposition et aux autorités qu'ils ont désignées, elles appellent les observations qui suivent.

38.1. L'article 6, § 1^{er}, 4°, de l'avant-projet est rédigé de manière très large et comme visant l'ensemble des autorités compétentes désignées en vertu de la directive 2002/49/CE précitée.

38.2. Il résulte de l'exposé des motifs et du commentaire des articles que telle ne semble pas être l'intention de l'auteur de l'avant-projet, qui ne semble prendre en considération actuellement que les autorités désignées pour prendre des actes requis par cette directive concernant l'aéroport de Bruxelles-National.

Si tel est bien le cas, le texte devrait être revu en ce sens. Comme toutefois il n'est pas admissible en principe de se référer dans un texte de droit interne de manière directe à une directive européenne et que, pour l'aéroport de

⁽⁵²⁾ Voir l'observation n° 40, plus loin.

36. Artikel 6, § 1, 4°, van het voorontwerp luidt:

«§ 1. Het proces van totstandkoming van de permanente vliegprocedures wordt geïnitieerd [door] een van de volgende instanties:

[...]

4° de aangeduide bevoegde autoriteit of autoriteiten krachtens richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai».

In verscheidene bepalingen van het voorontwerp, namelijk de artikelen 8, §§ 2 en 6, 9, 12 en 13, § 5, worden die bevoegde autoriteiten eveneens vermeld teneinde ze te betrekken bij het proces tot goedkeuring van de vliegprocedures, door aan die autoriteiten bijvoorbeeld een adviesbevoegdheid toe te kennen of teneinde ze aan te wijzen als instanties die ingelicht moeten worden over de goedkeuring van bepaalde handelingen die krachtens het voorontwerp worden verricht.

37. In artikel 6, § 1, 4°, en in de zojuist vermelde bepalingen, met uitzondering van artikel 9, wordt geen enkele verplichting opgelegd aan de «bevoegde autoriteiten».

Gelet op dat laatstgenoemde gegeven, bestaat er in principe geen bezwaar tegen dat in die bepalingen, artikel 9 uitgezonderd ⁽⁵²⁾, wordt gesteld dat die «bevoegde autoriteiten» daarbij betrokken worden.

Die bepalingen doen evenwel moeilijkheden rijzen die nader moeten worden onderzocht.

Mede gelet op het feit dat niet kan worden aanvaard dat een regel van intern recht een rechtstreekse verwijzing bevat naar een Europese richtlijn in plaats van een verwijzing naar de regelingen van intern recht waarbij die richtlijn is omgezet en naar de autoriteiten die daarin worden aangewezen, geven die bepalingen aanleiding tot de volgende opmerkingen.

38.1. De bewoordingen waarin artikel 6, § 1, 4°, van het voorontwerp gesteld is, zijn zeer ruim en lijken te slaan op alle bevoegde autoriteiten die aangewezen zijn krachtens de voormelde richtlijn 2002/49/EG.

38.2. Uit de memorie van toelichting en uit de artikelsgewijze commentaar blijkt dat zulks niet de bedoeling is van de steller van het voorontwerp, die thans blijkbaar alleen die autoriteiten in aanmerking neemt die aangewezen zijn voor het stellen van handelingen die krachtens die richtlijn vereist zijn wat de luchthaven Brussel-Nationaal betreft.

Indien zulks inderdaad het geval is, zou de tekst in die zin moeten worden herzien. Aangezien evenwel in principe niet kan worden aanvaard dat in een regeling van intern recht rechtstreeks verwezen wordt naar een Europese richtlijn en

⁽⁵²⁾ Zie opmerking nr. 40, verderop.

Bruxelles-National, la directive ne semble pas avoir été transposée et qu'aucune autorité compétente n'a encore été désignée, le dispositif peut prévoir le principe de l'intervention de cette autorité compétente mais il doit habiliter le Roi à la désigner après que la directive a été transposée.

Ceci vaut d'ailleurs pour toutes les «autorités compétentes» prévues par la directive et susceptibles d'être concernées par les procédures de vol. Tel est le cas pour les procédures de vol qui pourront concerner les aéroports régionaux lorsqu'ils répondront à la définition du «grand aéroport» que donne l'article 3, p), de la directive et à celle de l'aéroport fournie par l'article 3, 17°, de l'avant-projet; tel semble également devoir être le cas pour les plans d'action prévus par la directive 2002/49/CE précitée en ce qui concerne les agglomérations et devant prendre en compte la présence des «grands aéroports».

38.3. Si en revanche l'auteur de l'avant-projet entend viser toute autorité compétente désignée en vertu de la directive 2002/49/CE précitée, la disposition ne peut être maintenue dans sa rédaction actuelle et elle doit viser, d'une part, de manière précise celles des «autorités compétentes» qui existaient déjà, par le renvoi aux textes internes de transposition et, d'autre part, celles que le Roi mentionnera sur la base des désignations ultérieures de ces «autorités compétentes» par les législateurs compétents ou en vertu des textes qu'ils auront adoptés. Le texte pourrait prévoir aussi une habilitation générale au Roi de désigner ces «autorités compétentes», tant celles qui existent déjà que celles à instituer.

39. Ceci étant, tel qu'il est rédigé, l'article 6, § 1^{er}, 4°, de l'avant-projet vise les «autorités compétentes» pour l'adoption tant des plans d'action que des cartes de bruit stratégiques.

Il revient à l'auteur de l'avant-projet de vérifier si telle est bien son intention et de revoir, le cas échéant, le texte à la lumière, *mutatis mutandis*, des observations qui précèdent.

40. Si l'article 6, § 1^{er}, 4°, est conçu comme visant des autorités autres que strictement fédérales, il est admissible qu'elles interviennent de manière facultative, à la condition, en outre, que cette intervention ne produise aucun effet juridique à l'égard de l'autorité fédérale.

C'est ainsi que sont rédigés et que doivent être interprétés cette disposition et les articles 8, §§ 2 et 6, 12, et 13, § 5, qui y renvoient, qui, sur le principe de cette intervention, ne suscitent dès lors pas de difficulté au titre de la répartition des compétences entre l'autorité fédérale et les régions.

aangezien de richtlijn voor de luchthaven Brussel-Nationaal blijkbaar niet is omgezet en nog geen enkele bevoegde autoriteit is aangewezen, kan in het dispositief het beginsel worden opgenomen dat die bevoegde autoriteit daarbij betrokken wordt, maar moet de Koning ertoe worden gemachtigd die autoriteit aan te wijzen als de richtlijn omgezet is.

Dat geldt overigens voor alle «bevoegde autoriteiten» waarin de richtlijn voorziet en die bij de vliegprocedures betrokken kunnen worden. Dat is het geval met de vliegprocedures die betrekking zouden kunnen hebben op de regionale luchthavens als ze beantwoorden aan de definitie van de «belangrijke luchthaven» die in artikel 3, p), van de richtlijn wordt gegeven en aan die van luchthaven vervat in artikel 3, 17°, van het voorontwerp; zulks lijkt eveneens het geval te moeten zijn met de actieplannen waarin de voormelde richtlijn 2002/49/EG voorziet wat de agglomeraties betreft en waarbij rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van «belangrijke luchthavens».

38.3. Als het daarentegen de bedoeling van de steller van het voorontwerp is te verwijzen naar elke bevoegde autoriteit die krachtens de voormelde richtlijn 2002/49/EG aangewezen is, kan de bepaling niet in haar huidige redactie worden behouden en dient daarin duidelijk te worden verwezen naar, ten eerste, die «bevoegde autoriteiten» die reeds zouden bestaan, door een verwijzing naar de interne regelingen tot omzetting van de richtlijn en, ten tweede, die «bevoegde autoriteiten» welke de Koning zal vermelden op basis van de latere aanwijzing van die «bevoegde autoriteiten» door de terzake bevoegde wetgevers of krachtens regelingen die door de terzake bevoegde wetgevers aangenomen zullen zijn. De tekst zou ook een algemene machtiging aan de Koning kunnen bevatten om die «bevoegde autoriteiten» aan te wijzen, zowel die welke reeds bestaan als die welke nog moeten worden ingesteld.

39. Dat gezegd zijnde, wordt in artikel 6, § 1, 4°, van het voorontwerp in de huidige lezing, verwezen naar de «autoriteiten» die «bevoegd» zijn voor het goedkeuren van zowel de actieplannen als de strategische geluidsbelastingkaarten.

De steller van het voorontwerp dient na te gaan of zulks wel zijn bedoeling is en moet, in voorkomend geval, de tekst herzien *mutatis mutandis* in het licht van de voorgaande opmerkingen.

40. Als artikel 6, § 1, 4°, zo opgevat is dat het een verwijzing inhoudt naar andere dan strikt federale autoriteiten, kan worden aanvaard dat het erbij betrekken van die instanties facultatief is op voorwaarde bovendien dat dit erbij betrekken geen enkel rechtsgevolg heeft ten aanzien van de federale overheid.

Deze bepaling en de artikelen 8, §§ 2 en 6, 12 en 13, § 5, waarin naar die bepaling wordt verwezen, zijn in die zin gesteld en moeten in die zin geïnterpreteerd worden, en doen, wat het principe van het erbij betrekken betreft, geen moeilijkheden rijzen in verband met de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale overheid en de gewesten.

En revanche, le renvoi fait par l'article 9 de l'avant-projet à l'article 6 de celui-ci, notamment à son paragraphe 1^{er}, 4°, n'est pas admissible, à l'égard des «autorités compétentes» non fédérales. Tel qu'il est rédigé, l'article 9 impose en effet à ces autorités d'«envo[yer] [...] leurs avis respectifs» au ministre, ce qui porte atteinte à l'autonomie des collectivités fédérées concernées. L'article 9, en tant qu'il concerne des autorités non fédérales, sera revu à la lumière de cette observation, de même d'ailleurs que le renvoi qu'il contient à l'article 6, § 1^{er}, 2°, de l'avant-projet, qui peut concerner une personne morale gérant un aéroport régional ⁽⁵³⁾; ces autorités régionales ne peuvent être tenues de participer à la procédure d'avis instaurée par l'avant-projet.

Il n'en irait autrement qu'en vertu d'un accord de coopération.

Le report de l'entrée en vigueur de dispositions de l'avant-projet en fonction de la conclusion d'un accord de coopération (article 31, alinéa 2, de l'avant-projet)

41. Il reste à examiner l'article 31, alinéa 2, qui est la seule disposition à se référer expressément à un accord de coopération dans l'avant-projet.

Cette disposition est rédigée comme suit:

«Pour les aéroports au départ ou à l'arrivée desquels plusieurs Régions sont concernées, les articles 6, 4° ⁽⁵⁴⁾; 18, § 2; 19 et 20 ⁽⁵⁵⁾ entrent en vigueur le jour déterminé dans l'accord de coopération conclu par l'État fédéral et les régions concernées relatif à la mise en oeuvre commune de la directive 2002/49/CE.»

42. Le report d'entrée en vigueur des dispositions visées n'a de pertinence que dans la mesure où les instruments concernés par ces dernières les cartes de bruit stratégiques et les plans d'action et les «autorités compétentes» pour les adopter ne peuvent résulter que d'un accord de coopération.

Le seul aéroport actuellement concerné en fait est celui de Bruxelles-National mais il n'est pas exclu que, dans l'avenir, sans modification législative et par le seul effet d'une extension de capacité, d'autres aéroports, relevant des régions pour

⁽⁵³⁾ L'article 6, § 1^{er}, 2°, est rédigé comme suit:

«§ 1^{er}. Le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes est initié par une des instances suivantes: [...]

2° La personne morale qui gère un aéroport entrant dans le champ d'application de la présente loi, dans la mesure où les procédures de vol sont uniquement applicables aux aéroports qu'ils gèrent».

⁽⁵⁴⁾ Il s'agit en réalité de l'article 6, § 1^{er}, 4°, de l'avant-projet auquel il est ici référé.

⁽⁵⁵⁾ Sur le plan légistique, il faut remplacer les points-virgule entre chaque numéro d'article par des virgules.

Daarentegen kan de verwijzing, in artikel 9 van het voorontwerp, naar artikel 6 ervan, inzonderheid naar paragraaf 1, 4°, ervan, niet worden aanvaard wat de niet-federale «bevoegde autoriteiten» betreft. Zoals artikel 9 gesteld is, wordt daarbij immers aan die autoriteiten de verplichting opgelegd om «hun respectievelijk [...] advies» aan de minister over te zenden, hetgeen de autonomie van de betrokken deelentiteiten aantast. Voorzover artikel 9 betrekking heeft op niet-federale autoriteiten, dient het in het licht van deze opmerking te worden herzien, net zoals trouwens de erin vervatte verwijzing naar artikel 6, § 1, 2°, van het voorontwerp, welke verwijzing betrekking kan hebben op een rechtspersoon die een regionale luchthaven exploiteert ⁽⁵³⁾; die gewestelijke autoriteiten kunnen er niet toe gehouden worden mee te werken aan de adviesprocedure die bij het voorontwerp wordt ingesteld.

De zaken zouden alleen krachtens een samenwerkingsakkoord anders liggen.

Het uitstellen van de inwerkingtreding van bepalingen van het voorontwerp met het oog op het sluiten van een samenwerkingsakkoord (artikel 31, tweede lid, van het voorontwerp)

41. Artikel 31, tweede lid, dat de enige bepaling van het voorontwerp is waarin uitdrukkelijk naar een samenwerkingsakkoord wordt verwezen, behoort nog te worden onderzocht.

Deze bepaling luidt:

«Voor wat betreft de luchthavens waarvan de vertrekken en landingen meerdere Gewesten betreffen, treden de artikelen 6, 4° ⁽⁵⁴⁾; 18, § 2; 19 en 20 ⁽⁵⁵⁾ in werking op de dag bepaald in het samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de federale staat en de betrokken gewesten inzake de gemeenschappelijke uitvoering van de richtlijn 2002/49/CE.»

42. Het uitstellen van de inwerkingtreding van de bedoelde bepalingen is enkel relevant in de mate dat de instrumenten waarvan sprake in die bepalingen de strategische geluidsbelastingkaarten en de actieplannen en de «bevoegde autoriteiten» die deze moeten aannemen, enkel het resultaat kunnen zijn van een samenwerkingsakkoord.

De enige luchthaven waar het thans om gaat is die van Brussel-Nationaal, maar het is niet uitgesloten dat, in de toekomst, zonder wetswijziging en enkel en alleen als gevolg van een uitbreiding van de capaciteit, deze regeling ook op an-

⁽⁵³⁾ Artikel 6, § 1, 2°, luidt:

«§ 1. Het proces van totstandkoming van de permanente vliegprocedures wordt geïnitieerd [door] een van de volgende instanties:

[...]

2° De rechtspersoon die een luchthaven uitbaat, die binnen het toepassingsgebied van deze wet valt, voor zover het vliegprocedures betreft die uitsluitend van toepassing zijn op de luchthaven die zij uitbaat».

⁽⁵⁴⁾ Het betreft in werkelijkheid artikel 6, § 1, 4°, van het voorontwerp waarnaar hier wordt verwezen.

⁽⁵⁵⁾ Uit het oogpunt van de wetgevingstechniek moet de kommapunt tussen elk nummer van een artikel vervangen worden door een komma.

ce qui concerne leur gestion, soient concernés, l'autorité fédérale demeurant compétente à leur égard pour ce qui concerne notamment la police générale, la réglementation relative aux communications et aux transports, la sécurité de la circulation aérienne et, plus largement, en matière de sécurité publique, ainsi qu'en matière de normes de produit ⁽⁵⁶⁾.

Pour ces aéroports comme d'ailleurs pour tous les «grands aéroports» au sens de l'article 3, p), de la directive 2002/49/CE précitée et tous les aéroports au sens de l'article 3, 17°, de l'avant-projet, il a été exposé plus haut qu'un accord de coopération entre l'autorité fédérale et les régions s'imposait pour ce qui concerne l'adoption des plans d'action prévus par la directive ⁽⁵⁷⁾. Ce n'est pas l'incidence transrégionale des aéroports sur le plan territorial qui l'impose, même si cet élément constitue un motif supplémentaire d'y recourir, mais le fait que des compétences fédérales et régionales sont exercées de manière concomitante à l'égard des aéroports.

43. Or, il a été vu plus haut que les cartes de bruit stratégiques relèvent, quel que soit l'aéroport concerné, de la compétence des seules régions ⁽⁵⁸⁾; leur adoption ne nécessite donc pas d'accord de coopération.

La référence faite à l'article 19 et à l'article 20 dans la mesure où cette dernière disposition renvoie à «[l]a cartographie du bruit» n'est donc pas adéquate.

44. Si l'intention consiste à ne se référer aux cartes de bruit stratégiques qu'après que la directive 2002/49/CE précitée a été transposée, la technique consistant à habiliter le Roi à désigner ces cartes en fonction de cette transposition, suggérée plus haut ⁽⁵⁹⁾, rencontre pareille intention.

Il n'y a en toute hypothèse pas de raison, dans l'attente d'un accord de coopération, de dispenser les autorités de prendre en compte la cartographie du bruit qui existerait déjà.

La même observation vaut pour ce qui concerne les plans d'action non encore adoptés, qui ne relèveraient que d'un seul niveau de pouvoir (soit l'autorité fédérale, soit les régions) ⁽⁶⁰⁾, et, *a fortiori*, pour ceux qui existeraient déjà. Dans cette mesure, le report de l'entrée en vigueur de l'article 18, § 2, et de l'article 20, dans la mesure où il se réfère aux plans d'action de ce type, n'est pas admissible, s'agissant des plans adoptés, ou ne se justifie pas, s'agissant de ceux relevant d'un seul niveau de pouvoir.

⁽⁵⁶⁾ Voir le n° 16, plus haut.

⁽⁵⁷⁾ Voir le n° 34, plus haut.

⁽⁵⁸⁾ Voir le n° 29.

⁽⁵⁹⁾ Voir le n° 29, *in fine*, plus haut.

⁽⁶⁰⁾ Voir aussi le n° 35, *in fine*, plus haut.

dere luchthavens van toepassing zal zijn, die wat het beheer betreft ressorteren onder de gewesten, terwijl de federale overheid voor die luchthavens bevoegd blijft inzonderheid wat betreft de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, de veiligheid van het luchtverkeer en, ruimer, inzake openbare veiligheid, alsook inzake productnormen ⁽⁵⁶⁾.

Voor die luchthavens, zoals trouwens voor alle «belangrijke luchthavens» als bedoeld in artikel 3, p), van de voornoemde richtlijn 2002/49/EG en alle luchthavens in de zin van artikel 3, 17°, van het voorontwerp, is eerder reeds gesteld dat een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten noodzakelijk is, wat betreft het aannemen van de actieplannen waarin voorzien wordt door de richtlijn ⁽⁵⁷⁾. Niet de gewestoverschrijdende weerslag, vanuit territoriaal oogpunt, van de luchthavens maakt dergelijk akkoord onontbeerlijk, al is dit gegeven een extra reden ervoor, maar wel het feit dat federale en gewestelijke bevoegdheden inzake de luchthavens naast elkaar worden uitgeoefend.

43. Het is zo dat reeds eerder gesteld is dat de strategische geluidsbelastingkaarten onder de uitsluitende bevoegdheid van de gewesten vallen ⁽⁵⁸⁾, ongeacht over welke luchthaven het gaat; voor het opstellen van die kaarten is dus geen samenwerkingsakkoord noodzakelijk.

De verwijzing in artikel 19 en artikel 20 is dus niet adequaat, in de mate dat in deze laatste bepaling verwezen wordt naar «[d]e geluidsbelastingkaart».

44. Indien het de bedoeling is om pas naar de geluidsbelastingkaarten te verwijzen nadat de voornoemde richtlijn 2002/49/EG omgezet is, komt de reeds eerder voorgestelde ⁽⁵⁹⁾ techniek die erin bestaat de Koning te machtigen om die kaarten aan te wijzen in het kader van die omzetting, aan zulk een bedoeling tegemoet.

Er is hoe dan ook geen enkele reden om, in afwachting van een samenwerkingsakkoord, de verschillende autoriteiten geen rekening te laten houden met de reeds bestaande geluidsbelastingkaarten.

Dezelfde opmerking geldt voor de actieplannen die nog niet zijn goedgekeurd en die slechts onder één enkel bevoegdheidsniveau zouden ressorteren (hetzij de federale overheid, hetzij de gewesten) ⁽⁶⁰⁾, en, *a fortiori*, voor die welke reeds zouden bestaan. In dat opzicht kan het uitstellen van de inwerkingtreding van artikel 18, § 2, en van artikel 20, in zoverre dat artikel verwijst naar dat soort actieplannen, niet worden aanvaard, aangezien het om goedgekeurde plannen gaat, of niet worden gerechtvaardigd, aangezien het om actieplannen gaat die ressorteren onder één enkel bevoegdheidsniveau.

⁽⁵⁶⁾ Zie hierboven onder nr. 16.

⁽⁵⁷⁾ Zie hierboven onder nr. 34.

⁽⁵⁸⁾ Zie nr. 29.

⁽⁵⁹⁾ Zie hiervoor onder nr. 29, *in fine*.

⁽⁶⁰⁾ Zie ook hoger onder nr. 35, *in fine*.

45. Certains plans d'action, spécialement ceux qui concernent les «grands aéroports» au sens de la directive 2002/49/CE précitée et les agglomérations concernées par ces «grands aéroports», ne peuvent résulter que d'un accord de coopération⁽⁶¹⁾. Il semble d'ailleurs que l'intention de l'auteur de l'avant-projet consiste à ne se référer qu'à ce type de plan d'action. La nécessité d'un accord de coopération ne résulte pas seulement, comme l'article 31, alinéa 2, de l'avant-projet semble le laisser entendre, de situations qui concernent des «aéroports au départ ou à l'arrivée desquels plusieurs Régions sont concernées».

Il est cohérent que la nécessité de respecter les plans d'action résultant nécessairement d'un accord de coopération dans l'adoption des procédures de vol soit reportée jusqu'à la date à laquelle l'accord de coopération envisagé aura mis en oeuvre la directive 2002/49/CE précitée, notamment pour prévoir et organiser l'adoption de ces plans d'action.

Toutefois, comme une loi ne peut se référer à un accord non encore conclu⁽⁶²⁾, l'article 31, alinéa 2, de l'avant-projet ne peut contenir pareille référence, s'agissant des plans d'action résultant de la conclusion d'un accord de coopération futur, en ce qui concerne l'entrée en vigueur de l'article 18, § 2, et de l'article 20 en tant qu'ils visent les plans d'action de ce type. Il serait en revanche admissible que l'article 31, alinéa 2, prévoit que l'entrée en vigueur de ces dispositions, toujours en ce qui concerne les plans d'action résultant de la conclusion d'un accord de coopération à venir, soit fixée par le Roi, le commentaire de l'article pouvant alors expliquer que le Roi déterminera cette entrée en vigueur en fonction de cet accord de coopération.

46. La référence faite à l'article 6, § 1^{er}, 4°, de l'avant-projet dans l'article 31, alinéa 2, appelle, *mutatis mutandis*, les mêmes observations.

47. En conclusion sur ce point, l'article 32 doit être revu de manière à habiliter le Roi à fixer l'entrée en vigueur des articles 6, § 1^{er}, 4°, 18, § 2, et 20, dans la seule mesure où ils se réfèrent aux plans d'action devant résulter d'un accord de coopération et aux «autorités compétentes» pour les adopter. Le commentaire de la disposition pourra fournir les éclaircissements nécessaires à la compréhension de cette habilitation et exposer notamment que le Roi fera entrer ces dispositions en vigueur, dans cette mesure, lorsque l'accord de coopération le permettra.

⁽⁶¹⁾ Voir le n° 34, plus haut.

⁽⁶²⁾ Voir le n° 19, *in fine*, plus haut.

45. Bepaalde actieplannen, inzonderheid die welke betrekking hebben op de «belangrijke luchthavens» bedoeld in de voornoemde richtlijn 2002/49/EG en op de agglomeraties die de gevolgen ondervinden van die «belangrijke luchthavens», kunnen uitsluitend voortvloeien uit een samenwerkingsakkoord⁽⁶¹⁾. Het is trouwens blijkbaar de bedoeling van de steller van het voorontwerp enkel te verwijzen naar dat soort actieplannen. De noodzaak van een samenwerkingsakkoord vloeit niet enkel voort uit situaties waarbij sprake is van «luchthavens waarvan de vertrekken en landingen meerdere Gewesten betreffen», zoals artikel 31, tweede lid, van het voorontwerp wil laten uitschijnen.

Het is logisch dat de noodzaak om met betrekking tot de goedkeuring van de vliegprocedures de actieplannen in acht te nemen die noodzakelijkerwijs het gevolg zijn van een samenwerkingsakkoord, uitgesteld wordt tot de dag waarop met het beoogde samenwerkingsakkoord uitvoering gegeven wordt aan de voornoemde richtlijn 2002/49/EG, inzonderheid om in de goedkeuring van die actieplannen te voorzien en deze te organiseren.

Aangezien een wet echter niet mag verwijzen naar een akkoord dat nog niet is gesloten⁽⁶²⁾, mag in artikel 31, tweede lid, van het voorontwerp zulk een verwijzing niet worden vermeld, daar het om actieplannen gaat die het resultaat zijn van een nog onbestaand samenwerkingsakkoord betreffende de inwerkingtreding van artikel 18, § 2, en van artikel 20, in zoverre daarin verwezen wordt naar dat soort actieplannen. Er kan daarentegen wel worden aanvaard dat in artikel 31, tweede lid, bepaald wordt dat de inwerkingtreding van die bepalingen, in zoverre het nog steeds gaat om actieplannen die het resultaat zijn van een nog te sluiten samenwerkingsakkoord, vastgesteld wordt door de Koning, terwijl in de artikelsgewijze bespreking kan worden verduidelijkt dat de Koning die inwerkingtreding zal laten afhangen van dat samenwerkingsakkoord.

46. De verwijzing in artikel 31, tweede lid, naar artikel 6, § 1, 4°, van het voorontwerp, geeft, *mutatis mutandis*, aanleiding tot dezelfde opmerkingen.

47. De conclusie met betrekking tot dit punt, is dan ook dat artikel 32 dient te worden herzien, teneinde de Koning te machtigen de inwerkingtreding te regelen van de artikelen 6, § 1, 4°, 18, § 2, en 20, enkel in zoverre deze bepalingen verwijzen naar actieplannen die het resultaat zullen zijn van een samenwerkingsakkoord en naar de «autoriteiten» die «bevoegd» zijn om die plannen goed te keuren. In de artikelsgewijze bespreking van deze bepaling kan de noodzakelijke uitleg worden gegeven voor een beter begrip van deze machtiging en kan inzonderheid worden vermeld dat de Koning deze bepalingen, in die mate, in werking zal doen treden op het ogenblik dat het samenwerkingsakkoord dit mogelijk maakt.

⁽⁶¹⁾ Zie hoger onder nr. 34.

⁽⁶²⁾ Zie hoger onder nr. 9, *in fine*.

b.4) Dernière considération sur les accords de coopération

48. Les observations qui précèdent ont essentiellement porté sur les incidences sur l'avant-projet des accords de coopération envisageables en tant surtout que pareils accords seraient requis par l'imbrication des compétences.

Il n'en reste pas moins qu'indépendamment de pareilles exigences, telles qu'elles résultent spécialement de la directive 2002/49/CE précitée, les autorités concernées peuvent estimer opportun de conclure des accords de coopération, notamment pour assurer l'articulation entre les procédures de vol et les normes de bruit à adopter par les régions dans le respect du principe de proportionnalité.

Si tel est le cas, c'est après leur adoption qu'il peut y être fait référence, s'il y a lieu, dans les instruments juridiques adoptés par chaque autorité ⁽⁶³⁾.

B. Les habilitations contenues dans l'avant-projet

49. L'avant-projet repose sur l'habilitation faite au Roi par son article 4, § 1^{er}, d'«adopter les procédures de vol permanentes» par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

a) Les procédures de vol temporaires

50. Selon l'article 13, § 3, de l'avant-projet, les procédures de vol temporaires, quant à elles, sont «arrêtées» par l'Autorité de surveillance nationale, soit le service «BSA-ANS (*Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services*)» créé au sein de la direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports.

Cette notion de «procédure de vol temporaire», telle qu'elle est définie à l'article 13, § 1^{er}, de l'avant-projet, gagnerait à être précisée.

Il résulte notamment de l'article 14 de l'avant-projet, qui prévoit des possibilités de dérogation aux procédures de vol, en ce compris aux procédures temporaires, pour des raisons de sécurité et en cas de force majeure, que ces procédures temporaires ne peuvent s'assimiler à ces dérogations. Il s'agit de plans susceptibles de faire l'objet d'une prévision, et non d'une dérogation décidée au moment même où celle-ci intervient.

⁽⁶³⁾ Sur l'opportunité de recourir à un accord de coopération «dans un esprit de respect mutuel» pour assurer «l'efficacité» d'une transposition de directives dans des matières relevant partiellement de l'autorité fédérale et partiellement des régions, voir notamment l'avis 38.816/1/VR/V donné les 6 et 13 septembre 2005, précité, n° 3.4, *in fine*.

b.4) Laatste overweging met betrekking tot de samenwerkingsakkoorden

48. De voorgaande opmerkingen hadden in hoofdzaak betrekking op de weerslag van de denkbare samenwerkingsakkoorden op het voorontwerp, vooral in zoverre zulke akkoorden noodzakelijk zouden zijn als gevolg van de «vervlochten» bevoegdheden.

Het is evenwel zo dat los van zulke vereisten, zoals die inzonderheid voortvloeien uit de voornoemde richtlijn 2002/49/EG, de betrokken autoriteiten het opportuun kunnen achten om samenwerkingsakkoorden te sluiten, meer bepaald om te zorgen voor overeenstemming tussen de vliegprocedures en de geluidsnormen die door de gewesten moeten worden aangenomen met naleving van het evenredigheidsbeginsel.

Indien dat het geval is, kan pas na de goedkeuring ervan, in voorkomend geval, ernaar worden verwezen in de regelingen die door elke overheid worden aangenomen ⁽⁶³⁾.

B. De in het voorontwerp vervatte machtigingen

49. Het voorontwerp steunt op de bij artikel 4, § 1, aan de Koning verleende machtiging om «permanente vliegprocedures [goed te keuren]» bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

a) Tijdelijke vliegprocedures

50. Volgens artikel 13, § 3, van het voorontwerp wordt over de tijdelijke vliegprocedures «beslist» door de Nationale Toezichthoudende Instantie, te weten de dienst «BSA-ANS (*Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services*)», opgericht binnen het directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het verdient aanbeveling dit begrip «tijdelijke vliegprocedure», zoals het wordt omschreven in artikel 13, § 1, van het voorontwerp, nader te bepalen.

Inzonderheid uit artikel 14 van het voorontwerp, dat voorziet in mogelijkheden om af te wijken van de vliegprocedures, met inbegrip van de tijdelijke procedures, om veiligheidsredenen en bij overmacht, blijkt dat die tijdelijke procedures niet met die afwijkingen kunnen worden gelijkgesteld. Het gaat om plannen op basis waarvan kan worden vooruitgezien, en niet om een afwijking waartoe wordt besloten op het tijdstip zelf waarop de situatie zich voordoet.

⁽⁶³⁾ Wat betreft de opportuniteit van een samenwerkingsakkoord om «in een geest van wederzijds respect» te zorgen voor «de efficiëntie» van een omzetting van richtlijnen met betrekking tot aanlegenheden die gedeeltelijk ressorteren onder de federale bevoegdheid en gedeeltelijk onder de bevoegdheid van de gewesten, zie inzonderheid advies 38.816/1/VR/V, voornoemd, nr. 3.4., *in fine*, *Parl. St.*, Kamer, 2005-2006, nr. 2108/1, blz. 37-47).

Compte tenu de ce qui précède, la référence faite à l'article 13, § 1^{er}, à «des événements ponctuels», qui donnent lieu au surplus à des procédures qui «sont limitées à l'événement qui a conduit à leur établissement et ne sont pas reconductibles automatiquement», n'aurait de pertinence que s'il s'agit de procédures non nécessitées par des impératifs de sécurité, lesquels font l'objet des dérogations.

Par ailleurs, l'un des critères proposés par la définition suscite des interrogations. Il s'agit de celui qui consiste à définir la procédure temporaire par la suite à donner «à une analyse de sécurité post-implémentation (*sic*) conformément aux exigences de sécurité». Si cette analyse et ces dernières exigences nécessitent une modification des procédures permanentes de vol, il ne saurait y être satisfait par la seule adoption d'une procédure temporaire, laquelle devrait voir sa validité dans le temps limitée à la date d'adoption de la procédure permanente; l'avant-projet devrait prévoir que, lorsque cette analyse et les exigences de sécurité montrent le caractère inadéquat d'une procédure de vol permanente, le processus de révision de celle-ci devrait être enclenché, la procédure temporaire étant limitée comme il vient d'être exposé.

L'avant-projet sera revu à la lumière des observations qui précèdent.

51. Il est de règle que l'exécution de la loi doit être confiée au Roi, compte tenu des pouvoirs qu'il tient des articles 37, 105 et 108 de la Constitution. Sur des questions secondaires ou de détail, il doit s'agir en tout cas d'une autorité devant répondre politiquement de ses actes devant la Chambre des représentants, compte tenu aussi de l'unité du pouvoir réglementaire. Seules des questions à caractère technique, n'impliquant aucun choix politique ou des choix dont les principes sont strictement définis, peuvent faire l'objet d'une habilitation à une autorité dépourvue de pareille responsabilité politique.

Dans l'état actuel du texte, il résulte de l'exposé fait sous le n° 50 qu'il est impossible de déterminer si les procédures de vol temporaires ont une portée réglementaire, ce qui commanderait qu'il soit tenu compte des exigences qui viennent d'être rappelées.

Il ne pourrait être admis, en ce cas, que ce soit une autorité administrative, tel le service «BSA-ANS (*Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services*)», qui est habilitée à adopter les procédures de vol temporaires.

Si le texte est revu en manière telle que ces procédures temporaires soient dépourvues de toute portée réglementaire, par exemple pour des événements à caractère ponctuel, il pourrait être admis que cette dernière autorité soit habilitée à les adopter.

Gelet op het voorgaande zou de verwijzing in artikel 13, § 1, naar «punctuele gebeurtenissen», die bovendien aanleiding geven tot procedures die «beperkt zijn tot de gebeurtenis die het instellen ervan noodzakelijk maakt en [...] niet automatisch verlengbaar [zijn]», slechts relevant zijn als het gaat om procedures die niet noodzakelijk zijn om veiligheidsredenen, waarvoor immers afwijkende maatregelen worden genomen.

Voorts rijzen vragen bij een van de in de definitie voorgestelde criteria. Het gaat om het criterium dat bestaat in het omschrijven van de tijdelijke procedure als het gevolg dat moet worden gegeven aan «een post-implementatie veiligheidsanalyse conform aan de veiligheidsvereisten». Indien deze analyse en de laatstgenoemde vereisten een wijziging van de permanente vliegprocedures vergen, kan daaraan niet worden voldaan door alleen maar een tijdelijke vliegprocedure goed te keuren, waarvan de geldigheid in de tijd beperkt zou zijn tot de datum waarop de permanente procedure wordt goedgekeurd; het voorontwerp zou moeten bepalen dat, wanneer deze analyse en de veiligheidsvereisten aantonen dat een permanente vliegprocedure niet geschikt is, het herzieningsproces ervan zou moeten worden aangevat, daar de tijdelijke procedure, zoals zo-even is uiteengezet, beperkt is.

Het voorontwerp moet worden herzien in het licht van de voorgaande opmerkingen.

51. Als regel geldt dat de uitvoering van een wet aan de Koning moet worden opgedragen, gelet op de bevoegdheden die hij ontleent aan artikel 37, 105 en 108 van de Grondwet. Voor niet-essentiële kwesties of detailkwesties moet het in elk geval gaan om een overheid die over haar handelingen politieke verantwoording verschuldigd is aan de Kamer van volksvertegenwoordigers, ook gelet op de eenheid van verordeningsbevoegdheid. Alleen voor kwesties van technische aard, die geen beleidskeuze impliceren of keuzes waarvan de beginselen strikt gedefinieerd worden, kan een machtiging worden verleend aan een overheid die niet gebonden is door een zulk politieke verantwoordelijkheid.

In de huidige stand van de tekst van het voorontwerp blijkt uit de uiteenzetting onder nr. 50 dat het onmogelijk is vast te stellen of de tijdelijke vliegprocedures verordenende kracht hebben, wat ertoe zou nopen rekening te houden met de zo-even in herinnering gebrachte beginselen.

In dat geval zou niet kunnen worden aanvaard dat een administratieve overheid, zoals de dienst «BSA-ANS (*Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services*)» gemachtigd wordt om tijdelijke vliegprocedures vast te stellen.

Indien de tekst zo wordt herzien dat die tijdelijke procedures geen verordenende kracht hebben, bijvoorbeeld enkel betrekking hebben op specifieke evenementen, zou kunnen worden aanvaard dat de laatstgenoemde overheid gemachtigd wordt om ze vast te stellen.

b) Les commissions consultatives

52. L'article 26, § 1^{er}, de l'avant-projet dispose que le Roi «peut» instituer une commission consultative en matière de procédures de vol dans chaque aéroport dont la mission fait l'objet des articles 27 et 28 de l'avant-projet. D'autres dispositions de celui-ci, soit les articles 6, § 1^{er}, 3°, et 21 ⁽⁶⁴⁾, confient des missions à ces commissions consultatives.

Il n'est donc pas pertinent d'utiliser le verbe «peut» dans cette disposition, qui doit être revue en manière telle qu'elle habilite le Roi à créer ces commissions consultatives de manière obligatoire.

c) Les habilitations transitoires au Roi (articles 30 et 31, alinéa 3, de l'avant-projet)

53. L'article 30 de l'avant-projet est rédigé comme suit:

«En attendant l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de cette loi ⁽⁶⁵⁾, le Roi fixe, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, les procédures de vol applicables.

Cet arrêté royal est confirmé par la loi dans les 18 mois de son adoption. La confirmation rétroagit à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté précité et vaut jusqu'à l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de cette loi ⁽⁶⁶⁾ et au plus tard jusqu'au 1^{er} septembre 2008».

L'article 31 de l'avant-projet est rédigé comme suit:

«La loi entre en vigueur le jour de sa publication dans le *Moniteur belge*.

Pour les aéroports au départ ou à l'arrivée desquels plusieurs Régions sont concernées, les articles 6, 4° ⁽⁶⁷⁾; 18, § 2; 19 et 20 entrent en vigueur le jour déterminé dans l'accord de coopération conclu par l'État fédéral et les régions concernées relatif à la mise en oeuvre commune de la directive 2002/49/CE.

Dans l'attente de l'entrée en vigueur des articles 6, 4° ⁽⁶⁸⁾; 18, § 2; 19 et 20, le Roi détermine, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les dispositions utiles à l'application de la loi».

Les articles 30 et 31, alinéa 3, appellent les observations suivantes.

⁽⁶⁴⁾ Voir toutefois, sur cette disposition, l'observation faite sous le n° 30.

⁽⁶⁵⁾ Lire: «de la présente loi».

⁽⁶⁶⁾ Lire: «de la présente loi».

⁽⁶⁷⁾ Il s'agit en réalité de l'article 6, § 1^{er}, 4°, de l'avant-projet auquel il est ici référé.

b) Adviescommissies

52. Artikel 26, § 1, van het voorontwerp bepaalt dat de Koning in elke luchthaven waarvan de taak geregeld wordt in de artikelen 27 en 28 van het voorontwerp, een adviescommissie inzake vliegprocedures «kan» oprichten. Andere bepalingen van het voorontwerp, te weten de artikelen 6, § 1, 3°, en 21 ⁽⁶⁴⁾, dragen aan die adviescommissies taken op.

Het is dus niet relevant het werkwoord «kan» te gebruiken in deze bepaling, die zo moet worden herzien dat zij de Koning machtigt tot het verplicht oprichten van die adviescommissies.

c) Overgangsmaatregelen inzake machtigingen aan de Koning (artikelen 30 en 31, derde lid, van het voorontwerp)

53. Artikel 30 van het voorontwerp luidt:

«In afwachting van de aanneming van nieuwe permanente vliegprocedures krachtens deze wet ⁽⁶⁵⁾, bepaalt de Koning, met een in Ministerraad overlegd besluit, de geldende vliegprocedures.

Dit Koninklijk Besluit is bevestigd door de wet binnen de 18 maanden van zijn aanneming. De bevestiging heeft terugwerkende kracht tot de datum van inwerkingtreding van het voormeld besluit en geldt tot de aanneming van nieuwe permanente vliegprocedures krachtens deze wet ⁽⁶⁶⁾ en tot ten laatste 1 september 2008.»

Artikel 31 luidt:

«De wet treedt in werking op de dag van zijn publicatie in het *Belgisch Staatsblad*.

Voor wat betreft de luchthavens waarvan de vertrekken en landingen meerdere Gewesten betreffen, treden de artikelen 6, 4° ⁽⁶⁷⁾; 18, § 2; 19 en 20 in werking op de dag bepaald in het samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de federale staat en de betrokken gewesten inzake de gemeenschappelijke uitvoering van de richtlijn 2002/49/CE.

In afwachting van de inwerkingtreding van de artikelen 6, 4° ⁽⁶⁸⁾; 18, § 2; 19 en 20, bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit, de beschikkingen die nodig zijn voor de uitvoering van de wet.»

Bij de artikelen 30 en 31, derde lid, behoren de volgende opmerkingen te worden gemaakt.

⁽⁶⁴⁾ Zie evenwel, in verband met deze bepaling, de onder nr. 30 gemaakte opmerking.

⁽⁶⁵⁾ In de Franse versie leze men «de la présente loi» in plaats van «de cette loi».

⁽⁶⁶⁾ In de Franse versie leze men «de la présente loi» in plaats van «de cette loi».

⁽⁶⁷⁾ In werkelijkheid gaat het om artikel 6, § 1, 4°, van het voorontwerp waarnaar hier wordt verwezen.

54. L'article 31, alinéa 3, n'est examiné que dans la mesure où, compte tenu des observations formulées plus haut ⁽⁶⁹⁾, l'entrée en vigueur des dispositions qu'il vise peut valablement être reportée.

55. En premier lieu, les articles 30 et 31, alinéa 3, paraissent avoir un objet similaire ou tout au moins se chevauchant assez largement.

Les «dispositions utiles à l'application de la loi» mentionnées à l'article 31, alinéa 3, peuvent en effet être comprises comme incluant les procédures de vol prévues par l'avant-projet et dont l'adoption est confiée de manière spéciale au Roi par l'article 30. Les périodes visées peuvent, elles aussi, se chevaucher, après l'entrée en vigueur des dispositions de la loi autres que l'article 6, § 1^{er}, 4^o.

56. Les explications suivantes sont fournies dans le commentaire de l'article 30:

«[...] Le parcours décrit par cette loi ⁽⁷⁰⁾, qui contient en particulier quelques études d'impact approfondies prend un temps considérable. Il est dès lors également logique que les procédures de vol qui sont d'application au moment de l'entrée en vigueur de cette loi ⁽⁷¹⁾ ne peuvent cesser de produire leurs effets parce qu'elles ne seraient pas établies par le nouveau processus légal. Le considérer autrement aurait pour conséquence que la sécurité du trafic aérien exigé pourrait être gravement mise en danger. L'absence d'une disposition transitoire pourrait avoir en outre des conséquences économiques graves.

Cette disposition prévoit que les procédures de vol permanentes sont adoptées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Elle confère en outre, pour une certaine période, force de loi aux procédures de vol permanentes ainsi adoptées. Il est par là demandé au Parlement, organe élu démocratiquement, de confirmer ces procédures. Cette confirmation se justifie par le fait que le Pouvoir Exécutif, dans le processus actuel, s'il procède toujours à des études de sécurité, de capacité et des évaluations de l'incidence sur environnement, il ne procède jamais à une enquête publique. Pour tenter d'approcher un maximum les conditions d'élaboration des procédures de vol telles que décrites dans la présente loi, il convient de confier à l'Institution représentant le peuple la possibilité d'intervenir dans ce processus. [...]».

⁽⁶⁸⁾ C'est l'article 6, § 1^{er}, 4^o, qui est ici visé.

⁽⁶⁹⁾ Voir les n^{os} 43 à 47.

⁽⁷⁰⁾ Lire: «la présente loi».

⁽⁷¹⁾ Lire: «la présente loi».

54. Artikel 31, derde lid, wordt slechts onderzocht in zoverre, gelet op de hierboven ⁽⁶⁹⁾ geformuleerde opmerkingen, de inwerkingtreding van de bepalingen waarnaar het verwijst rechtsgeldig kan worden uitgesteld.

55. In eerste instantie laat het zich aanzien dat de artikelen 30 en 31, derde lid, een soortgelijk onderwerp hebben of op zijn minst elkaar grotendeels overlappen.

De «beschikkingen die nodig zijn voor de uitvoering van de wet», waarvan sprake is in artikel 31, derde lid, kunnen immers zo worden opgevat dat daarin de vliegprocedures zijn begrepen waarin het voorontwerp voorziet en waarvan het vaststellen bij artikel 30 op een bijzondere wijze wordt opgedragen aan de Koning. De vermelde periodes kunnen elkaar ook overlappen na de inwerkingtreding van de andere wetsbepalingen dan artikel 6, § 1, 4^o.

56. In de commentaar bij artikel 30 wordt de volgende uitleg verstrekt:

«[...] Het doorlopen van de door de wet ⁽⁷⁰⁾ ingestelde procedure, die in het bijzonder een aantal doorgedreven impactstudies behelst, neemt geruime tijd in beslag. Het is dan ook logisch dat de vliegprocedures die van kracht zijn op het ogenblik van inwerkingtreding van deze wet ⁽⁷¹⁾, niet zonder meer kunnen ophouden uitwerking te hebben omdat ze niet tot stand zijn gekomen volgens het nieuwe wettelijke proces. Anders oordelen zou tot gevolg hebben dat de vereiste veiligheid van het luchtverkeer ernstig in het gedrang kan worden gebracht. Het ontbreken van een overgangsmaatregel zou bovendien verregaande economische gevolgen kunnen hebben.

Deze bepaling voorziet dat de permanente vliegprocedures door een in Ministerraad overlegd besluit worden aangenomen. Zij kent bovendien, voor een bepaalde periode, kracht van wet toe aan de zo aangenomen permanente vliegprocedures. Op die manier wordt aan het Parlement, een democratisch verkozen orgaan, deze vliegprocedures te bevestigen. Deze bevestiging rechtvaardigt zich door het feit dat de uitvoerende macht, in het huidige proces, nooit een openbaar onderzoek verricht, zelfs als die Macht altijd onderzoek verricht, zelfs als die Macht altijd veiligheids-, capaciteitsstudies en milieu-effectenevaluaties verricht. Om de voorwaarden van voor het vastleggen van de vliegprocedures zoals beschreven in voorliggende wet maximaal te benaderen, is het gepast aan de instelling die het volk vertegenwoordigt de mogelijkheid tot interventie in dit proces toe te vertrouwen [...]».

⁽⁶⁸⁾ Bedoeld wordt artikel 6, § 1, 4^o.

⁽⁶⁹⁾ Zie nr. 43 tot nr. 47.

⁽⁷⁰⁾ In de Franse versie leze men «la présente loi» in plaats van «cette loi».

⁽⁷¹⁾ In de Franse versie leze men «la présente loi» in plaats van «cette loi».

57. Examiné à la lumière spécialement du second alinéa du commentaire qui vient d'être reproduit et des explications fournies par la déléguée du ministre, l'article 30 a pour objet de confier au Roi le pouvoir d'adopter des procédures de vol nouvelles. Il s'agit, non pas de confirmer l'habilitation faite au Roi par l'article 4, § 1^{er}, de l'avant-projet consistant à «adopter les procédures de vol permanentes» mais, d'une part, de confier ce pouvoir au Roi, agissant par la voie d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, pour les procédures de vol temporaires également ⁽⁷²⁾ et, d'autre part, de le dispenser du respect des éléments du «processus» que prévoit l'avant-projet pour toutes les procédures de vol qu'il peut adopter.

Le texte sera revu en ce sens; à défaut, il risque de ne pas être compris comme dispensant le Roi du respect de ces éléments du «processus».

Par ailleurs, sur l'obligation, pour l'auteur des procédures de vol, de respecter des droits substantiels, il est renvoyé à l'observation formulée sous le n° 23, *in fine*.

58. S'agissant de l'article 30, alinéa 2, la rédaction, notamment celle de sa première phrase, doit être revue, en vue de faire apparaître qu'un projet de loi tendant à la confirmation de l'arrêté royal dont l'adoption est envisagée en vertu de l'alinéa 1^{er} doit être déposé sur le bureau de la Chambre des représentants dans un délai qui doit être déterminé, et de préciser si, à défaut de confirmation par le législateur dans le délai de dix-huit mois de l'adoption de cet arrêté royal, délai prévu par l'avant-projet, cet arrêté royal est réputé ou non n'avoir jamais eu effet.

59. Il résulte du texte de l'article 31, alinéa 3, que, tant que les dispositions qu'il vise ne sont pas en vigueur, le Roi est habilité à déterminer, par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, «les dispositions utiles à l'application de la loi». Selon le commentaire de la disposition, c'est «[d]ans l'attente de [l']accord de coopération» que le Roi dispose de ces pouvoirs.

L'articulation entre les deux premiers alinéas de l'article 31 et ce troisième alinéa n'apparaît pas clairement.

⁽⁷²⁾ On rappelle qu'en vertu de l'article 13, § 3, ces procédures sont «arrêtées» par l'Autorité de surveillance nationale, soit le service «BSA-ANS (Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services)» créé au sein de la direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports. Voir, sur l'article 13, § 3, les observations faites sous les n°s 23, 50 et 51, plus haut.

57. Blijkens onderzoek van artikel 30, bepaaldelijk in het licht van het tweede lid van de zo-even weergegeven commentaar en van de uitleg verschaft door de gemachtigde van de minister, heeft dat artikel tot doel de Koning bevoegd te maken om nieuwe vliegprocedures vast te stellen. Het gaat niet om het bevestigen van de bij artikel 4, § 1, van het voorontwerp aan de Koning verleende machtiging tot «aanneame van permanente vliegprocedures», doch enerzijds om het aan de Koning opdragen van die bevoegdheid, die handelt door middel van een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, ook voor tijdelijke vliegprocedures ⁽⁷²⁾, en anderzijds om het Hem ontslaan van de naleving van alle bestanddelen van het totstandkomingsproces, dat door het voorontwerp wordt voorgeschreven voor alle procedures die Hij vermag te bepalen.

De tekst moet in die zin worden herzien; zo niet bestaat het gevaar dat hij niet zo wordt begrepen dat hij de Koning ontslaat van de verplichting om die bestanddelen van het totstandkomingsproces in acht te nemen.

Bovendien wordt, in verband met de verplichting voor de gene die de vliegprocedures vaststelt om substantiële rechten in acht te nemen, verwezen naar de opmerkingen gemaakt onder nr. 23, *in fine*.

58. In verband met artikel 30, tweede lid, moet de redactie ervan, inzonderheid die van de eerste volzin, worden herzien om duidelijk te maken dat een ontwerp van wet tot bekrachtiging van het koninklijk besluit waarvan de uitvaardiging krachtens het eerste lid in uitzicht wordt gesteld, moet worden ingediend bij de Kamer van volksvertegenwoordigers binnen een vast te stellen termijn, alsmede te preciseren of, bij ontstentenis van bekrachtiging door de wetgever binnen de termijn van achttien maanden na uitvaardiging van dat koninklijk besluit, welke termijn in het voorontwerp wordt vastgesteld, dat koninklijk besluit al dan niet geacht wordt nooit uitwerking te hebben gehad.

59. Uit de tekst van artikel 31, derde lid, blijkt dat zolang de bepalingen die erin worden vermeld geen gelding hebben, de Koning gemachtigd wordt om bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, «de beschikkingen die nodig zijn voor de uitvoering van de wet» vast te stellen. Luidens de commentaar bij de bepaling is het «in afwachting van [het] samenwerkingsakkoord» dat de Koning over die bevoegdheden beschikt.

Het verband tussen de eerste twee leden van artikel 31 en dit derde lid is niet duidelijk.

⁽⁷²⁾ Er zij weer op gewezen dat krachtens artikel 13, § 3, over die procedures wordt «beslist» door de Nationale Toezichthoudende Instantie, namelijk de dienst «BSA-ANS (Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services)», opgericht binnen het directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobilité en Vervoer. Zie in verband met artikel 13, § 3, de opmerkingen onder de nrs. 23, 50 en 51 hierboven.

Dès lors qu'en vertu des deux premiers alinéas, la loi entre en vigueur, à l'exception, le cas échéant, de certaines dispositions ⁽⁷³⁾, il est contradictoire de prévoir que le Roi disposerait de pouvoirs autres que ceux dont il dispose déjà en vertu de la loi en projet elle-même.

S'il s'agit de confirmer ces pouvoirs, la disposition est inutile.

S'il s'agit de confirmer le pouvoir général d'exécution conféré au Roi par l'article 108 de la Constitution, elle est non seulement inutile mais on se demande alors pourquoi elle ne serait applicable que pendant une période limitée, la disposition se présentant comme conférant des pouvoirs dérogatoires.

En tant qu'elle renvoie implicitement à l'adoption d'un accord de coopération, il est renvoyé aux observations formulées plus haut sur cette question, sous les n^{os} 19 et 41 à 47.

Sauf si elle devait être éclaircie, la disposition doit être omise.

III. Observations particulières

Article 3

La Convention relative à l'aviation civile internationale a été signée à Chicago le 7 décembre 1944, et non le 7 décembre 1994, et a fait l'objet d'un assentiment par la loi du 30 avril 1947, et non par celle du 30 avril 1974. Il est erroné, à propos d'une loi d'assentiment, de la qualifier de loi de ratification.

L'article 3, 5°, sera corrigé en ce sens.

Article 4

Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, on n'aperçoit pas l'utilité de la référence faite à «la loi du 18 juillet 1966 sur l'emploi de langues en matière administrative».

L'alinéa sera omis.

Article 6

1. Aucune disposition de l'avant-projet, notamment l'article 6, n'habilite le ministre à initier le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes. On peut se demander si telle est bien l'intention de l'auteur de l'avant-projet.

La même observation vaut pour les procédures de vol temporaires, prévues à l'article 13 de l'avant-projet.

⁽⁷³⁾ Article 31, alinéa 2; sur cette disposition, voir les observations faites sous les n^{os} 41 à 47.

Aangezien krachtens de eerste twee leden de wet in werking treedt, in voorkomend geval met uitzondering van sommige bepalingen ⁽⁷³⁾, is het onlogisch te bepalen dat de Koning over andere bevoegdheden beschikt dan die waarover hij reeds krachtens de ontworpen wet zelf beschikt.

Als het de bedoeling is die bevoegdheden te bevestigen, is de bepaling overbodig.

Als het erom gaat de bij artikel 108 van de Grondwet aan de Koning verleende algemene uitvoeringsbevoegdheid te bevestigen, is de bepaling niet alleen overbodig, maar rijst ook de vraag waarom ze slechts gedurende een beperkte tijdspanne van toepassing zou zijn, daar de bepaling zich aandient als een bepaling die afwijkingsbevoegdheden opdraagt.

In zoverre ze impliciet verwijst naar het sluiten van een samenwerkingsakkoord, wordt verwezen naar de opmerkingen die hierboven over deze kwestie worden gemaakt, onder de nrs 19 en 41 tot 47.

Tenzij ze wordt verduidelijkt, moet de bepaling vervallen.

III. Bijzondere opmerkingen

Artikel 3

De Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart is ondertekend te Chicago op 7 december 1944, en niet op 7 december 1994, en er is mee ingestemd bij de wet van 30 april 1947 en niet van 30 april 1974. In de Franse versie wordt bovendien ten onrechte de term «ratifiée» gebezigd, aangezien het gaat om een wet tot instemming met een overeenkomst (goedkeuringswet).

Artikel 3, 5°, moet in die zin worden gecorrigeerd.

Artikel 4

In paragraaf 2, eerste lid, is het niet duidelijk wat het nut is van de verwijzing naar «de wet van 18 juli 1966 op het taalgebruik in bestuurszaken».

Het lid moet vervallen.

Artikel 6

1. Geen enkele bepaling van het voorontwerp, onder meer niet artikel 6, machtigt de minister om het proces in gang te zetten voor het uitwerken van permanente vliegprocedures. De vraag rijst of zulks wel de bedoeling is van de steller van het voorontwerp.

Dezelfde opmerking geldt voor de tijdelijke vliegprocedures, waarin artikel 13 van het voorontwerp voorziet.

⁽⁷³⁾ Artikel 31, tweede lid; in verband met deze bepaling zie de opmerkingen onder de nrs. 41 tot 47.

2. Au paragraphe 1^{er}, 2°, il est inutile de préciser que les «aéroports» visés sont ceux qui «entr[e]nt dans le champ d'application de la présente loi», la notion d'«aéroport» étant définie par l'article 3, 17°, de l'avant-projet.

Article 8

Il existe une différence entre le texte de l'article 8, §§ 4 et 5, et le commentaire de cette disposition.

En effet, il résulte des mots «[d]ans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive» utilisés au début des paragraphes 4 et 5 que chacune des études que ces dispositions prévoient sont menées ensuite d'une étude de sécurité positive, alors que, selon le commentaire du paragraphe 5, l'étude d'impact sur l'environnement n'intervient qu'«[e]n troisième lieu», après l'étude de capacité.

Il convient d'assurer la cohérence entre le dispositif et son commentaire.

Article 13

Le paragraphe 2 doit être revu afin d'éviter toute ambiguïté sur le point de savoir si une procédure de vol temporaire doit être établie à l'initiative de l'Autorité de surveillance nationale ou sur la proposition conjointe du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne et de la personne morale qui exploite l'aéroport, ou bien à l'initiative de chacun de ces trois intervenants agissant seul.

Les textes français et néerlandais de la disposition ne concordent en effet pas sur ce point.

Il est renvoyé pour le surplus aux observations formulées sur l'article 13 dans les observations générales, sous les n^{os} 23, 50 et 51.

Articles 16 et 17

Les articles 16, § 1^{er}, et 17, qui concernent respectivement les critères de capacité et de santé, commencent par les mots «Sans préjudice de l'article 15,» et «Sous réserve de l'application des articles 15 et 16,». L'article 15 concerne les «exigences de sécurité».

On s'interroge sur le sens de ces mots.

S'il s'agit simplement de préciser que les articles 16 et 17 ne sont pertinents que si les exigences de sécurité sont satisfaites, cela fait double emploi avec l'article 8, § 3, de l'avant-projet, aux termes duquel,

«[d]ans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est négative, le processus d'élaboration de la procédure de vol est arrêté d'office».

2. In paragraaf 1, 2°, is het zinloos te preciseren dat de bedoelde «luchthavens», die zijn welke «binnen het toepassingsgebied van deze wet val(len)», daar het begrip «luchthaven» wordt gedefinieerd in artikel 3, 17°, van het voorontwerp.

Artikel 8

Er is een verschil tussen de tekst van artikel 8, §§ 4 en 5, en de commentaar bij die bepaling.

Uit de woorden «in het geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie positief is», die worden gebruikt aan het begin van de paragrafen 4 en 5, blijkt dat elk van de studies waarin deze bepalingen voorzien, verricht worden na een positieve veiligheidsstudie, terwijl luidens de commentaar bij paragraaf 5, de milieueffectstudie pas «ten derde» wordt verricht, na de capaciteitsstudie.

Er dient te worden gezorgd voor coherentie tussen het dispositief en de commentaar erbij.

Artikel 13

Paragraaf 2 moet worden herzien om elke dubbelzinnigheid te voorkomen in verband met de vraag of een tijdelijke vliegprocedure moet worden vastgesteld op initiatief van de Nationale Toezichthoudende Instantie of op gezamenlijk voorstel van de verlener van diensten inzake luchtverkeersleiding en de rechtspersoon die de luchthaven exploiteert, dan wel op initiatief van elk van die drie apart.

De Nederlandse en Franse tekst stemmen immers niet overeen op dat punt.

Voor het overige wordt verwezen naar de opmerkingen die in de algemene opmerkingen zijn gemaakt over artikel 13, onder de nrs. 23, 50 en 51.

Artikelen 16 en 17

De artikelen 16, § 1, en 17, die respectievelijk betrekking hebben op de criteria capaciteit en gezondheid, beginnen met de woorden «Onverminderd artikel 15» en «Onverminderd de artikelen 15 en 16,». Artikel 15 heeft betrekking op de «veiligheidseisen».

Er rijzen vragen omtrent de betekenis van deze woorden.

Indien het er gewoon om gaat te preciseren dat de artikelen 16 en 17 slechts relevant zijn als voldaan wordt aan de veiligheidsvereisten, overlappen ze artikel 8, § 3, van het voorontwerp, dat luidt:

«In het geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie negatief is, wordt het proces van de totstandkoming van de vliegprocedure ambtshalve beëindigd.»

S'il s'agit de disposer que chacun des critères s'applique de manière cumulative lorsqu'il est procédé à l'établissement des procédures de vol permanentes, cela résulte directement du texte lui-même sans que ces mots soient nécessaires.

Afin d'éviter que le maintien de ces mots soit interprété, spécialement à l'article 17, comme signifiant qu'il n'est tenu compte des impératifs de santé que pour autant que les procédures de vol en cours d'élaboration permettent d'atteindre les critères de capacité, il y a lieu d'omettre les mots reproduits ci-avant.

Article 24

1. L'article 24 est rédigé comme suit:

«Les fonctionnaires et agents de l'autorité de contrôle sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions conformément au présent chapitre. Ils disposent d'un mandat de l'inspection aéronautique, conformément aux articles 38 à 42 de la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne, modifiée par la loi du 3 mai 1999».

2. Tel qu'elle est rédigée, cette disposition doit être comprise comme habilitant l'ensemble des «fonctionnaires et agents de l'autorité de contrôle» de la recherche et de la constatation des infractions à la loi en projet.

Telle ne saurait être l'intention, qui semble devoir consister à préciser que des fonctionnaires à désigner disposeront de pouvoirs analogues à ceux prévus par les articles 38 à 42 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

La disposition doit être revue pour désigner ces fonctionnaires ou habiliter le Roi à ce faire, et pour préciser quels sont les pouvoirs dont ils disposent.

3. Le texte ne précise pas quelles sont les «infractions» que les fonctionnaires sont habilités à rechercher et constater. Les termes «conformément au présent chapitre» semblent ne se référer qu'à cette recherche et à cette constatation et non aux «infractions», ce qui n'aurait d'ailleurs aucun sens en l'espèce.

Il y a lieu d'énoncer quelles sont les «infractions» qui sont ainsi visées, en renvoyant de manière précise à celles des dispositions de la loi en projet ou des instruments dont elle prévoit l'adoption dont le non-respect serait incriminé, en veillant cependant à ne pas viser, ce faisant, ceux des comportements qui seraient déjà incriminés par d'autres législations. Il sera tenu compte notamment de l'insertion d'un article 21, alinéa 2, dans la loi du 27 juin 1937 portant révision de

Indien het erom gaat te bepalen dat elk van de criteria tegelijk van toepassing is bij het vaststellen van de permanente vliegprocedures, blijkt zulks rechtsreeks uit de tekst zelf, zonder dat die woorden noodzakelijk zijn.

Om te voorkomen dat het behoud van die woorden, inzonderheid in artikel 17, aldus wordt geïnterpreteerd dat met de vereisten inzake de gezondheid alleen rekening wordt gehouden in zoverre de vliegprocedures in het stadium van de totstandkoming ervan het mogelijk maken de capaciteitscriteria te halen, moeten de woorden hierboven vervallen.

Artikel 24

1. Artikel 24 luidt:

«De ambtenaren en agenten van de controle-autoriteit zijn belast met de vaststelling van de inbreuken conform dit hoofdstuk. Ze beschikken over een mandaat van luchtvaart-inspecteur conform de artikelen 38 tot 42 van de wet van 27 juni 1937 betreffende de reglementering van het luchtverkeer, gewijzigd door de wet van 3 mei 1999».

2. Deze bepaling moet in de huidige redactie als volgt worden verstaan dat ze «de ambtenaren en agenten van de controle-autoriteit» in hun geheel machtigt om de overtredingen van de ontworpen wet op te sporen en vast te stellen.

Dat kan niet de bedoeling zijn, want die lijkt erin te bestaan te bepalen dat de aan te stellen ambtenaren zullen beschikken over analoge bevoegdheden aan die welke zijn bepaald in de artikelen 38 tot 42 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der Luchtvaart.

De bepaling moet worden herzien, waarbij die ambtenaren worden aangewezen of de Koning gemachtigd wordt zulks te doen, en waarbij de bevoegdheid wordt gepreciseerd waarover ze beschikken.

3. De tekst preciseert niet welke «inbreuken» de ambtenaren gemachtigd zijn op te sporen en vast te stellen. De woorden «conform dit hoofdstuk» verwijzen blijkbaar alleen naar het opsporen en het vaststellen van die overtredingen, doch niet naar «de inbreuken», wat trouwens in dezen geen zin zou hebben.

Er moet worden vermeld welke «inbreuken» aldus bedoeld worden, waarbij nauwkeurig wordt verwezen naar die bepalingen van de ontworpen wet of van de rechtsinstrumenten waarvan de wet de goedkeuring voorschrijft, waarvan op de niet-inachtname ervan straffen zouden worden gesteld; daarbij moet evenwel ervoor gezorgd worden dat aldus niet wordt verwezen naar gedragingen die door andere wetten reeds strafbaar worden gesteld. Er moet inzonderheid rekening

la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne par l'article 29 de l'avant-projet. Le cas échéant, il pourrait aussi être renvoyé, si cela se justifie, à des infractions prévues par ou en vertu d'autres lois.

4. À la fin de la disposition, le fait de mentionner la modification apportée par la loi du 3 mai 1999 à la loi du 27 juin 1937 précitée a pour effet de figer la référence faite aux articles 38 à 42 de cette dernière. Rien ne permet cependant de supposer que cette conséquence soit voulue par l'auteur de l'avant-projet.

5. Le texte sera réexaminé à la lumière des observations qui précèdent.

Article 31

Il résulte de l'alinéa 1^{er} que la loi entrera en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

À moins d'une raison spécifique justifiant une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur, fixé par l'article 4, alinéa 2, 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.

Il est renvoyé pour le surplus aux observations générales faites sous les n^{os} 55 et 59.

Observation finale

L'avant-projet ne comporte pas de dispositions abrogatoires ou modificatives de textes législatifs existants et le Conseil d'État n'a pas été à même, dans le bref délai qui lui a été imparti, de procéder à l'examen de la compatibilité des dispositions en projet avec le droit en vigueur. Il convient que l'avant-projet assure la bonne articulation de la loi en projet avec la législation existante. L'exposé des motifs pourrait également être complété sur ce point.

Observations de forme

Le texte néerlandais du projet est susceptible d'amélioration du point de vue de la correction de la langue.

worden gehouden met de invoeging, bij artikel 29 van het voorontwerp, van een artikel 21, tweede lid, in de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der Luchtvaart. In voorkomend geval kan ook, indien daartoe grond bestaat, verwezen worden naar strafbare feiten voorgeschreven bij of krachtens andere wetten.

4. De vermelding, aan het einde van de bepaling, van de wijziging die bij de wet van 3 mei 1999 aangebracht is in de voornoemde wet van 27 juni 1937, heeft tot gevolg dat de verwijzing in de artikelen 38 tot 42 van de laatstgenoemde wet vastgelegd wordt. Niets wijst er evenwel op dat de steller van het voorontwerp zulks gewild heeft.

5. De tekst moet worden herzien in het licht van de voorgaande opmerkingen.

Artikel 31

Uit het bepaalde in het eerste lid volgt dat de wet in werking treedt de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Tenzij er een specifieke reden bestaat om af te wijken van de gangbare termijn van inwerkingtreding bepaald bij artikel 4, tweede 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 de onmiddellijke inwerkingtreding teneinde elkeen een redelijke termijn te geven om kennis te nemen van de nieuwe regels.

Voor het overige wordt verwezen naar de algemene opmerkingen gemaakt onder de nummers 55 en 59.

Slotopmerking

Het voorontwerp bevat geen bepalingen die bestaande wetteksten opheffen of wijzigen en de Raad van State heeft, binnen de korte termijn die hem was toegemeten, niet kunnen onderzoeken of de ontworpen bepalingen bestaanbaar zijn met het vigerende recht. Men moet er in het voorontwerp op toezien dat de ontworpen wet is afgestemd op de bestaande wetgeving. De memorie van toelichting kan ook op dat punt worden aangevuld.

Vormopmerkingen

De Nederlandse tekst van het ontwerp is vatbaar voor verbetering uit een oogpunt van correct taalgebruik.

C'est à titre d'exemple qu'il est relevé ce qui suit:

Article 2

L'expression néerlandaise «*vliegprocedures rond de luchthavens*» ne correspond pas nécessairement à l'expression française «*procédures de vol relatives aux aéroports*».

Article 3

Au 19°, il est question de «Risico aan de derden». En néerlandais, il faudrait écrire: «*risico voor derden*».

Article 6

Dans la proposition introductive du paragraphe 1^{er}, l'expression «*geïnitieerd of een van de volgende instanties*» est incompréhensible.

Au 2° du même paragraphe, in fine, il faudrait écrire: «*op de luchthaven die hij uitbaat;*»

Au 4° du même paragraphe, il faudrait écrire: «*de bevoegde autoriteit of autoriteiten aangewezen krachtens ...*»

Au paragraphe 2 les mots «*maken ... over*» devraient être remplacés par le mot «*bezorgen*». Une observation semblable vaut pour l'ensemble du projet.

Article 8

Au paragraphe 1^{er}, les mots «*die een veiligheidsstudie levert dat binnen het kader van zijn bevoegdheden ... verifieert*» sont incompréhensibles.

Au paragraphe 5, alinéa 2, l'expression «*Deze studies gaan ... de geldende reglementeringen na*» est très bizarre.

Article 13

Le paragraphe 1^{er} est complètement incompréhensible. Il est observé que le terme néerlandais «*punctueel*» n'a pas plusieurs sens comme le terme français «*ponctuel*». En néerlandais, l'expression «*punctuele gebeurtenissen*» est vide de sens.

La chambre était composée de

Messieurs

R. ANDERSEN,	premier président du Conseil d'État,
P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	conseillers d'État,

Madame

C. GIGOT,	greffier.
-----------	-----------

Bij wijze van voorbeeld wordt op het volgende gewezen:

Artikel 2

Het Nederlands «*vliegprocedures rond de luchthavens*» komt niet noodzakelijk overeen met het Frans «*procédures de vol relatives aux aéroports*»

Artikel 3

In onderdeel 19° is sprake van «Risico aan de derden». Nederlands zou zijn: «*risico voor derden*».

Artikel 6

In de inleidende zin van paragraaf 1 zijn de woorden «*geïnitieerd of een van de volgende instanties*» onbegrijpelijk.

In onderdeel 2°, in fine, van dezelfde paragraaf schrijve men: «*op de luchthaven die hij uitbaat;*»

In onderdeel 4° van dezelfde paragraaf schrijve men: «*de bevoegde autoriteit of autoriteiten aangewezen krachtens ...*»

In paragraaf 2 moeten de woorden «*maken ... over*» vervangen worden door het woord «*bezorgen*». Een soortgelijke opmerking geldt voor heel het ontwerp.

Artikel 8

In paragraaf 1 zijn de woorden «*die een veiligheidsstudie levert dat binnen het kader van zijn bevoegdheden ... verifieert*» onverstaanbaar.

In paragraaf 5, tweede lid, is de formulering: «*Deze studies gaan ... de geldende reglementeringen na*» zeer zonderling.

Artikel 13

Paragraaf 1 is totaal onverstaanbaar. Ook zij opgemerkt dat het Nederlandse woord «*punctueel*» niet de verschillende betekenissen heeft van het Frans «*ponctuel*». «*Punctuele gebeurtenissen*» zijn in het Nederlands zinloos.

De kamer was samengesteld uit

de Heren

R. ANDERSEN,	eerste voorzitter van de Raad van State,
P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT,	griffier.
-----------	-----------

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

C. GIGOT

LE PREMIER PRÉSIDENT,

R. ANDERSEN

L'Assemblée générale de la section de législation était composée de:

Messieurs

R. ANDERSEN,

M. VAN DAMME,
Y. KREINS,
P. LEMMENS,
D. ALBRECHT,

P. LIÉNARDY,
J. SMETS,
P. VANDERNOOT,
J. JAUMOTTE,
P. NIHOUL,
W. VAN VAERENBERGH,

A. SPRUYT,
J. VELAERS,
H. BOSLY,
G. VANDERSANDEN,
M. TISON,

Monsieur

M. FAUCONIER,

premier président du
Conseil d'État,
présidents de chambre,

conseillers d'État

assesseurs de la
section de législation,

greffier assumé.

Les rapports ont été rédigés par MM. B. WEEKERS et Y. CHAUFFOUREAUX, auditeurs.

LE GREFFIER,

M. FAUCONIER

LE PREMIER PRÉSIDENT,

R. ANDERSEN

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

DE GRIFFIER,

C. GIGOT

DE EERSTE VOORZITTER,

R. ANDERSEN

De algemene vergadering van de afdeling wetgeving was samengesteld uit:

de Heren

R. ANDERSEN,

M. VAN DAMME,
Y. KREINS,
P. LEMMENS,
D. ALBRECHT,

P. LIÉNARDY,
J. SMETS,
P. VANDERNOOT,
J. JAUMOTTE,
P. NIHOUL,
W. VAN VAERENBERGH,

A. SPRUYT,
J. VELAERS,
H. BOSLY,
G. VANDERSANDEN,
M. TISON,

eerste voorzitter van
de Raad van State,
kamervoorzitters,

staatsraden,

assessoren van de
afdeling wetgeving,

de Heer

M. FAUCONIER,

toegevoegd griffier.

De verslagen werden uitgebracht door de HH. B. WEEKERS en Y. CHAUFFOUREAUX, auditeurs.

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

DE GRIFFIER,

M. FAUCONIER

DE EERSTE VOORZITTER,

R. ANDERSEN

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:

Notre ministre de la Mobilité est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article premier

La présente loi régit une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE PREMIER

Objectifs et définitions

Art. 2

Les procédures de vol relatives aux aéroports sont établies, conformément à la présente loi. Elles visent l'utilisation sûre, stable et durable de l'espace aérien, tout en tenant compte de la sécurité, de la capacité et de la santé de la population.

Art. 3

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° DGTA: Direction générale du transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports;

2° Service du contrôle de la circulation aérienne: service assuré dans le but, d'une part, d'empêcher les abordages ou collisions entre aéronefs et les collisions, sur

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

HOOFDSTUK I

Doelstellingen en begrippen

Art. 2

De vliegprocedures die betrekking hebben op de luchthavens worden vastgesteld overeenkomstig deze wet en beogen de veilige, stabiele en duurzame exploitatie van het luchtruim rekening houdend met de eisen op het gebied van de veiligheid, de capaciteit en de volksgezondheid.

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° DGLV: Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

2° Luchtverkeersleiding: dienstverlening met het doel om enerzijds aanvaringen of botsingen tussen luchtvaartuigen te voorkomen en botsingen tussen

l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles et, d'autre part, d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne. Le service du contrôle de la circulation aérienne comprend le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome;

3° Autorité de surveillance nationale (*National Supervisory Authority*): l'autorité de surveillance nationale visée à l'article 4 du règlement 549/2004/CE fixant le cadre pour la réalisation d'un ciel européen unique et à l'article 48 de la loi du 20 juillet 2005, portant des dispositions diverses;

4° EUROCONTROL: l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne établie par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960 à Bruxelles et ratifiée par la loi du 12 mars 1962, telle que modifiée par le protocole de Bruxelles du 12 février 1981, ratifié par la loi du 16 novembre 1984;

5° Convention de Chicago: la Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago et ratifiée par la loi du 30 avril 1947;

6° Mouvement: décollage ou atterrissage des aéronefs pour les vols réguliers et irréguliers;

7° Créneau horaire: autorisation donnée par un aéroport, son coordonnateur ou son facilitateur d'utiliser à une date et une heure déterminées l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaire nécessaire à la mise en oeuvre d'un service aérien dans un aéroport en vue de décoller ou atterrir;

8° I.A.T.A.: «*International Air Transport Association*», association de droit canadien, dont le siège est à Montréal;

9° Saisons I.A.T.A.: saisons hivernale et estivale telles que définies par l'I.A.T.A.;

10° NOTAM: avis de Belgocontrol diffusé par télécommunication, donnant sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes;

luchtvaartuigen en hindernissen op het manoeuvreterrein te voorkomen en anderzijds een ordelijk en snel verloop van het luchtverkeer te bevorderen en te onderhouden. De luchtverkeersleiding bestaat uit de algemene verkeersleiding, de naderingsverkeersleiding en de plaatselijke verkeersleiding;

3° Nationale toezichthoudende instantie (*National Supervisory Authority*): de nationale toezichthoudende instantie bedoeld in artikel 4 van de verordening 549/2004/EG tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, en in artikel 48 van de wet van 20 juli 2005 houdende diverse bepalingen;

4° EUROCONTROL: de Europese Organisatie voor de veiligheid van de Luchtvaart, opgericht door het Internationaal Verdrag tot Samenwerking in het belang van de Veiligheid van de Luchtvaart, ondertekend op 13 december 1960 te Brussel en goedgekeurd door de wet van 12 maart 1962, zoals gewijzigd door het protocol van Brussel van 12 februari 1981, goedgekeurd door de wet van 16 november 1984;

5° Overeenkomst van Chicago: de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, goedgekeurd door de wet van 30 april 1947;

6° Beweging: opstijgen of landen van luchtvaartuigen voor regelmatige en niet regelmatige vluchten;

7° Slot: toestemming gegeven door een luchthaven, zijn coördinator of zijn tussenpersoon om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen;

8° I.A.T.A.: de «*International Air Transport Association*», een coöperatievenaar Canadees recht, gevestigd te Montréal;

9° I.A.T.A.-seizoenen: het winter- en zomerseizoen, zoals gedefinieerd door I.A.T.A.;

10° NOTAM: kennisgeving van Belgocontrol met inlichtingen omtrent de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure, -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat het operationeel luchtvaartpersoneel er tijdig kennis van neemt;

11° Publication d'informations aéronautiques (AIP): publication officielle, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;

12° Procédure de vol: procédure propre au trafic aérien local, établissant la sélection des pistes en usage et les routes standards de départ et d'arrivée;

13° Exigences de sécurité: ensemble des réglementations belges et internationales relatives à la sécurité de la circulation aérienne (normes Eurocontrol, convention de Chicago, normes de vent, règlement 2096/2005/CE, etc.);

14° Ministre: le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions;

15° Nuit opérationnelle: la période entre 23:00 et 05:59;

16° Jour opérationnel: la période entre 6:00 et 23:00;

17° Aéroport: un aéroport civil situé sur le territoire belge dont le trafic excède 50.000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire, en tenant compte de la moyenne enregistrée au cours des 3 années calendaires précédant l'application des dispositions de la présente loi;

18° Avion à réaction subsonique civil: avion dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34.000 kilogrammes ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage;

19° Risque aux tiers: risque constitué du risque individuel et du risque collectif;

20° Risque individuel: probabilité pour une personne qui reste toute une année au même endroit de mourir à cause d'une chute d'avion;

21° Risque collectif: probabilité de voir n personnes mourir en même temps d'une chute d'avion;

22° Heures creuses: heures pendant lesquelles la capacité demandée est inférieure à la capacité maximale, telle que fixée dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des usages internationaux;

11° Luchtvaartgids (AIP): officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor het vliegverkeer;

12° Vliegprocedure: procedure eigen aan het lokaal vliegverkeer, die de selectie van de banen in gebruik, en de standaard vertrek-en aankomstroutes, bepaalt;

13° Veiligheidseisen: het geheel van Belgische en internationale reglementering met betrekking tot de veiligheid van de luchtverkeersleiding (normen van Eurocontrol, conventie van Chicago, windnormen, verordening 2096/2005/EG, etc.);

14° Minister: De minister bevoegd voor de luchtvaart;

15° Operationele nacht: de periode tussen 23:00 en 05:59;

16° Operationele dag: de periode tussen 6:00 en 23:00;

17° Luchthaven: een civiele luchthaven op het Belgisch grondgebied waarop per kalenderjaar meer dan 50.000 vliegbewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen plaatsvinden, rekening houdend met het gemiddelde over de laatste drie kalenderjaren voordat de bepalingen van deze wet worden toegepast;

18° Civiele subsonische vliegtuigen: vliegtuig met een gecertificeerde maximum-startmassa van 34.000 kg of meer of met een gecertificeerde maximumcapaciteit voor het betrokken vliegtuigtype van meer dan 19 stoelen, de uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend;

19° Risico voor derden: risico dat bestaat uit het individuele risico en het collectieve risico;

20° Individueel risico: de kans dat een persoon die gedurende een heel jaar op dezelfde plaats verblijft, sterft door de crash van een vliegtuig;

21° Collectief risico: de kans dat n personen gelijktijdig sterven door de crash van een vliegtuig;

22° Daluren: uren tijdens dewelke de gevraagde capaciteit lager is dan de maximale capaciteit, die is vastgelegd in de exploitatie licentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken;

23° Cartographie du bruit: la représentation de données décrivant une situation sonore existante ou prévue en fonction d'un indicateur de bruit, indiquant les dépassements de valeurs limites pertinentes en vigueur, le nombre de personnes touchées dans une zone donnée ou le nombre d'habitations exposées à certaines valeurs d'un indicateur de bruit dans une zone donnée;

24° Plan d'action: le plan visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit;

25° Risque: la combinaison de la probabilité la plus élevée ou de la fréquence d'un événement aux conséquences dommageables provoqué par un danger et de la gravité de ces conséquences.

23° Geluidsbelastingkaart: weergave van gegevens omtrent een bestaande of voorspelde geluidssituatie in termen van een geluidsbelastingsindicator, overschrijding van een geldende relevante grenswaarde, aantal blootgestelde personen of aantal woningen dat in een bepaald gebied blootgesteld is aan bepaalde waarden van een geluidsbelastingsindicator;

24° Actieplan: het plan bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaai-vermindering;

25° Risico: de combinatie van de totale waarschijnlijkheid of frequentie waarmee een schadelijk gevolg van een gevaar zich zal voordoen, en de ernst van dat gevolg.

CHAPITRE II

Élaboration des procédures de vol

Section première

Procédures de vol permanentes

Sous-section première

Adoption et modification des procédures de vol permanentes

Art. 4

§ 1^{er}. les procédures de vol permanentes élaborées selon les dispositions de la présente section sont approuvées par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, sauf lorsqu'il est fait application de l'article 12.

§ 2. Les procédures de vol permanentes sont publiées au Moniteur belge et dans l'A.I.P. après leur approbation visée au paragraphe précédent.

Art. 5

§ 1^{er}. Une procédure de vol permanente ne peut être modifiée que par une nouvelle procédure de vol permanente ou être suspendue que par une procédure de vol temporaire.

§ 2. Une procédure de vol permanente doit en tout cas être modifiée à l'initiative du prestataire de services du contrôle de la circulation aérienne lorsqu'une étude de suivi de la sécurité met en exergue un risque

HOOFDSTUK II

Bepalen van vliegprocedures

Afdeling I

Permanente vliegprocedures

Onderafdeling I

Goedkeuring en wijziging van de permanente vliegprocedures

Art. 4

§ 1. De permanente vliegprocedures die volgens de bepalingen van deze afdeling zijn tot stand gebracht, worden goedgekeurd door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, behoudens wanneer toepassing wordt gemaakt van artikel 12.

§ 2. De permanente vliegprocedures worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en in de A.I.P. na goedkeuring ervan bedoeld in de vorige paragraaf.

Art. 5

§ 1. Een permanente vliegprocedure kan slechts worden gewijzigd door een nieuwe permanente vliegprocedure of opgeschort door een tijdelijke vliegprocedure.

§ 2. Een permanente vliegprocedure moet in ieder geval gewijzigd worden op initiatief van de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten wanneer een opvolgingsstudie inzake veiligheid een onaanvaardbaar

inacceptable pour la sécurité. Les articles 6, § 1^{er}, 1° et § 2 et 8 à 12 sont d'application.

Sous-section II

Processus d'élaboration des procédures de vol permanentes

Art. 6

§ 1^{er}. Le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes peut être initié par le ministre ou une des instances suivantes:

1° Le prestataire de services du contrôle de la circulation aérienne;

2° La personne morale qui gère un aéroport, dans la mesure où les procédures de vol sont uniquement applicables aux aéroports qu'elle gère;

3° Les présidents des commissions consultatives respectives visées aux articles 24 et suivants pour les procédures de vol dans la mesure où il s'agit de procédures de vol uniquement applicables à l'aéroport pour lequel la commission consultative est compétente;

4° la ou les autorités dont le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, a constaté la compétence pour établir les plans d'action relatifs aux aéroports.

§ 2. Ces instances transmettent leur demande au ministre par pli recommandé.

Art. 7

Le ministre informe les instances visées à l'article précédent de sa décision motivée d'entamer ou non l'élaboration ou la modification de la procédure de vol permanente. Cette information a lieu dans les 30 jours.

Art. 8

§ 1^{er}. Le ministre envoie la proposition de procédure de vol permanente au prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne, qui rend une étude de sécurité vérifiant, dans le cadre de ses compétences, le respect du critère visé à l'article 15.

veiligheidsrisico vaststelt. De artikelen 6, § 1, 1° en § 2 en 8 tot 12 zijn van toepassing.

Onderafdeling II

Proces van totstandkoming van de vliegprocedures

Art. 6

§ 1. Het proces van totstandkoming van de permanente vliegprocedures kan worden ingeleid door de minister of een van de volgende instanties:

1° De verlener van luchtverkeersleidingsdiensten;

2° De rechtspersoon die een luchthaven uitbaat, voor zover het vliegprocedures betreft die uitsluitend van toepassing zijn op de luchthaven die hij uitbaat;

3° De voorzitters van de in artikel 24 en volgende bedoelde respectieve adviescommissies voor de vliegprocedures voor zover het vliegprocedures betreft die uitsluitend van toepassing zijn op de luchthaven waarvoor de adviescommissie voor de vliegprocedures bevoegd is;

4° autoriteit of autoriteiten waarvan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de bevoegdheid voor de opmaak van de actieplannen betreffende de luchthavens heeft vastgesteld.

§ 2. Deze instanties bezorgen hun voorstel aan de minister per aangetekende zending.

Art. 7

De minister brengt de instanties bedoeld in het vorige artikel binnen de 30 dagen op de hoogte van zijn gemotiveerde beslissing om de procedure voor de totstandkoming of wijziging van permanente vliegprocedures al dan niet te starten.

Art. 8

§ 1. De minister stuurt het voorstel van permanente vliegprocedure naar de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten die een veiligheidsstudie levert waarin, binnen het kader van zijn bevoegdheden, wordt nagegaan of het criterium in artikel 15 wordt nageleefd.

§ 2. L'étude est complétée, notamment en ce qui concerne le risque aux tiers, validée par la DGTA, et remise au ministre et aux autres instances visées à l'article 6 dans les 60 jours qui suivent l'envoi de la proposition conformément au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est négative, le processus d'élaboration de la procédure de vol est arrêté d'office.

§ 4. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, une étude de capacité est réalisée, à la diligence du ministre, conjointement par l'exploitant aéroportuaire concerné et le prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne. Cette étude vérifie le respect du critère visé à l'article 16.

§ 5. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, le demandeur fait effectuer, à ses frais, une étude d'impact sur l'environnement, comprenant un volet relatif à l'impact sur la santé, réalisée par des experts indépendants.

Ces études vérifient le respect du critère visé aux articles 17 à 21 et des réglementations en vigueur.

§ 6. Les études visées aux paragraphes 4 et 5 sont remises au ministre et aux instances visées à l'article 6 dans les 90 jours qui suivent la réception de l'étude de sécurité ou de sa copie.

Les études visées au paragraphe 5 sont transmises aux Régions concernées par la procédure de vol pour information.

Art. 9

Les instances visées à l'article 6, § 1^{er}, 1° et 3° envoient au ministre, dans les 30 jours suivant la réception des études de capacité, de santé et d'environnement leur avis motivé sur les procédures de vol permanentes proposées.

Les autres instances visées à l'article 6 peuvent émettre un avis dans les mêmes conditions que celles prévues à l'alinéa 1^{er}.

Art. 10

Le ministre organise dans les 15 jours suivant la réception de tous les avis visés dans l'article précédent, une enquête publique relative à la procédure de vol permanente proposée, qui dure 60 jours.

§ 2. De studie wordt vervolledigd met name wat betreft het risico voor derden en gevalideerd door het DGLV en binnen de 60 dagen na de verzending van het voorstel conform paragraaf 1 overgemaakt aan de minister en de andere instanties bedoeld in artikel 6.

§ 3. In het geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie negatief is, wordt het proces van de totstandkoming van de vliegprocedure ambtshalve beëindigd.

§ 4. In het geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie positief is, zal een capaciteitsstudie, op vraag van de minister, gezamenlijk gerealiseerd worden door de rechtspersoon die de luchthaven uitbaat en de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten. Deze studie gaat de naleving van het criterium bedoeld in artikel 16 na.

§ 5. In het geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie positief is, laat de aanvrager op zijn kosten, een milieueffectenstudie, met daarin een luik betreffende de impact op de gezondheid, verrichten door onafhankelijke experts.

Deze studies verifiëren de naleving van het criterium bedoeld in de artikelen 17 tot 21 en de geldende reglementeringen.

§ 6. De studies bedoeld in de paragrafen 4 en 5 worden overgemaakt aan de minister en de andere instanties bedoeld in artikel 6 binnen de 90 dagen na ontvangst van de veiligheidsstudie of een kopie ervan.

De studies bedoeld in paragraaf 5 worden ter informatie overgemaakt aan de Gewesten die betrokken zijn bij de vliegprocedure.

Art. 9

De instanties bedoeld in artikel 6, § 1, 1° en 3° bezorgen binnen de 30 dagen volgend op de ontvangst van de studies inzake capaciteit, gezondheid en leefmilieu hun gemotiveerd advies betreffende de voorgestelde permanente vliegprocedures aan de minister.

De andere instanties bedoeld in artikel 6 mogen een advies uitbrengen binnen dezelfde voorwaarden zoals voorzien in het eerste lid.

Art. 10

De minister organiseert, binnen de 15 dagen na ontvangst van alle adviezen bedoeld in het vorige artikel, een openbaar onderzoek betreffende de voorgestelde permanente vliegprocedure, dat 60 dagen duurt.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixe les modalités relatives à l'enquête publique.

Art. 11

La proposition de procédure de vol peut être amendée par le ministre lors du processus d'élaboration, afin de tenir compte des études, avis et résultats de l'enquête publique.

Les organismes ayant réalisé les études rendent un avis sur les amendements éventuels dans les 30 jours.

Art. 12

Lorsque à la fin de ce processus, le ministre décide de ne pas soumettre au Roi la proposition de procédure de vol permanente, il communique sa décision motivée aux instances visées à l'article 6.

Section II

Procédures de vol temporaires

Art. 13

§ 1^{er}. Sous réserve de l'application de l'article 14, les procédures de vol temporaires sont établies soit en vue de régler des événements ponctuels, soit à la suite d'une étude de suivi de la sécurité réalisée conformément au règlement 2096/2005/CE de la Commission du 20 décembre 2005, établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.

Les procédures de vol temporaires sont limitées à l'événement qui a conduit à leur établissement et ne sont pas reconductibles automatiquement.

§ 2. Les procédures de vol temporaires sont établies à l'initiative de l'Autorité de surveillance nationale ou sur proposition du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne ou la personne morale qui exploite l'aéroport.

§ 3. Les procédures de vol temporaires sont arrêtées par l'Autorité de surveillance nationale sur avis du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne. Les dispositions de la section première ne sont pas d'application pour l'élaboration des procédures de vol temporaires.

De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de nadere regels voor de organisatie van het openbaar onderzoek.

Art. 11

Het voorstel van vliegprocedure mag tijdens het proces van totstandkoming geamendeerd worden door de minister teneinde rekening te houden met de studies, adviezen en resultaten van het openbaar onderzoek.

De instellingen die de studies gerealiseerd hebben, brengen een advies uit binnen de 30 dagen over de eventuele amendementen.

Art. 12

Wanneer op het einde van deze totstandkoming de minister beslist om het voorstel van permanente vliegprocedure niet ter goedkeuring aan de Koning voor te leggen, deelt hij zijn gemotiveerde beslissing mee aan de instanties bedoeld in artikel 6.

Afdeling II

Tijdelijke vliegprocedures

Art. 13

§ 1. Onder voorbehoud van de toepassing van artikel 14, worden tijdelijke vliegprocedures vastgesteld om tijdelijke gebeurtenissen te regelen of ten gevolge van een opvolgingsstudie inzake veiligheid die gerealiseerd werd conform de verordening 2096/2005/EG van de Commissie van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten.

De tijdelijke vliegprocedures zijn beperkt tot de gebeurtenis die het instellen ervan noodzakelijk maakt en zijn niet automatisch verlengbaar.

§ 2. De tijdelijke vliegprocedures komen tot stand op initiatief van de Nationale Toezichthoudende Instantie, de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten of de rechtspersoon die een luchthaven uitbaat.

§ 3. De tijdelijke vliegprocedures worden vastgesteld door de Nationale Toezichthoudende Instantie op advies van de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten. De bepalingen van afdeling I zijn niet van toepassing op de totstandkoming van een tijdelijke vliegprocedure

§ 4. Les procédures de vol temporaires sont publiées par voie de NOTAM.

§ 5. L'Autorité de surveillance nationale informe le ministre et les instances visées à l'article 6 de l'adoption de la procédure de vol temporaire.

Section III

Dérogations dans l'exécution des procédures de vol

Art. 14

Dans l'exécution de ses missions, le service de contrôle de la circulation aérienne peut toujours déroger aux procédures de vol pour des raisons de sécurité.

Le commandant de bord peut déroger aux procédures de vol pour des raisons de sécurité après en avoir reçu, sauf cas de force majeure, l'autorisation par le service de contrôle de la circulation aérienne.

CHAPITRE III

Critères pour l'élaboration de procédures de vol

Section première

Sécurité des procédures de vol

Art. 15

Les procédures de vols sont élaborées dans le respect des exigences de sécurité.

Section II

Capacité

Art. 16

§ 1^{er}. Les procédures de vols sont élaborées afin de permettre d'atteindre le nombre maximal de mouvements par heure, fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes OACI et des usages internationaux.

§ 4. De tijdelijke vliegprocedures worden gepubliceerd per NOTAM.

§ 5. De Nationale Toezichthoudende Instantie informeert de minister en de instanties bedoeld in artikel 6 van de aanneming van een tijdelijke vliegprocedure.

Afdeling III

Uitzonderingen in het uitvoeren van de vliegprocedures

Art. 14

De verlener van de luchtverkeersleidingdiensten kan in de uitoefening van zijn opdrachten ten allen tijde afwijken van de vliegprocedures omwille van veiligheidsredenen.

De gezagvoerder van een luchtvaartuig mag afwijken van de vliegprocedures om veiligheidsredenen, na toestemming, behoudens overmacht, van de controledienst van het luchtverkeer.

HOOFDSTUK III

Criteria voor het bepalen van vliegprocedures

Afdeling I

Veiligheid van de vliegprocedures

Art. 15

De vliegprocedures komen tot stand met respect voor de veiligheidseisen.

Afdeling II

Capaciteit

Art 16

§ 1. De vliegprocedures worden tot stand gebracht zodanig dat het maximum aantal bewegingen per uur, vastgelegd in de exploitatielicentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken, kan bereikt worden.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, une procédure de vol ou une combinaison de procédures de vol pendant les heures creuses du jour, peut donner lieu à un certain nombre de mouvements qui est inférieur au nombre maximal de mouvements fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes OACI et des usages internationaux, sans toutefois être inférieur au nombre de créneaux horaires demandés.

§ 3. Par dérogation au § 1^{er}, une procédure de vol ou une combinaison de procédures de vol pour les opérations de nuit peut donner lieu à un nombre de mouvements inférieur au nombre maximal de mouvements fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des usages internationaux, de manière à réduire l'effet des nuisances sonores sur la santé.

Section III

Santé

Art. 17

Les procédures de vols sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population.

Sous-section première

Les effets sur la santé causés par les nuisances sonores

Art. 18

§ 1^{er}. Les procédures de vols sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population causé par les nuisances sonores.

§ 2. Les procédures de vol permettent l'exécution des plans d'action. Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des ministres les plans d'action dont il doit être tenu compte.

Art. 19

L'impact sonore est restitué par une cartographie du bruit décrivant la situation sonore existante. Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des ministres la cartographie dont il doit être tenu compte.

§ 2. In afwijking van § 1, kan een vliegprocedure of een combinatie van vliegprocedures voor de daluren van de dag leiden tot een aantal bewegingen dat kleiner is dan het maximum aantal bewegingen, vastgelegd in de exploitatielicentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken, maar dat niet kleiner is dan het aantal gevraagde slots.

§ 3. In afwijking van § 1, kan een vliegprocedure of een combinatie van vliegprocedures voor de nachtoperaties leiden tot een aantal bewegingen dat kleiner is dan het maximum aantal bewegingen vastgelegd in de exploitatielicentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken teneinde de impact van geluidshinder op de gezondheid te beperken.

Afdeling III

Gezondheid

Art. 17

De vliegprocedures worden zodanig uitgewerkt dat de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van de bevolking beperkt wordt.

Onderafdeling I

De impact op de gezondheid door geluidshinder

Art. 18

§ 1. De vliegprocedures die worden uitgewerkt beperken de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van de bevolking veroorzaakt door geluidshinder.

§ 2. De vliegprocedures laten de uitvoering van de actieplannen toe. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de actieplannen waarmee rekening moet gehouden worden.

Art. 19

De geluidsimpact is weergegeven door een geluidsbelastingkaart, die de huidige geluidssituatie beschrijft. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de geluidsbelastingkaart waarmee rekening moet gehouden worden.

Art. 20

La cartographie du bruit et les plans d'action sont établis par la ou les autorités dont le Roi a, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, constaté la compétence pour les établir.

*Sous-section II**Les effets causés par les émissions de gaz*

Art. 21

Lors de l'établissement des procédures de vol, il est tenu compte de l'impact des émissions de gaz causées par les moteurs d'aviation en vue de la protection de la santé publique.

CHAPITRE IV

Contrôle

Art. 22

Le respect par les aéronefs des procédures de vol est contrôlé conformément à la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Art. 23

L'autorité en charge de ce contrôle établit chaque année un rapport rendant compte des infractions constatées et de la suite qu'elle y a donné. Ce rapport est remis au Gouvernement et aux chambres législatives.

CHAPITRE V

Organes consultatifs

Art. 24

§ 1^{er}. Le Roi institue une commission consultative en matière de procédures de vol dans chaque aéroport.

§ 2. Le Roi fixe les modalités relatives au fonctionnement et à la composition de la commission consultative en matière de procédures de vol.

Art. 20

De geluidsbelastingkaart en de actieplannen worden opgemaakt door de autoriteit of autoriteiten waarvan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, heeft vastgesteld dat zij bevoegd is of zijn om deze op te maken.

*Onderafdeling II**De impact van de gasemissies*

Art. 21

Bij het bepalen van vliegprocedures wordt, met het oog op de bescherming van de volksgezondheid, rekening gehouden met de impact van de emissies van gasen van vliegtuigen.

HOOFDSTUK IV

Controle

Art. 22

De naleving van de vliegprocedures door de vliegtuigen wordt gecontroleerd conform de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling van de luchtvaart.

Art. 23

De bevoegde autoriteit maakt jaarlijks een verslag op over de vastgestelde overtredingen en het gevolg dat eraan gegeven is. Dit verslag wordt aan de Regering en aan de wetgevende Kamers overgemaakt.

HOOFDSTUK V

Adviesorganen

Art. 24

§ 1. De Koning richt voor elke luchthaven een adviescommissie inzake vliegprocedures op.

§ 2. De Koning bepaalt de modaliteiten betreffende de werking en de samenstelling van de adviescommissie inzake vliegprocedures.

Art. 25

La commission consultative en matière de procédures de vol a pour objet d'émettre des avis, des recommandations et des propositions sur toutes les matières relatives aux procédures de vol et qui tombent dans le champ d'application de la présente loi, et ce, de sa propre initiative ou à la demande de l'exploitant de l'aéroport, de la DGTA ou du ministre.

Art. 26

La commission consultative formule annuellement un avis relatif aux procédures de vols en vigueur notamment sur la base de la cartographie du bruit. Cet avis est envoyé au ministre au plus tard le 1^{er} septembre de l'année suivant l'année à laquelle il se rapporte.

CHAPITRE VI

Disposition finale

Art. 27

La présente loi entre en vigueur à la date déterminée par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Donné à Bruxelles, le 2 mai 2006

ALBERT

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

Art. 25

De adviescommissie inzake vliegprocedures heeft tot doel advies te geven, aanbevelingen te doen en voorstellen te formuleren over alle aangelegenheden met betrekking tot de vliegprocedures die binnen het toepassingsgebied van onderhavige wet vallen en dit, op eigen initiatief of op verzoek van de luchthaven-exploitant, het DGLV of de minister.

Art. 26

De Adviescommissie formuleert jaarlijks een advies inzake de in gebruik zijnde vliegprocedures onder meer op basis van de geluidsbelastingkaart. Dit advies wordt aan de minister gestuurd uiterlijk op 1 september van het jaar volgend op het jaar waarop het advies betrekking heeft.

HOOFDSTUK VI

Slotbepaling

Art. 27

Deze wet treedt in werking op de datum bepaald door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Gegeven te Brussel, 2 mei 2006

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT