



Bruxelles, le 15 Avril 2014

Personne de contact :
Philippe Touwaide
philippe.touwaide@wathelet.fed.be
+ 32. 2 790 57 34

Note au Conseil des Ministres

Objet : a) Projet de loi relatif aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique

b) Projet de loi relatif au suivi et au contrôle des opérations de vol et restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et instituant l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National

1. Introduction et rétroactes

En vue de garantir la stabilité juridique du cadre d'exploitation des aéroports en Belgique, les accords pris par le Conseil des Ministres les 19 décembre 2008 et 26 février 2010 prévoient la fixation du mode d'élaboration de l'ensemble des procédures aéronautiques dans une Loi ; d'autre part la déclaration Gouvernementale du 7 décembre 2011 prévoit la création d'une Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'Aéroport de Bruxelles-National.

2. Exposé du dossier

- a) Projet de loi relatif aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique : il s'agit d'élaborer les procédures aéronautiques permanentes et temporaires ainsi que les critères pour l'élaboration de ces procédures. Des organes de contrôle et de consultation sont créés afin de veiller à la bonne exécution du processus d'élaboration de l'ensemble des procédures aéronautiques. Par la création d'un cadre juridique aux procédures aéronautiques on permet de fixer sans contestation le mode de fonctionnement des aéroports et l'on évite l'incertitude liée aux changements perpétuels des procédures
- b) Projet de loi relatif au suivi et au contrôle des opérations de vol et restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et instituant l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National : il s'agit de créer une Autorité indépendante de contrôle qui aura pour but de veiller au strict respect de l'ensemble des procédures aéronautiques par tous les acteurs concernés par l'Aéroport de Bruxelles-National

3. Analyse d'impact de la réglementation

Sans objet.

4. Organes consultatifs internes et/ou externes

Sans objet.

5. Communautés et/ou Régions

Sans objet.

6. Inspecteur des Finances

L'Inspecteur des Finances a donné son avis le 20 février 2014.

7. Accord(s) préalable(s)

L'accord du Ministre du Budget a été sollicité.

8. Groupe(s) de travail

Un groupe de coordination de la politique s'est réuni les 12 juin 2013, 24 juin 2013, 6 février 2014 et 2 avril 2014 afin d'examiner ces projets, tous les textes ont été soumis.

9. Proposition de décision

Le Conseil des Ministres approuve les deux avant-projets soumis. Ceux-ci peuvent, après avis du Conseil d'Etat demandé sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées, être déposé auprès de la Chambre des Représentants.

10. Membres du Gouvernement introduisant le dossier

J. MILQUET
Ministre de l'Intérieur

M. WATHELET
Secrétaire d'Etat à la Mobilité



Procès-Verbal de la réunion IKW n° 1017 :
Aéroports : Loi sur les procédures (1) du Mercredi 12 Juin 2013

Présents : Philippe TOUWAIDE (MW-Présidence), Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité; en présence de Messieurs Ridouane CHAHID (LO), Nicolas LEDENT (DR), Sven VANEYCKEN (PDC), Frank DEMEYERE (JV), Michel TOP (AD) et Olivier LANOTTE (JM).

Excusés : Messieurs Frédéric PIRARD (Cabinet du Premier Ministre ED), Terence BURGERS et Pierres SOHIER (MW à Belgocontrol pour les simulations 07 Rechtdoor) et Madame Donatienne GREGOIRE (OC).

La séance débute à 09 heures 10 au Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Tous les membres ont reçu par courrier électronique – à de nombreuses reprises - tous les documents préparatoires au seul point à l'ordre du jour, dont une version du document soumis à discussion et intitulé : « **Proposition d'avant-projet de Loi relative aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique** »

1. Proposition d'avant-projet de Loi relative aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique, examen de la note :

Il est demandé d'envoyer, avec le Procès-Verbal et la prochaine convocation de l'IKW fixée au lundi 24 juin 2013 à 14 heures 30, les anciens documents de 2010 sur l'avant-projet dont les avis du Conseil d'Etat et des Régions.

MW rappelle le contexte du projet, le fait que la trame précédente de février 2010 avait malgré tout été envoyée pour avis au Conseil d'Etat et aux Régions sans qu'il n'y avait eu de consensus préalable sur le projet au sein du Gouvernement, motif pour lequel le premier projet ne s'était jamais concrétisé.

Le Conseil d'Etat estime que 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 du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. La fixation des procédures de vol relève donc de la compétence de l'autorité fédérale, quel que soit l'aéroport concerné.

La lecture des articles 1 à 12 est faite en séance, avec commentaires des participants :

AD et LO demandent de ne pas oublier de préparer un exposé des motifs.

PDC précise « sur proposition de Notre Ministre de l'Intérieur et de notre Secrétaire d'Etat à la Mobilité » en début ; AD souhaite que la motivation rappelle les dispositions juridiques et légales qui s'imposent aux aéroports, comme l'approche équilibrée en faisant référence aux Arrêtés Royaux et Ministériels déjà pris dans ce domaine.

PDC souhaite que l'ancien Titre III relatif aux restrictions d'opération soit malgré tout repris dans la nouvelle version du texte.

Titre

Article 1

Article 2

Article 3

1° : inclure les autorités régionales qui gèrent des aéroports après la DGTA

2°

3°

4°

5° : AD estime que le Service de Médiation fera double-emploi avec la future autorité de contrôle, LO, DR et JM précisent que l'accord de Gouvernement n'évoque absolument pas la suppression du Service de Médiation. MW précise que l'accord parle de la création d'une Autorité de Contrôle, que la Loi du 28 Avril 2010 portant des dispositions diverses doit être complétée en ce qui concerne le Service de Médiation et que la BSA-ANS qui a un budget de plus de 2,5 millions d'€ à charge de BELGOCONTROL coûte plus que les 160.000 € de budget annuel du Service de Médiation.

6°

7°

8° : mieux préciser le mouvement d'avion à la demande de JM

9°

10°

11°

12° : DR demande de préciser que le NOTAM émane de l'organe chargé du contrôle aérien sans citer BELGOCONTROL

13°

14°

15°

16°

17° : { DR et LO } réserve en fonction de la discussion sur les nuits opérationnelles, et voir la définition exacte selon ICAO

18° : { DR et LO } réserve en fonction de la discussion sur les nuits opérationnelles, et voir la définition exacte selon ICAO

19° : PDC souhaite une meilleure définition, acceptée : tout aéroport civil assurant des vols commerciaux situé sur le territoire belge, et AD propose de se fier à la définition ICAO d'un aéroport

20°

21°

22°

23°

24°

25°

26°

27°
28°
29°
30°
31°
32°
33°

34° { AD }, selon AD une piste sans normes de vent a d'office les normes ICAO, MW précise que c'est seulement une piste destinée à l'atténuation du bruit qui PEUT disposer des normes ICAO. MW précise en outre que les décisions du Conseil des Ministres établissent clairement qu'il n'y a de norme de vent que pour les pistes préférentielles 20/25 ce qui veut dire qu'en l'absence de norme de vent pour les pistes 02/07 ces deux pistes ne peuvent être utilisées qu'avec du vent de face, ce qui est évidemment logique. LO, JM et DR veulent que l'on précise que la piste alternative soit une piste à utilisation exceptionnelle et limitée dans le temps.

35°

JM et AD demandent l'ajout des définitions suivantes :

36° : procédure de vol permanente
37° : procédure de vol temporaire
38° : approche équilibrée, sécurité, capacité et environnement
39° : contours de bruit
40° : commission consultative
41° : route de vol, reprendre définition Art 3, 14°

Article 4 : PDC demande comment les procédures et utilisations de pistes sont-elles définies, MW répond que l'article 28 le détermine. Les procédures seront publiées en langue française et néerlandaise au Moniteur belge, et en langue anglaise avec traduction en langue française et néerlandaise dans les AIP à la demande de DR

Article 5 : PDC veut réintroduire l'ancienne version de l'article 5 qui permet au service de contrôle de la circulation aérienne de déroger à tout moment aux configurations de piste, cette demande fait l'objet d'une réserve de la part de JM, DR et LO

Article 6 : PDC met une réserve sur l'alinéa 2, ne voulant que le Ministre et Belgocontrol comme initiateurs du processus d'élaboration des procédures permanentes.

Article 7

Article 8 : à la demande d'AD l'étude de sécurité sera réalisée par Belgocontrol et non par un expert indépendant, accepté. Alinéa 3, PDC demande de rajouter que Belgocontrol peut proposer une alternative selon la version de l'ancien projet. Alinéa 6 préciser à la demande d'AD et DR : « pour information aux 3 Régions concernées par la procédure aéronautique, d'office dans le cas de l'Aéroport de Bruxelles-National ».

Article 9

Article 10 : un débat s'ouvre sur qui peut participer à l'enquête publique. AD veut que ce ne soit que les personnes situées dans les contours de bruit, ce qui semble difficile pour JM et

DR. PDC propose que ce ne soient que les personnes concernées par les routes de vol de l'ancien article 3, 14° ou aux riverains survolés par les routes de vol en fonction de la future définition 41° à ajouter, Réserve de DR sur ce point dans l'attente d'une vision globale.

Article 11

Article 12

L'analyse s'arrête, faute de temps, à la première partie jusqu'à l'article 12 et recommencera lors de la réunion suivante dès l'article 13 relatif aux procédures aéronautiques temporaires.

DR estime qu'il ne faut pas plus avancer sur ce projet tant qu'on n'a pas examiné d'autres dossiers comme les normes de vent, MW répond que la Loi sera la ficelle emballant tout le paquet aéroportuaire, intervenant en final, dès qu'il y aura un accord global sur l'ensemble du dossier mais qu'il faut toutefois avancer en se mettant d'accord sur une version finale du projet.

PDC et LO veulent un accord global sur tous les points, MW avance pas à pas en vue de débloquer toute la situation.

DR rappelle que pour lui tout est lié aux normes de vent, au mode de calcul des rafales et à la manière dont s'opère la sélection des pistes, ce qui modifie fondamentalement le tableau d'utilisation des pistes tel que publié aux AIP.

DR précise qu'il faut avoir le courage d'organiser un seul IKW consacré aux normes de vent et tout se débloque, et qu'à ce moment là on pourra envoyer notre projet de Loi pour avis au Conseil d'Etat et aux Régions.

DR demande le programme de la suite des travaux.

LO ne trouve pas du tout opportun de discuter, ni même d'envisager de discuter, sur l'éventuelle installation d'un ILS sur la piste d'atterrissage 07 Left.

La poursuite de l'examen article par article du projet se fera lors de la prochaine réunion de l'IKW fixée au lundi 24 juin 2013 à 14 heures 30.

La réunion se termine à 10 heures 35.

Mercredi 12 Juin 2013



Procès-Verbal de la réunion IKW n° 1019 :
Aéroports : Loi sur les procédures (2) du Lundi 24 Juin 2013

Présents : Philippe TOUWAIDE (MW-Présidence) et Pierres SOHIER, Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité; en présence de Messieurs Ridouane CHAHID (LO), Messieurs Frédéric PIRARD (Cabinet du Premier Ministre ED), Nicolas LEDENT (DR), Sven VANEYCKEN (PDC), Frank DEMEYERE (JV), Michel TOP (AD) et Olivier LANOTTE (JM).

Excusée : Madame Donatienne GREGOIRE (OC).

La séance débute à 15 heures 10 au Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Tous les membres ont reçu par courrier électronique – à de nombreuses reprises - tous les documents préparatoires au seul point à l'ordre du jour, dont une version du document soumis à discussion et intitulé : « **Proposition d'avant-projet de Loi relative aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique** »

1. Proposition d'avant-projet de Loi relative aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique, examen de la note, section II, Procédures aéronautiques temporaires, articles 13 à 28 :

AD demande de préciser l'étendue de l'enquête publique prévue à l'article 10, DR veut voir des cartes avant de se prononcer, la proposition est conforme à la définition d'une route d'atterrissage ou de décollage, soit sous maximum 5.000 pieds, la largeur du couloir étant de 1500 mètres de part et d'autre du couloir, mais restreint à une largeur de 750 mètres sur la distance comprise entre l'Outer Marker de la piste concernée et le seuil de piste.

Article 13 : ajouter événements ponctuels « strictement limités à une période de 3 mois renouvelable » puis strictement limitées dans le temps « à une durée maximum de 3 mois ». au § 2 ajouter à l'initiative de la DGTA, ainsi qu'au § 3, au § 4 « et du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National », et au § 5 : DGTA et l'Autorité de surveillance nationale informent le Ministre.

Article 14 : la définition des raisons de sécurité devra être reprise dans l'exposé des motifs, à savoir la responsabilité du commandant de bord. Ajouter « moyennant une justification écrite rentrée dans un délai de 24 heures auprès de la DGTA ».

Une longue discussion est engagée quant au Chapitre III et le libellé des articles 15 à 21, PDC veut fusionner toute la section, DR estime qu'on peut la supprimer. PDC enverra une proposition de texte, pour l'instant ces articles sont mis entre brackets.

L'exemple d'une décision de justice est cité en référence pour la pertinence de devoir prendre une procédure aéronautique temporaire, ou un évènement qui impose une sécurité accrue dans la description de certaines procédures (visite de chef d'Etat, éviter le survol de telle ou telle institution internationale).

Toutefois MW propose une fusion de ces articles comme suit :

Art. 15

Les procédures aéronautiques sont élaborées dans le respect des exigences de sécurité maximale afin de permettre d'atteindre le nombre maximal de mouvements par heure, tel que 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.

Toutefois une procédure de vol ou une combinaison de procédures aéronautiques 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.

Une procédure aéronautique ou une combinaison de procédures aéronautiques 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.

Les procédures aéronautiques sont également élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé des populations survolées.

Les procédures aéronautiques 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.

Cette nouvelle rédaction d'un article unique 15 a été envoyée par courrier électronique pour validation à l'ensemble des membres du groupe de travail.

Article 22 : supprimer « à instituer » et remplacer par « constituée selon Arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres ».

AD estime que le Service de Médiation doit être supprimé, DR, LO et MW rappellent que ce n'est pas prévu par l'accord de Gouvernement, LO déclare que si le Service de Médiation ne coûte pas énormément en frais de personnels mis à disposition, alors il faut laisser continuer ce service à faire son travail. Pour DR Autorité et Médiation sont deux services totalement différents à finalité opposée, ils sont complémentaires, ils doivent collaborer.

DR demande à obtenir une liste des opérations aéronautiques qui pourraient être contrôlées par l'Autorité de Contrôle des Nuisances sonores.

Dans l'exposé des motifs, il sera fait allusion aux missions spécifiques de l'Autorité de Contrôle des Nuisances sonores à Bruxelles.

Article 23 : Le rapport est remis d'office au Gouvernement et doit être publié sur le site du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

Article 24 : Le Roi, par Arrêté délibéré en Conseil des Ministres, peut instituer.

Article 25 : Chaque commission

Article 26 : Chaque commission

Article 28 : une large discussion est entamée quant à savoir quelles seront les procédures qui seront publiées en annexe à la Loi. Pour MW et PDC ce seront les procédures finales issues de tout notre travail, donc les procédures mises en application en exécution des accords de 2008 et 2010. DR fait remarquer que le Conseil des Ministres pourrait alors avoir un droit de regard sur les procédures aéronautiques dans les aéroports régionaux.

MW répond que la gestion de l'espace aérien et la définition des procédures aéronautiques est et reste toujours une compétence exclusive de l'Etat fédéral, Belgocontrol édite et publie les publications aéronautiques AIP pour le compte de l'Etat fédéral et de la DGTA.

MW précise également que les Régions sont consultées quant aux modifications de procédures, mais que l'initiative provient toujours du Fédéral par l'entremise de la DGTA.

EDR estime qu'une troisième réunion de relecture générale du projet s'impose avant tout envoi du projet aux Régions ou au Conseil d'Etat.

DR ne veut aucun envoi du moindre texte sur le projet de Loi sur l'élaboration des procédures tant que la problématique des valeurs des composantes de vent et celle de l'autorité de contrôle n'ont pas été réglées.

PDC et MW estiment qu'une fois que l'IKW a marqué son accord sur le projet, le projet peut déjà être envoyé aux Régions afin de gagner du temps. MW rappelle que le projet précédent avait été envoyé pour avis sans accord formel et explicite du précédent IKW.

DECISION : l'IKW relira la version finale amendée sur base des remarques faites lors des réunions 1017 et 1019.

Prochaine réunion : séance 1020, Mercredi 10 juillet 2013 à 09 heures 30 :

- Aide à l'atterrissage sur la piste 07 Left : ILS ou MLS
- Fixation des valeurs de composantes de vent, étude EGIS

La réunion se termine à 15 heures 56.

Lundi 24 Juin 2013



Procès-Verbal de la réunion IKW n° 1024 :
Aéroport de Bruxelles-National : Loi procédures, Autorité de Contrôle et
Service de Médiation pour les Riverains de l'Aéroport de Bruxelles
Jeudi 6 Février 2014

Présents : Philippe TOUWAIDE (MW-Présidence) et Pierre SOHIER (MW-PS), Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité; en présence de Mesdames Donatienne GREGOIRE (OC), Maryse CANAVESI (DR) et de Messieurs Ridouane CHAHID (LO), Sven VANEYCKEN (PDC), Frank DEMEYERE (JV), Michel TOP (AD), Thierry DENUIT (DR) Olivier LANOTTE (JM) et Frederick PIRARD (ED).

La séance débute à **14 heures 35** au Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Tous les membres ont reçu par courrier électronique et par voie postale – à de nombreuses reprises - tous les documents préparatoires aux points de l'ordre du jour.

1. Arrêté royal sur le service de médiation aéroport

Il s'agit de l'exécution de la loi portant des dispositions diverses de février 2010 qui a de fait créé un service de médiation qui n'existe toujours pas dans la pratique, et de mettre en rapport la Loi avec l'arrêté royal du 15 mars 2002.

Corrections mineures : Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique, Ministre du Budget, Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur

Discussion : incorporer les articles 8 et 9 de l'AR du 24 octobre 2012 sur l'évaluation des médiateurs comme pour le ferroviaire à incorporer après article 10.

Préambule : accord de la Fonction Publique après avis IF et Budget. Envoyer aussi la Loi de 2010 et l'AR Médiateur Ferroviaire.

Une discussion s'opère sur l'incorporation du Service Médiation Aéroport dans le futur grand guichet unique du Ministre Vandelanotte, comme ce guichet concerne des plaintes commerciales avec des clients et qu'ici il s'agit de riverains non clients des compagnies aériennes, il a toujours été convenu de maintenir un Service de Médiation séparé qui n'a pas pour but de régler des litiges commerciaux. Il ne s'agit pas d'une médiation liée à un consommateur ou à une activité économique, mais une médiation environnementale.

Il faut estimer les incidences de l'article 12 sur l'affectation budgétaire en terme de localisation des bureaux et des moyens.

Quelle est également l'incidence budgétaire pour les articles 9-10 et 13 ?

Un membre souhaite une intégration pure et dure de médiation aéroport avec médiation ferroviaire, ce qui compte tenu de la spécificité des tâches et des connaissances n'est pas sereinement envisageable.

Une discussion est entamée sur l'article 2 qui répéterait des points de la Loi. Les compétences doivent être comprises comme « les plaintes sur » les services prestés par les transporteurs aériens et « les plaintes » sur les services prestés par l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National. De même il faut retirer les mots « et aux nuisances occasionnées et en fonction des plaintes reçues ».

Un membre estime que les articles 2 à 5 sont en contradiction avec la Loi et que l'on n'a pas donné au Roi de délégation sur l'autonomie et l'indépendance du service.

Article 10 : il faut insérer les articles 8 et 9 de l'AR du 24 octobre 2012 sur l'évaluation.

Article 13 : Le financement des experts doit se faire au sein des crédits du SPF, avec personnel repris dans les crédits de personnel. Ne pas indiquer d'échelle pour les experts, mais utiliser le système de pondération de la fonction.

Article 16 il faut insérer dans le mois comme notification et pas dans les meilleurs délais, et spécifier aussi par télécopie ou courrier électronique, lequel manque dans la version NL de l'article 14.

DECISION : l'IKW ne formule aucune remarque fondamentale quant au contenu du projet d'Arrêté royal, lequel moyennant les remarques peut être soumis à un nouveau groupe de travail constructivement.

2. Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques

Ces textes ont déjà fait l'objet de deux réunions constructives de l'IKW, à savoir les réunions 1017 du 12 juin 2013 et 1019 du 24 juin 2013 pendant lesquelles aucune opposition fondamentale n'avait toutefois été soulevée.

Un membre souhaite une harmonisation entre le jour opérationnel et la nuit opérationnelle. Un autre membre remet totalement en cause tout le projet en faisant un parallèle avec la situation politique actuelle et le contexte des procédures aéronautiques telles que résultant des accords pris en 2008/2010, insiste sur une consultation des régions et souhaite que l'ancienne version soit intégralement reprise.

Un membre s'étonne que seules les remarques de la région flamande aient été prises en compte en 2010 dans le précédent projet de Loi, alors que la région de Bruxelles-Capitale a développé un argumentaire très pertinent reprenant de nombreuses remarques qui ont toutes été ignorées par le précédent Secrétaire d'Etat ; il faut rester conséquent et logique.

Certains membres estiment que ce projet est tardif et que le timing ne le permet plus, un membre rappelle qu'il s'est opposé à ce projet tant que les procédures n'avaient pas été modifiées, et que maintenant rien ne s'y oppose plus.

Un membre veut renégocier l'accord de coopération et les normes environnementales bruxelloises, ce à quoi un autre membre demande de ne pas jeter d'huile sur le feu ni de rallumer la guerre classique entre les régions.

A compléter : définition jour et nuit opérationnel, DR veut faire une distinction claire entre nuit environnementale et nuit opérationnelle et estime que la nuit représente la période nocturne entre 23.00 et 07.00 heures locales.

Un membre du GT pose plusieurs questions budgétaires. Il est répondu que les réponses seront transmises dans le rapport du GT

- Articles 8 et 9 : incidence budgétaires des études ? Qui finance ces études ?
- Comment est financé la commission consultative ?

DECISION : l'IKW ne s'accord pas sur la suite à donner à ce projet bien qu'il ait fait l'objet de deux analyses positives en 2013 ; certains membres remettent en cause le projet.

3. Loi sur l'Autorité indépendante de contrôle

Un membre s'étonne de ce nouveau projet qui serait une demi-police qui devrait veiller au respect des normes de bruit bruxelloises. D'autres membres préfèrent se centrer sur l'AR Médiation en estimant que les délais ne sont pas tenables. Un autre membre estime qu'il n'y a pas de problème d'exécuter la loi dans les limites de la Loi.

Un membre du GT informe le cabinet Mobilité qu'il avait déjà transmis des questions budgétaires sur ce dossier. Il est répondu qu'il sera donné réponse aux questions du budget.

- Article 5 § 2 : Pour les inspecteurs avec qualité d'officier de police judiciaire, est-ce que cela implique des modifications en terme de personnel ?
- Articles 26-27-28 : estimations des recettes attendues ?
- Au chapitre Vi, il y a une erreur dans la numérotation.
- Titre 3 composition, article 9 : est-ce que cet article a des implication en matière de personnel ?
- Article 9 § 6 : « Afin de couvrir les frais d'administration nécessaires à l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi fixe le taux, le délai et les modalités de paiement des redevances à percevoir à charge du secteur. ». Je suppose que cet article confirme que la mise en œuvre de ce projet se fera dans le cadre existant et disponible des crédits du Département ?

DECISION : l'IKW ne trouve pas de consensus sur la finalisation de ce projet.

La réunion se termine à 15 heures 45.

Jeudi 6 Février 2014



Procès-Verbal de la réunion IKW n° 1029 :
Aéroport de Bruxelles-National : Loi procédures, Autorité de Contrôle et
Service de Médiation pour les Riverains de l'Aéroport de Bruxelles et
licence exploitation Brussels Airport

Mercredi 2 Avril 2014

Présents : Philippe TOUWAIDE (MW-Présidence) et Pierre SOHIER (MW-PS), Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité; en présence de Mesdames Donatienne GREGOIRE (OC), Maryse CANAVESI (DR) et de Messieurs Ridouane CHAHID (LO), Sven VANEYCKEN (PDC), Frank DEMEYERE (JV), Michel TOP (AD), Thierry DENUIT (DR) Olivier LANOTTE (JM) et Frederick PIRARD (ED). En présence du représentant du Service Juridique du SPF Mobilité et Transports, Jean-Marc BAIJOT.

La séance débute à **09 heures 10** au Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Contrat de gestion de Belgocontrol : demande de retrait de l'adjectif PUBLIC puisque certains aéroports sont sous exploitation du secteur privé, et facteur F dans l'attente de la révision de l'accord de coopération

Tous les membres ont reçu par courrier électronique et par voie postale – à de nombreuses reprises - tous les documents préparatoires aux points de l'ordre du jour.

1. Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques

Ces textes ont déjà fait l'objet de deux réunions constructives de l'IKW, à savoir les réunions 1017 du 12 juin 2013, 1019 du 24 juin 2013 et 1024 du 6 février 2014 pendant lesquelles aucune opposition fondamentale n'avait toutefois été soulevée.

Remarques du Cabinet Budget transmises par courrier électronique :

MOBILITE - projet de loi relatif aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique.

Incidence budgétaire : Comment sera financée la Commission consultative ? au sein des crédits existants ?

Est-il possible d'insérer dans la note au CMR que la mise en œuvre de cet avant-projet de loi ne fera pas l'objet de demande de crédits supplémentaires et qu'il sera financé au sein des crédits disponibles du SPF Mobilité ?

Une large discussion s'ouvre entre les membres sur ce projet, pour Michel Top il faut une consultation des Régions, il remarque qu'il s'agit d'un projet généraliste valable pour l'ensemble du pays et donc pour toutes les procédures depuis tous les aéroports.

Sven Van Eycken estime que le projet vient trop tard, qu'il faut encore l'avis du Conseil d'Etat, que des circonstances malheureuses font que les accords 2008/2010 ne sont pas correctement exécutés car selon lui il fallait expressément revenir en Conseil des Ministres pour présenter les projets de nouvelles routes, et que de ce fait l'accord aéroportuaire n'est pas correctement exécuté. Selon lui le plus simple était tout simplement de reprendre l'ancien projet Schouppe qui avait déjà été soumis au Conseil d'Etat et qui avait été soumis aux Régions pour avis.

Frédéric PIRARD remarque que le timing est serré, il regrette qu'il n'ait jamais été présenté de Note au Conseil des Ministres ni d'exposé des motifs.

Philippe TOUWAIDE remet la note au Conseil des Ministres qui avait été chargée en février 2014 et explique qu'il est vain de déjà réaliser des exposés des motifs alors que certains membres veulent malgré tout remettre certains articles ou la présentation du projet en question.

QUESTION SUR LE PRINCIPE DU PROJET : FAVORABLE, les représentants du Premier Ministre et des Vice-Premiers Ministres Reynders, Vandelanotte, De Croo, Milquet et Onkelinx.

DEFAVORABLE, sans explication de position claire : le représentant du Vice-Premier Ministre De Crem.

Frank DEMEYERE es t pour le dialogue, mais il veut un avis du Conseil d'Etat et la consultation des Régions.

Olivier LANOTTE et Ridouane CHAHID font remarquer que c'est dans l'accord de Gouvernement et que cela doit être exécuté, rejoints par Maryse CANAVESI. On peut y arriver c'est de notre responsabilité.

2. Loi sur l'Autorité indépendante de contrôle

Remarques du Cabinet Budget transmises par courrier électronique :

MOBILITE - projet de loi relative au suivi et au contrôle des procédures de vol et restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et instituant l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National

Remarques de l'IF sur incidence budgétaire :

- Article 5§6 : afin de couvrir les frais nécessaires à l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi fixe le taux, le délai et les modalités de paiement des redevances à percevoir à charge de l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-Nationale à Quelles sont les pistes envisagées et le montant de ces redevances ?
- Article 20 mentionne que les amendes administratives sont perçues et versées au SPF Mobilité et Transports sans pour autant préciser l'affectation de ces recettes d'amendes →

Le budget propose d'adapter l'article 20 afin de prévoir que les recettes des amendes administratives soient versées au Trésor

Autres questions du budget :

- Article 5 § 2 : Pourquoi faut-il des inspecteurs avec la qualité d'officier de police judiciaire ? Les inspecteurs de l'autorité devront être financés par le budget de l'Autorité. Le cabinet Budget demande la confirmation qu'il n'y aura pas de demande de crédits supplémentaires pour l'autorité. Toute initiative doit être compensée au sein des crédits existants.
- Articles 26-27-28 : estimations des recettes attendues ?
- Titre 3 composition, article 9 : est-ce que cet article a des implications en matière de personnel ?
- Article 9 § 6 : « Afin de couvrir les frais d'administration nécessaires à l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi fixe le taux, le délai et les modalités de paiement des redevances à percevoir à charge du secteur. ». Je suppose que cet article confirme que la mise en œuvre de ce projet se fera dans le cadre existant et disponible des crédits du Département ?

Michel TOP a de nombreuses remarques à formuler, il faut avoir des critères objectifs sur qui est survolé, à quelle altitude, en fonction de quelle distance d'éloignement par rapport aux pistes et avec quels moyens sonométriques de contrôle des niveaux de bruit.

Frédéric PIRARD est favorable à une application complète de l'accord de Gouvernement, mais sur ce point également il fait remarquer qu'aucun exposé des motifs n'a jamais été soumis à l'IKW, il demande des précisions sur le point « à partir de la DGTA », qui doit être interprété selon le fonctionnement de l'inspection aéronautique de la DGTA.

Michel TOP et Sven VANEYCKEN font remarquer que le projet va très loin avec des pouvoirs importants donnés aux inspecteurs (perquisition, interrogatoire, visites domicile) et que si des attributions judiciaires sont données par mandat aux membres de l'autorité, il faut recueillir l'avis de la Ministre de la Justice et des Procureurs Généraux. Frank DEMEYERE souhaite également connaître l'avis de la Commission sur la Vie Privée.

QUESTION SUR LE PRINCIPE DU PROJET : FAVORABLE, les représentants du Premier Ministre et des Vice-Premiers Ministres Reynders, Vandelanotte, De Crem, De Croo, Milquet et Onkelinx.

3. Arrêté royal sur le service de médiation aéroport

Frédéric PIRARD confirme que tout le monde est disposé à avancer sur ce dossier, mais il faut organiser une bilatérale avec le Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique et demander également l'avis de l'IF sur ce texte.

QUESTION SUR LE PRINCIPE DU PROJET : FAVORABLE, les représentants du Premier Ministre et des Vice-Premiers Ministres Reynders, Vandelanotte, De Crem, De Croo, Milquet et Onkelinx.

DECISION : l'IKW estime que tous les projets doivent être sereinement analysés et qu'il faut continuer les consultations indiquées.

La réunion se termine à 10 heures 25.

Mercredi 2 Avril 2014

**AVANT-PROJET DE LOI RELATIVE AUX MODES
D'ÉLABORATION, DE FIXATION ET DE
VALIDATION DE L'ENSEMBLE DES
PROCÉDURES AÉRONAUTIQUES EN BELGIQUE**

I. EXPOSÉ DES MOTIFS

Dames en heren,

1. De laatste jaren wordt de wettigheid van de vliegprocedures op de luchthaven van Brussel-Nationaal steeds meer aangevochten, dit vooral omwille van de geluidsoverlast die zij meebrengen voor de buurtbewoners en de impact ervan op de gezondheid van laatstgenoemden.

De talrijke klachten en gerechtelijke beroepen die de laatste jaren werden ingediend, zijn op zijn minst een aanwijzing dat een nieuwe aanpak voor de beheersing van de geluidshinder veroorzaakt door de luchthaven van Brussel-Nationaal zich opdringt.

Het doel van dit wetsontwerp is om de noodzakelijke veiligheid en stabiliteit te bieden aan het luchtvaartverkeer, en om een betere juridische bescherming te waarborgen voor de burgers en voor de overheid. Met het ontwerp streeft men er ook naar om een duidelijkere wettelijke basis te geven aan de exploitatiebeperkingen die reeds werden opgelegd door koninklijke en ministeriele besluiten.

2. De Europese richtlijn 2002/30/EG betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen

**VOORONTWERP VAN WET BETREFFENDE DE
UITWERKING, VASTLEGGING EN VALIDATIE
VAN HET GEHEEL VAN DE
LUCHTVAARTPROCEDURES IN BELGIË**

I. MEMORIE VAN TOELICHTING

Mesdames, Messieurs,

1. Ces dernières années, la légitimité des procédures de vol dans les aéroports de Belgique a été de plus en plus contestée, surtout en raison des nuisances sonores qu'elles engendrent pour les riverains et de l'impact sur leur santé.

Les nombreuses plaintes et recours juridictionnels introduits ces dernières années sont au moins l'indice qu'une nouvelle approche de la gestion des nuisances sonores de tous les aéroports est nécessaire.

L'objectif du présent projet de loi est d'offrir la sécurité et la stabilité indispensables au trafic aérien et de donner une meilleure garantie de sécurité juridique aux citoyens et aux autorités. Le projet vise également à donner une base légale plus claire aux restrictions d'exploitation qui sont déjà imposées par arrêtés royaux et ministériels.

2. La Directive européenne 2002/30/CE, relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans

op luchthavens in de Gemeenschap, verplicht de lidstaten van de Europese Unie om een evenwichtige aanpak te hanteren bij de aanpak van problemen in verband met de geluidshinder veroorzaakt door de luchthavens gelegen op hun grondgebied.

Men kan niet ontkennen dat een luchthaven heel wat sociale en economische voordelen met zich meebrengt. De luchthaven Brussel-Nationaal is naar schatting goed voor 1,5% van het Belgisch BNP of 3,88 miljard euro (studie Sleuwagen KUL, ULB, Vlerick, september 2003). Deze 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.

Anderzijds kan niet worden ontkend dat de exploitatie van de luchthaven ongewenste neveneffecten met zich meebrengt voor het milieu en de gezondheid van de omwonenden.

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.

3. Het begrip „evenwichtige aanpak” van het beheer van vliegtuiglawaai omvat vier essentiële elementen, inclusief beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van de ~~ijk~~ ^{ruim}toelating, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperkingen.

Deze verschillende elementen betreffen federale en gewestelijke bevoegdheden. De verschillende maatregelen voorgesteld in dit wetsontwerp beogen het invoeren van een

les aéroports de la Communauté, impose aux Etats membres d'adopter une approche équilibrée lorsqu'ils traitent des problèmes liés au bruit dans les aéroports situés sur leur territoire.

On ne peut nier qu'un aéroport présente de nombreux avantages économiques et sociaux. L'aéroport de Bruxelles-National, selon les estimations, représente 1,5% du PNB de la Belgique, ce qui correspond à 3,88 milliards d'euros (étude de Sleuwagen KUL, ULB, Vlerick, septembre 2003). Cet aéroport est essentiel pour le développement économique du « Losange flamand » et de la Région de Bruxelles-Capitale, qui abritent des autorités et des quartiers généraux nationaux et internationaux.

D'un autre côté, il est indéniable que l'exploitation d'un aéroport engendre des effets secondaires non souhaités sur l'environnement et la santé des riverains.

L'exploitation durable d'un aéroport n'est possible que moyennant un équilibre stable entre l'exploitation économique et l'impact des nuisances sonores sur la santé des riverains.

3. Le concept d'« approche équilibrée » de la gestion des nuisances sonores causées par les aéronefs s'articule autour de quatre éléments essentiels, à savoir la réduction à la source du bruit des avions, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures d'exploitation « à moindre bruit » et les restrictions d'exploitation.

Ces différents éléments relèvent de compétences à la fois fédérales et régionales. Les différentes mesures proposées dans le présent projet de loi visent à adopter une

samenhangend beleid voor de exploitatie en het beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel Nationaal, voor zover dit onder de federale bevoegdheid valt, namelijk de exploitatiebeperkingen en de operationele procedures.

4. Voor deze bijzonder ingewikkelde aangelegenheid, waarvan sommige aspecten van de regelgeving door bepaalde omwonenden als discriminerend kunnen worden ervaren, wordt van de politieke macht verwacht dat er een over het geheel evenwichtige visie wordt aangenomen. Deze visie moet rekening houden met alle zorgen die daarmee gepaard gaan alsook met de diverse betrokken partijen, omdat het de bedoeling is om de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden.

In deze context bevestigt het arrest met rolnummer 187.998 van de Raad van State van 17 november 2008 de discretionaire bevoegdheden van de Staat, aan wie het exclusieve voorrecht wordt toegekend om het evenwicht te vinden tussen de naar voor gebrachte belangen en het algemeen belang.

5. Op dit ogenblik worden de wijzigingen van vliegprocedures op instructie van de Minister van Mobiliteit gepubliceerd in de A.I.P gepubliceerd. In de wet is er geen enkel kader of procedure opgenomen op het vlak van een voorafgaande impactanalyse of een openbare bevraging. De afwezigheid van dit kader is nadelig voor de juridische stabiliteit van het exploitatiekader van de luchthaven omwille van de te grote appreciatiemarge die aan de Minister of aan de Raad van State en aan de gerechtshoven wordt gelaten om de impact van

politique cohérente d'exploitation des aéroports du pays et de gestion des nuisances sonores qu'elle engendre pour ce qui ressort des compétences fédérales, à savoir les restrictions d'exploitation et les procédures opérationnelles.

4. Dans cette matière particulièrement complexe dont divers aspects de la réglementation peuvent être ressentis comme discriminatoires par certains riverains, la démarche à adopter par le pouvoir politique consiste en une vision globalement équilibrée, faisant la part de toutes les préoccupations concomitantes et de toutes les parties concernées, notamment dans le but de répartir les nuisances sonores de manière pondérée.

Dans ce cadre, l'arrêt n° 187.998 rendu par le Conseil d'Etat le 17 novembre 2008 a reconnu le pouvoir discrétionnaire de l'Etat fédéral, qui dispose à ce titre d'une prérogative exclusive de faire la balance des intérêts en présence et de l'intérêt général.

5. Actuellement, les modifications des procédures de vol¹ sont publiées aux A.I.P. sur instruction du Ministre ou Secrétaire d'Etat qui a le transport aérien dans ses attributions. Cette circonstance est préjudiciable à la stabilité juridique du cadre d'exploitation de tout aéroport en raison de la trop grande marge d'appréciation laissée au Ministre ou au Conseil d'Etat et aux juridictions le cas échéant, pour estimer l'impact d'une modification d'une procédure de vol.

¹ Ces procédures comprennent l'utilisation préférentielle des pistes et les procédures de décollages et d'atterrissages

een wijziging van vliegprocedure in te schatten.

De exploitatiebeperkingen worden vastgelegd in het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de geluidsoverlast. Dit besluit berust op het koninklijk besluit van 25 september 2003 waarbij regels en procedures worden vastgelegd betreffende de invoering van exploitatiebeperkingen op Brussel-Nationaal. Voornoemd besluit werd overigens genomen tot uitvoering van artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart. Deze reglementering is eigenlijk al een omzetting van de voornoemde richtlijn 2002/30/EG. Toch blijkt het noodzakelijk om voor de exploitatiebeperkingen een stabielere en nauwkeurigere goedkeuringsprocedure en een betere zichtbaarheid te voorzien teneinde een verbeterde rechtszekerheid ervan te waarborgen.

Teneinde voor alle betrokken partijen stabiliteit op lange termijn te kunnen waarborgen, creëert het wetsvoorstel een juridisch kader voor de uitwerking van vliegprocedures en exploitatiebeperkingen en neemt het de vliegprocedures en de exploitatiebeperkingen op in zijn bijlagen. Iedere wijziging aan dit kader zal verplicht verlopen volgens de procedure die is vastgelegd in de wet.

§1. Vluchtprocedures

6. De vluchtprocedures die van toepassing zijn op de luchthaven van Brussel-Nationaal krijgen rechtsgeldigheid en zijn bepaald in de bijlage van het ontwerp van wet.

Enerzijds bekrachtigt het wetsontwerp de bestaande vluchtprocedures.

Certaines restrictions d'exploitation sont quant à elles actuellement fixées dans l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores. A Bruxelles-National, par exemple, cet arrêté se base sur 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, lui-même pris en exécution de l'article 5 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Certes, cette réglementation transpose déjà la Directive 2002/30/CE précitée ; toutefois, il apparaît nécessaire de donner aux restrictions d'exploitation une procédure d'adoption plus stable et précise ainsi qu'une meilleure visibilité afin d'en améliorer la sécurité juridique.

Dès lors, en vue d'assurer une stabilité à long terme pour toutes les parties intéressées, la proposition de loi crée un cadre juridique pour l'élaboration des procédures de vol et des restrictions d'exploitation, et reprend les procédures de vol et restrictions d'exploitation dans ses annexes. Toute modification de ce cadre devra suivre la procédure définie dans la loi.

§1. Les procédures de vol

6. Les procédures de vol applicables pour l'aéroport de Bruxelles-National acquièrent valeur légale et sont définies en annexe de la loi en projet.

D'une part, le projet de loi consacre les procédures de vol existantes.

Anderzijds legt het een kader vast voor de wijzigingen van deze procedures, die moeten gebeuren bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit. De wet beperkt dus de interpretatiemarge van de uitvoerende macht door hem te verplichten pas beslissingen te nemen na een lang rijpingsproces. Dit proces maakt besluitvorming gebaseerd op wetenschappelijke onderzoeken, adviezen van experten en een raadpleging van de bevolking mogelijk.

7. Het is aangewezen om bovenal te benadrukken dat geen enkele wijziging van een vluchtprocedure, noch een nieuwe vluchtprocedure kan worden overwogen, indien het veiligheidsonderzoek hierover negatief is.

Om de voorlichting van de bevolking en de inachtneming van haar belangen te waarborgen, richt het ontwerp een adviescomité op, samengesteld uit de bij de vluchtprocedures betrokken actoren (het Directoraat-generaal Luchtvaart, Belgocontrol, de luchthavenuitbater - BAC -, de pilotenverenigingen, de luchtvaartmaatschappijen, de burgemeesters van de belanghebbende gemeenten en de vertegenwoordigers van de omwonenden).

Het adviescomité zal een forum voor informatie-uitwisseling zijn en zal aanbevelingen doen aan, en fungeren als raadgever voor de ter zake bevoegde minister.

8. Het wetsvoorstel voert ook nog een verplichting in voor de minister om een milieuverklaring op te stellen die samenvat hoe de milieuoverwegingen in het vluchtprocedurevoorstel of het voorstel tot

D'autre part, il définit un cadre pour les modifications de ces procédures, qui devront intervenir par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. La loi limite donc la marge d'appréciation du pouvoir exécutif en lui imposant 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 consultation du public.

7. Il convient d'insister avant tout sur le fait qu'aucune modification de procédure de vol, ni aucune nouvelle procédure de vol ne pourra être prise en considération si l'étude de sécurité est négative à son égard.

Afin d'assurer l'information du public et la prise en compte de ses intérêts, le projet met sur pied un comité d'avis, composé des acteurs concernés par les procédures de vol (la Direction générale Transport aérien, Belgocontrol, l'exploitant de l'aéroport - BAC -, des associations de pilotes, des compagnies aériennes, des bourgmestres des communes intéressées et des représentants des riverains).

Le comité d'avis constituera un lieu d'échange d'informations et aura un rôle de recommandation et d'avis au ministre en charge de la matière.

8. La loi en projet instaure encore une obligation, pour le ministre, de rédiger une déclaration environnementale résumant la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans la

wijziging van een vluchtprocedure zijn opgenomen, hoe er rekening werd gehouden met het onderzoek naar de milieu-impact en het advies van het adviescomité, alsook de redenen waarom dit voorstel werd gekozen, rekening houdend met de overige redelijke oplossingen die werden overwogen.

9. Vanuit een voortdurend streven naar de versteviging van de rechtszekerheid en de stabiliteit van de luchthavenexploitatie, daarbij rekening houdend met de belangen van de omwonenden, zorgt het wetsontwerp voor een strikte omkadering van de mogelijkheden om af te wijken van de vluchtprocedures die in de bijlage bij deze tekst zijn opgenomen.

De voorziene afwijkingen zijn van uiteenlopende aard:

Ten eerste voorziet het ontwerp een kader voor de goedkeuring van tijdelijke vluchtprocedures - bijvoorbeeld procedures die toepasbaar zijn wanneer een baan wordt hersteld. In deze hypothese wordt er enkel rekening gehouden met het veiligheidsaspect van de tijdelijke procedure. Wanneer de omstandigheid die de goedkeuring van een tijdelijke procedure heeft vereist, ophoudt te bestaan, dan leidt dit automatisch tot het verlaten van deze procedure.

In het raam van de wijziging van vluchtprocedures, is bepaald dat het niet nodig is om de bevolking te raadplegen en onderzoeken - meer bepaald het onderzoek naar de milieu-impact - te doen, wanneer de beoogde wijziging niet overduidelijk een gevolg, meer bepaald op milieuvlak, heeft ten opzichte van de bestaande situatie.

proposition de procédure de vol ou de modification de procédure de vol, la manière dont l'étude sur les incidences environnementales et l'avis du comité d'avis ont été pris en considération, ainsi que les raisons du choix de la proposition, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées.

9. Toujours en vue de renforcer la sécurité juridique et la stabilité de l'exploitation de l'aéroport, tout en prenant en compte les intérêts des riverains, le projet de loi encadre strictement les possibilités de déroger aux procédures de vol qui figurent en annexe du texte.

Les dérogations prévues sont de plusieurs ordres :

- D'abord, le projet prévoit un cadre pour l'adoption de procédures de vol temporaires – par exemple, des procédures applicables lorsqu'une piste est en cours de réfection. Dans cette hypothèse, seul l'aspect sécurité de la procédure temporaire est pris en compte. La cessation de la circonstance ayant rendu nécessaire l'adoption de la procédure temporaire entraîne automatiquement l'abandon de cette procédure.
- Dans le cadre de la modification des procédures de vol, il est prévu que la consultation du public et la production des études – notamment l'étude des incidences sur l'environnement – ne sont pas nécessaires lorsque la modification envisagée n'entraîne de manière manifeste aucune conséquence, notamment environnementale, par rapport à la situation existante.

Conform richtlijn 2001/42/EG is er enkel een bevolkingsraadpleging voorzien wanneer de wijziging van de vluchtprocedure een merkbare impact heeft op het milieu; het ontwerp bepaalt de criteria die hiervoor moeten worden toegepast.

Los van de van kracht zijnde vluchtprocedures, bekrachtigt het ontwerp het feit dat Belgocontrol de mogelijkheid heeft om incidenteel andere vluchtprocedures te kiezen, voornamelijk om veiligheidsredenen.

* *
*

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Eerste artikel.

Dit artikel behoeft geen opmerkingen.

Eerste hoofdstuk

Dit hoofdstuk definieert de doelstellingen van het ontwerp en somt een hele reeks begripsomschrijvingen op.

Art. 2.

Dit artikel legt de doelstellingen van het wetsontwerp vast en preciseert welke Europese richtlijnen door deze wet worden omgezet.

Art. 3.

- Conformément à la directive 2001/42/CE, la consultation du public n'est envisagée que lorsque la modification de la procédure de vol a une incidence notable sur l'environnement ; le projet détermine les critères à appliquer à cet égard.
- Indépendamment des procédures de vol en vigueur, le projet consacre le fait que Belgocontrol a la possibilité de choisir d'autres procédures de vol, de manière ponctuelle, essentiellement pour des motifs de sécurité.

* *
*

II. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article premier.

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Chapitre Premier

Ce chapitre définit les objectifs du projet et énumère toute une série de définitions.

Art. 2.

Cet article fixe les objectifs du projet de loi et précise la portée territoriale du projet sur l'ensemble des aéroports du territoire de la Belgique.

Art. 3.

Dit artikel definieert een reeks begrippen.

Cet article définit une série de notions.

Tot deze definities behoort ook het begrip “luchthaven”, waarvan sprake is in het wetsvoorstel. Omwille van de specificiteit van deze luchthaven, betreft deze wet enkel de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Parmi ces définitions figure celle de la notion d’aéroport dont il est question dans la proposition de loi.

De definities inzake exploitatiebeperkingen en de evenwichtige aanpak werden overgenomen uit richtlijn 2002/30/EG van het Europese Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap.

Les définitions des restrictions d’exploitation et de l’approche équilibrée sont reprises de 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.

Met betrekking tot de evenwichtige aanpak, is één van de vier elementen waarmee rekening moet worden gehouden de ruimtelijke ordening. Dit is een bevoegdheid van de gewesten. Niettegenstaande blijft dit element behouden in de definitie die in dit wetsontwerp werd opgenomen, in de mate waarin het deel uitmaakt van de definitie van de Europese richtlijn.

S’agissant de l’approche équilibrée, un des quatre points à prendre en compte concerne l’aménagement du territoire. Il s’agit d’une compétence régionale. Toutefois, cet élément est maintenu dans la définition reprise au présent projet de loi dans la mesure où il fait partie de la définition de la directive européenne.

Belgocontrol is momenteel de verlener van de luchtverkeersleidingsdiensten.

Le prestataire de service du contrôle de la circulation aérienne est actuellement Belgocontrol.

De begripsomschrijving van de “geluidsbelastingkaarten” werd overgenomen uit richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (art. 3). Deze richtlijn verplicht de lidstaten tot de opmaak van actieplannen voor de strijd tegen de geluidsoverlast. Deze actieplannen moeten worden verwezenlijkt aan de hand van geluidskaarten die door de hiervoor bevoegde overheden worden opgesteld. In België zijn de

La définition de la « cartographie du bruit » est reprise de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l’évaluation et à la gestion du bruit dans l’environnement (art. 3). Cette directive impose aux Etats membres d’établir des plans d’action en matière de lutte contre les nuisances sonores. Ces plans d’actions doivent être réalisés au moyen de « cartes de bruit », établies par les autorités compétentes en la matière. En Belgique, ce sont les Régions qui sont compétentes pour établir ces cartes de

Gewesten bevoegd voor de opmaak van deze geluidskaarten. bruit.

Een duidelijke definitie van de Notam, AIP, luchtvaartprocedures, vliegveld, operationele nacht, operationele dag, windnormen, wind, rukwinden, Preferentieel baangebruik of PRS, alternatieve baan, alternatieve route, en ook vliegprocedure wordt nauwkeurig verduidelijkt om elke interpretatie te vermijden.

HOOFDSTUK II: Uitwerking van de luchtvaartprocedures

Art. 4.

Dit artikel bepaalt de algemene principes betreffende goedkeuring en wijziging van de permanente luchtvaartprocedures.

De prioriteit is de conformiteit van de luchthavenexploitatie met de veiligheidseisen. De stabiliteit en het duurzaam karakter van de exploitatie stroken met het kader van de evenwichtige aanpak die zich opdringt in luchthavenaangelegenheden. Dit artikel illustreert dat het doel van de wet onder meer berust in het waarborgen van de rechtszekerheid van de exploitatie van de luchthaven van het land.

De tweede paragraaf heeft als doel de publicatiemethode van de procedures te verduidelijken om de coherentie tussen de wettelijke bepalingen en de operationele toepassingen te waarborgen.

Art. 5.

Une définition claire des Notam, AIP, procédures aéronautiques, aérodrome, nuit opérationnelle, jour opérationnel, normes de vent, vent, rafales de vent, PRS, piste alternative, route alternative, procédure de vol est également strictement précisée afin d'éviter toute interprétation.

CHAPITRE II : Elaboration des procédures aéronautiques

Art. 4.

Cet article détermine les principes généraux en matière d'adoption et de modification des procédures aéronautiques permanentes.

La priorité est la conformité de l'exploitation aéroportuaire aux exigences en matière de sécurité. La stabilité et le caractère durable de l'exploitation s'inscrivent dans le cadre de l'approche équilibrée qui s'impose en matière aéroportuaire. Cet article témoigne de l'objectif de la loi qui est de garantir la sécurité juridique de l'exploitation de tous les aéroports du pays.

Le deuxième paragraphe a pour but de clarifier la méthode de publication des procédures afin d'assurer la cohérence entre les dispositions légales et les applications opérationnelles.

Art. 5.

Dit artikel behandelt de wijziging van de permanente procedures om beheer en follow-up te waarborgen in de uitwerking, door Belgocontrol, van de nieuwe procedure.

Art. 6.

De eerste paragraaf van deze bepaling legt vast welke de autoriteit is die het initiatief heeft om te beginnen aan de uitwerkingsprocedure van een nieuwe vluchtprocedure of aan een wijziging van een bestaande procedure. De minister kan deze procedure of ambtshalve, of op vraag van de luchtvaartnavigatiedienstverlener of van de voorzitters van de raadgevende commissies opstarten.

In principe beschikt de minister over een discretionaire beoordelingsmacht voor wat betreft de noodzaak om een procedure tot wijziging van een bestaande vluchtprocedure op te starten.

De minister moet echter de procedure tot wijziging starten wanneer de vraag uitgaat van de verlener van de luchtvaartnavigatiediensten die het bestaan vaststelt van het onaanvaardbare risico inzake veiligheid, als gevolg van een voortgangsonderzoek van de gevoerde veiligheid overeenkomstig de verordening van de Commissie houdende de algemene vereisten voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten.

Art. 7.

Deze bepaling heeft als doel het tijdelijke besluitvormingskader tot wijziging van een luchtvaartprocedure af te bakenen

Art. 8.

Cet article traite de la modification des procédures permanentes afin d'assurer de la gestion et du suivi dans l'élaboration, par Belgocontrol, de la procédure nouvelle.

Art. 6.

Le premier paragraphe de cette disposition détermine quelle est l'autorité qui a l'initiative d'entamer la procédure d'élaboration d'une nouvelle procédure de vol ou d'une modification d'une procédure existante. Le ministre peut entamer cette procédure soit d'office, soit à la demande du prestataire de service de navigation aérienne ou des présidents des commissions consultative.

En principe, le ministre dispose d'un pouvoir d'appréciation discrétionnaire quant à la nécessité de lancer une procédure de modification d'une procédure de vol existante.

Le ministre est toutefois tenu d'initier la procédure de modification lorsque la demande émane du prestataire de navigation aérienne constatant l'existence d'un risque inacceptable en matière de sécurité, à la suite d'une étude de suivi de la sécurité menée conformément au règlement de la Commission établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.

Art. 7.

Cette disposition a pour but de délimiter le cadre temporelle de décision de modification d'une procédure aéronautique.

Art. 8.

Dit artikel beschrijft de eerste fase van het proces van de totstandkoming van een vliegprocedure.

Op de eerste plaats mag er geen vluchtprocedure zijn die niet beantwoordt aan de veiligheidsvereisten. De minister overhandigt dus zijn voorstel tot permanente vluchtprocedure aan de dienstverlener van de luchtverkeersleidingdienst die de veiligheidsstudie uitvoert.

Hij moet zich ervan vergewissen dat zijn veiligheidscontrolesysteem de veiligheid van het luchtverkeer waarborgt. In dit kader moet Belgocontrol de voorgestelde vluchtprocedure bestuderen om de haalbaarheid ervan in termen van veiligheid van het luchtverkeer (zowel op de grond als in de lucht) te bekrachtigen of te ontkrachten, rekening houdend met de verplichtingen waaraan het moet voldoen.

Het DGLV keurt dit onderzoek goed.

De capaciteitsonderzoeken en de onderzoeken naar de impact op het milieu worden pas uitgevoerd wanneer het veiligheidsonderzoek positief is.

Art. 9.

De onderzoeken in verband met capaciteit, gezondheid en impact op het milieu worden geanalyseerd door de instanties binnen 30 dagen volgend op de ontvangst ervan.

Art. 10.

Dit artikel is gewijd aan de derde fase in het

Cette disposition décrit la première phase du processus d'élaboration d'une procédure de vol.

En premier lieu, il ne peut y avoir de procédure de vol qui ne réponde aux exigences de sécurité. Le ministre transmet donc sa proposition de procédure de vol permanente au prestataire de service du contrôle de la circulation aérienne qui réalise l'étude de sécurité.

Il doit s'assurer que son système de contrôle de sécurité garantit la sécurité du trafic aérien. Dans ce cadre, Belgocontrol doit étudier la procédure de vol proposée afin de confirmer ou d'infirmer sa faisabilité en termes de sécurité du trafic aérien (tant au sol que dans l'air), eu égard aux obligations qu'il doit remplir.

Cette étude est validée par la DGTA.

Les études de capacité et d'impact sur l'environnement ne sont réalisées que si l'étude de sécurité est positive.

Art. 9.

Les études de capacité, de santé et d'impact sur l'environnement sont analysées par les instances dans les 30 jours qui suivent leur réception.

Art. 10.

Cet article est consacré à la troisième étape

uitwerkingsproces van een vluchtprocedure. Deze fase bestaat uit een raadpleging van de bevolking, via haar vertegenwoordigers, gegroepeerd binnen een adviescomité.

Zij geeft aan de uitvoerende macht de mogelijkheid om, naast de wetenschappelijke onderzoeken, de perceptie van de bevolking beter te beoordelen. Zij is de noodzakelijke aanvulling op de onderzoeken want er kan een verschil bestaan tussen wat wetenschappelijk is bepaald en wat door het publiek wordt waargenomen. Deze fase biedt de mogelijkheid een goedkeuring van het besluitvormingsproces te creëren en daardoor een van de door de voorgestelde wet beoogde doelstellingen te bereiken, namelijk de stabiliteit en de juridische veiligheid.

Art. 11.

Dit artikel heeft als doel het geheel van de standpunten van alle partners te integreren, waarbij de instanties die het onderzoek hebben uitgevoerd, de eventuele amendementen kunnen analyseren.

Art. 12.

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 13.

§ 1. Dit artikel bepaalt de kenmerken van een tijdelijke vluchtprocedure. Gelet op haar uitzonderlijke aard, wordt de tijdelijke vluchtprocedure beperkt in de tijd tot het evenement dat de nood heeft gecreëerd ze aan te passen. Het DGLV zou dan ook in zijn besluit de geldigheidsduur van een dergelijke vluchtprocedure moeten respecteren. Gerichte

dans le processus d'élaboration d'une procédure de vol. Cette étape consiste en une consultation du public, par le biais de ses représentants, regroupés au sein d'un Comité d'avis.

Elle permet au pouvoir exécutif, parallèlement aux 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 perçu par le public. Cette étape permet de susciter une acceptation du processus décisionnel et d'atteindre de ce fait un des buts recherchés par la loi proposée, à savoir, la stabilité et la sécurité juridique.

Art. 11.

Cet article a pour but d'intégrer l'ensemble des positions de tous les intervenants tout en permettant une analyse des amendements éventuels aux organismes ayant effectué l'étude.

Art. 12.

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 13.

§ 1^{er}. Cet article détermine 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 la nécessité de l'adapter. La DGTA devrait dès lors estimer dans sa décision la durée de validité d'une telle procédure de vol. Par événements ponctuels, il

gebeurtenissen zijn bijvoorbeeld de aankomst van een staatshoofd, een bijzondere manifestatie, de uitvoering van werkzaamheden, enz.

§ 2. Deze paragraaf duidt de bevoegde overheid aan om de tijdelijke vluchtprocedures op te starten.

§ 3. Deze paragraaf duidt de bevoegde overheid aan om de tijdelijke vluchtprocedures goed te keuren.

De tijdelijke vluchtprocedures moeten niet het voorwerp vormen van voorafgaande onderzoeken van capaciteit of van de effecten op het milieu, noch van een raadpleging van het adviescomité.

De tijdelijke vluchtprocedures moeten niet formeel het voorwerp vormen van een veiligheidsonderzoek, vandaar dat zij worden bepaald door het DGLV of door Belgocontrol, die precies als een van hun taken hebben de veiligheid te controleren.

§ 4. Deze paragraaf bepaalt de bekendmakingsmodaliteiten van de tijdelijke procedures.

§ 5. Deze paragraaf biedt de mogelijkheid de goedkeuring van de procedure te objectiveren.

Art. 14.

Indien het wenselijk is een stabiliteit van de vluchtprocedures te waarborgen, is het ook wenselijk er op elk moment van af te wijken wanneer de veiligheid het vereist. De veiligheidsargumenten kunnen uiterst gevarieerd en gericht zijn. Het kan bijvoorbeeld gaan om de aanwezigheid van obstakels (vogels, enz.), of om ongunstige weersomstandigheden.

faut comprendre par exemple l'arrivée d'un chef d'État, une manifestation particulière, la réalisation de travaux, etc.

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

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

Les procédures de vol temporaires ne doivent pas faire l'objet d'études préalables de capacité et des incidences sur l'environnement, ni d'une consultation du comité d'avis.

Les procédures de vol temporaires ne doivent pas formellement faire l'objet d'une étude de sécurité dès lors qu'elles sont arrêtées par la DGTA ou par Belgocontrol, dont une des missions consiste précisément dans le contrôle de la sécurité.

§ 4. Ce paragraphe règle les modalités de publicité des procédures temporaires.

§ 5. Ce paragraphe permet d'objectiver l'adoption du processus.

Art. 14.

S'il est souhaitable d'assurer une stabilité des procédures de vol, il est également souhaitable de permettre d'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.), ou de conditions météorologiques défavorables.

Paragraaf twee van het artikel in ontwerp geeft ook aan de gezagvoerder de mogelijkheid om aan Belgocontrol een afwijking te vragen om veiligheidsredenen. De voorafgaande toestemming van Belgocontrol is niet vereist in geval van overmacht wanneer de urgentie dermate is dat de gezagvoerder niet zou kunnen wachten op de toestemming van Belgocontrol (bv.: motorpech, ...).

Belgocontrol kan van zijn kant altijd afwijken van de vluchtprocedures om veiligheidsredenen

HOOFDSTUK III: Uitwerkingsprocedures van de luchtvaartprocedures

Art. 15.

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 16.

Deze bepaling biedt de waarborg dat de onderzoeken worden opgesteld om de notie van luchthavencapaciteit te integreren en met inachtneming van de aan de luchtvaartmaatschappijen toegekende slots.

Art. 17.

De duurzame exploitatie van een luchthaven is enkel mogelijk met een stabiel evenwicht tussen de economische exploitatie en de impact van de geluidshinder op de gezondheid van de omwonenden. Anderzijds valt het niet te ontkennen dat de exploitatie van een luchthaven ongewenste bijkomende effecten veroorzaakt op het milieu en de gezondheid

Le paragraphe deux de l'article en projet permet ainsi au commandant de bord de demander une dérogation à Belgocontrol pour des raisons de sécurité. L'autorisation préalable de Belgocontrol n'est pas requise en cas de force majeure lorsque l'urgence est telle qu'elle ne permettrait pas au commandant de bord d'attendre l'accord de Belgocontrol (ex. : panne de moteur...).

Belgocontrol peut de son côté toujours déroger aux procédures de vol pour des raisons de sécurité.

CHAPITRE III : Critères d'élaboration des procédures aéronautiques

Art. 15.

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 16.

Cette disposition permet de garantir que les études sont établies afin d'intégrer la notion de capacité aéroportuaire et dans le respect des créneaux horaires alloués aux compagnies aériennes.

Art. 17.

L'exploitation durable d'un aéroport n'est possible que moyennant un équilibre stable entre l'exploitation économique et l'impact des nuisances sonores sur la santé des riverains. D'un autre côté, il est indéniable que l'exploitation d'un aéroport engendre des effets secondaires non souhaités sur l'environnement et la santé des riverains.

van de omwonenden.

De vluchtprocedures verwerven zo een grotere juridische stabiliteit door een duurzame economische ontwikkeling van de luchthavens te waarborgen, met eerbiediging van de volksgezondheid, het privéleven en de bescherming van een gezonde omgeving, zoals de artikelen 22 en 23 van de Grondwet en artikel 8 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens dat bepalen.

Art. 18.

De effecten op het milieu worden onderzocht, in het bijzonder voor wat betreft de geluidsoverlast die de nieuwe vluchtprocedure of de wijziging van de bestaande vluchtprocedure zal veroorzaken.

De geluidshinder zal moeten beoordeeld worden ten opzichte van de van toepassing zijnde geluidscartografie overeenkomstig de richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Deze richtlijn bepaalt de opstelling van "strategische geluidsbelastingkaarten", kaarten die bedoeld zijn voor de algemene evaluatie van de geluidsbelastingssituatie in een bepaald gebied ten gevolge van verschillende lawaaibronnen of voor de algemene prognoses voor dat gebied. Zij bepaalt ook de opstelling van geluidsbelastingkaarten.

Art. 19.

Overeenkomstig de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale overheid en de Gewesten, is het de bevoegdheid van de Gewesten om deze kaarten en deze cartografie op te stellen, elk voor wat het aanbelangt.

In deze omstandigheden zal de geluidsimpact van de overwogen wijzigingen moeten worden

Les procédures de vol acquièrent ainsi une plus grande stabilité juridique en garantissant un développement économique durable des aéroports, dans le respect de la santé publique, de la vie privée et de la protection d'un environnement sain, ainsi que le prévoient les articles 22 et 23 de la Constitution et l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme.

Art. 18.

Les incidences sur l'environnement sont étudiées notamment au regard de la pollution sonore que la nouvelle procédure de vol ou la modification de procédure de vol existante engendrera.

L'impact sonore devra s'apprécier au regard de la cartographie de bruit applicable, conformément à la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Cette directive prévoit l'établissement de « cartes de bruit stratégiques », entendues comme des cartes conçues pour permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans une zone donnée soumise à différentes sources de bruit ou pour établir les prévisions générales pour cette zone. Elle prévoit également l'établissement d'une cartographie de bruit.

Art. 19.

Conformément à la répartition des compétences entre l'Etat fédéral et les Régions, c'est aux Régions qu'il appartient d'établir ces cartes et cette cartographie, chacune pour ce qui la concerne.

Dans ces conditions, l'impact sonore des modifications envisagées devra s'apprécier à

beoordeeld aan de hand van de van toepassing zijnde cartografie, afhankelijk van het betrokken gewestelijk grondgebied. Als de overwogen wijziging betrekking heeft op het grondgebied van verschillende gewesten, zal het nodig zijn rekening te houden met de cartografie opgesteld voor elk van deze Gewesten.

Art. 20.

Dit artikel stelt voor om in de analyse van impact op de gezondheid rekening te houden met de vervuiling door fijn stof of gas en ze niet te beperken tot enkel de geluidshinder.

Art. 21.

Deze bepaling verwijst naar de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling van de luchtvaart voor wat betreft de controle van de naleving van de vluchtprocedures en van de exploitatiebeperkingen.

Dit artikel verwijst naar de oprichting van het overheidscontroleorgaan van de geluidshinder dat enkel bevoegd is voor de luchthaven Brussel-Nationaal en uitsluitend op het gebied van controle van de geluidshinder door het overvliegen van woningen.

Art. 22.

Dit artikel heeft als doel jaarlijkse informatie uit te brengen over de voortgang van de activiteiten van het overheidscontroleorgaan door een systeem van rapportering van de overtredingen van de vluchtprocedures.

Art. 23.

De eerste paragraaf bepaalt de wettelijke methode voor instelling van een raadgevende

partir de la cartographie applicable, selon le territoire régional touché. Si le territoire de plusieurs Régions est touché par la modification envisagée, il conviendra de tenir compte de la cartographie établie par chacune des Régions touchées.

Art. 20.

Cet article propose de considérer dans l'analyse d'impact sur la santé la pollution issue des particules fines ou gaz et de ne pas la restreindre aux seules nuisances sonores.

Art. 21.

Cette disposition renvoie à la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne en ce qui concerne le contrôle du respect des procédures de vol et des restrictions d'exploitation.

Cet article réfère à la création de l'Autorité de Contrôle des nuisances sonores aériennes instituée qui n'est compétente que pour l'aéroport de Bruxelles-National et uniquement en matière de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations.

Art. 22.

Cet article a pour but d'assurer l'information annuelle du suivi des activités de l'Autorité par un système de rapportage des infractions aux procédures de vol.

Art. 23.

Le premier paragraphe détermine la méthode législative d'institution de la commission

commissie.

De tweede paragraaf bepaalt dat de werking en de samenstelling van deze commissie in een koninklijk besluit wordt bepaald.

Art. 24.

Dit artikel begrenst het kader van de aan de raadgevende commissie toegekende mandaten voor adviezen, aanbevelingen en voorstellen.

Art. 25.

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 26.

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 27.

Dit artikel kan de operationele situatie vastleggen die de basis vormt van de luchtvaartprocedures, en dit, om de juridische stabiliteit ervan te waarborgen.

Op deze wijze moeten de reeds van kracht zijnde exploitatiebeperkingen niet opnieuw worden geëvalueerd.

De Minister van Binnenlandse Zaken,

consultative.

Le deuxième paragraphe prévoit que le fonctionnement et la composition de cette commission sont fixés dans un arrêté royal.

Art. 24.

Cet article limite le cadre des mandats alloués à la commission consultative à des avis, des recommandations ainsi qu'à des propositions.

Art. 25.

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 26.

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 27.

Cet article permet de figer la situation opérationnelle constituant la base des procédures aéronautiques, et ce, afin d'en assurer la stabilité juridique.

De la sorte les restrictions d'exploitation déjà en vigueur ne doivent pas faire l'objet d'une nouvelle évaluation.

La Ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Le Secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET

Voorontwerp van wet betreffende de uitwerking, vastlegging en validatie van het geheel van de luchtvaartprocedures in België.

FILIP, Koning der Belgen,

**Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet.**

Op voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op advies van de Ministers die er in raad over beraadslaagd hebben,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

De Minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Mobiliteit zijn 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 als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

EERSTE HOOFDSTUK

Doelstellingen en definities

Art. 2. - De luchtvaartprocedures betreffende de luchthavens die zich op het Belgisch grondgebied bevinden worden opgesteld conform deze wet. Zij beogen een zeker, stabiel en duurzaam gebruik van het luchtruim, rekening houdend met de veiligheid, de gezondheid van de overvlogen bevolking, de bescherming van het milieu en eveneens de luchthavencapaciteit van de betrokken luchthavens.

Art. 3. - Voor de toepassing van deze wet, wordt verstaan onder:

1° DGLV : Directoraat Generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport;

2° Controledienst van het vliegverkeer: dienst die wordt verzekerd met als doel enerzijds

Avant-projet de Loi relative aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de la Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

La Ministre de l'Intérieur et le Secrétaire d'Etat à la Mobilité sont chargés 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 1^{er}. - La présente loi régit une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE PREMIER

Objectifs et définitions

Art. 2. - Les procédures aéronautiques relatives aux aéroports situés sur le territoire de la Belgique 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 santé des populations survolées, de la protection de l'environnement et également de la capacité aéroportuaire des aéroports concernés.

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,

aanvaringen en botsingen tussen luchtvaartuigen op de banen en tussen luchtvaartuigen en hinderpalen te verhinderen en anderzijds het luchtverkeer te versnellen en te regelen. De controledienst van het vliegverkeer omvat een regionale controle, een controle van de vliegtuigen in de benaderingsfase en een controle van het vliegveld;

3° Nationale toezichtautoriteit (National Supervisory Authority) : Nationale toezichtautoriteit bedoeld in artikel 4 van de regeling 549/2004/CE die het kader vastlegt voor het verwezenlijken van het gemeenschappelijk Europese Luchtruim en in artikel 48 van de wet van 20 juli 2005, houdende diverse bepalingen;

4° EUROCONTROL : Europese organisatie die instaat voor de veiligheid van het luchtverkeer, opgesteld door het internationaal samenwerkingsverdrag voor de veiligheid in de luchtvaart op 13 december 1960 te Brussel en goedgekeurd door de wet van 12 maart 1962 zoals gewijzigd door het verdrag van Brussel van 12 februari 1981 dat door de wet van 16 november 1984 werd goedgekeurd;

5° Ombudsdienst : Autonome en onafhankelijke dienst opgericht overeenkomstig het Koninklijk besluit van 15 maart 2002 of haar eventuele vervanger ingevoerd door een uitvoeringsbesluit van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen;

6° Overheidscontroleorgaan: autonoom en zelfstandig overheidscontroleorgaan van de geluidshinder door het vliegverkeer rond de luchthaven van Brussel-Nationaal dat moet worden opgericht;

7° Verdrag van Chicago : Conventie betreffende de internationale burgerluchtvaart ondertekend op 7 december 1944 te Chicago en goedgekeurd door de wet van 30 april 1947;

8° Beweging : Opstijging of landing van luchtvaartuigen voor reguliere en niet-reguliere vluchten;

9° Slot : toestemming verleend door een luchthaven, zijn coördinator of zijn facilitator

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 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° Service de Médiation : le service autonome et indépendant créé conformément à l'Arrêté Royal du 15 mars 2002 ou son éventuel remplaçant institué par un arrêté d'exécution de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses ;

6° Autorité de Contrôle : l'autorité autonome et indépendante de contrôle des nuisances sonores aériennes générées par le trafic aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National à créer ;

7° 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;

8° Mouvement: décollage ou atterrissage des aéronefs pour les vols réguliers et irréguliers;

9° Créneau horaire: autorisation donnée par un aéroport, son coordonnateur ou son facilitateur

om op een bepaalde dag en een bepaald tijdstip het geheel van de luchthaveninfrastructuur te gebruiken noodzakelijk voor het verlenen van een luchthavendienst op een luchthaven om op te stijgen of te landen;

10° I.A.T.A.: «International Air Transport Association», vereniging naar Canadees recht, gevestigd te Montreal;

11° I.A.T.A.- seizoenen: winter- en zomerseizoenen zoals gedefinieerd door de I.A.T.A.;

12° NOTAM : Tijdelijk advies van de dienst die belast is met de controle van het luchtverkeer in België en verspreid door telecommunicatie, en die over de toepassing, de staat, of de wijziging van een installatie, een dienst, een vliegprocedure of een gevaar voor het luchtverkeer informatie verschaft waarvan het essentieel is dat ze op tijd wordt gecommuniceerd aan het personeel dat belast is met de luchtvaartoperaties;

13° : Publicatie van luchtvaartkundige informatie (AIP): permanente officiële publicatie die luchtvaartkundige informatie bevat van duurzame aard die van wezenlijk belang zijn voor de luchtvaart;

14° : Luchtvaartprocedures: Procedures eigen aan het plaatselijk vliegverkeer, dat de baanselectie vastlegt, de standaardroutes voor vertrek (SID) en aankomst (STAR en CDO), de windnormen en de rukwinden bepaalt en vastlegt die van toepassing zijn, de berekeningsmethode van de waarden van de windcomponenten en rukwindcomponenten, het maximale toegelaten geluid per beweging (QC = Quota Count) bij het landen en het opstijgen, de beperking van het gebruik van bepaalde banen in functie van het maximale gewicht bij het opstijgen (MTOW) evenals de procedures van lawaaivermindering « Noise Abatement Procedure »;

15° : Veiligheidseisen: Geheel van de Belgische en internationale wetgeving betreffende de veiligheid van het luchtverkeer (normen van Eurocontrol, verdrag van Chicago, windnormen, reglementering 2096/2005/ CE, enz.);

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;

10° I.A.T.A.: «International Air Transport Association», association de droit canadien, dont le siège est à Montréal;

11° Saisons I.A.T.A.: saisons hivernale et estivale telles que définies par l'I.A.T.A.;

12° NOTAM: avis temporaire de l'organe chargé du contrôle aérien en Belgique et 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;

13° : Publication d'informations aéronautiques (AIP): publication officielle permanente, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable qui sont essentielles à la navigation aérienne;

14° : Procédures aéronautiques : procédures propres au trafic aérien local, établissant la sélection des pistes en usage, les routes standards de départ (SID) et d'arrivée (STAR et CDO), la fixation et la détermination des normes de vent et des rafales de vent en vigueur, le mode de calcul des valeurs de composantes de vent et des rafales de vent, le niveau de bruit maximal par mouvement (QC = Quota Count) à l'atterrissage et au décollage, la limitation d'utilisation de certaines pistes en fonction du poids total maximum au décollage (MTOW) ainsi que les procédures de moindre bruit « Noise Abatement Procedure » ;

15° : 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.);

16° : Minister: de Minister of de Staatsecretaris die bevoegd is voor de luchtvaart;

17° : Operationele nacht: periode tussen 23:00 en 05:59 uur locale tijd;

18° : Operationele dag: periode tussen 6:00 en 23:00 lokale tijd, waaronder de milieubeschermden morgen, de periode tussen 06.00 en 08.00 uur lokaal en de milieubeschermden avond, de periode tussen 21.00 en 23.00 uur lokaal;

19° : Vliegveld: elke burgerlijke luchthaven die commerciële vluchten waarborgt, gelegen op het Belgisch grondgebied, en die een bepaalde oppervlakte aan de grond of op het water omvat bestemd om te worden gebruikt, geheel of gedeeltelijk, voor de aankomsten, de opstijgingen en de bewegingen van de luchtvaartuigen aan de grond;

20° : Burgerlijk subsonisch vliegtuig met staalaandrijving: vliegtuig waarvan de maximale massa bij het opstijgen gelijk is of hoger is dan 34.000 kg of waarvan de maximale gecertificeerde massa van de binneninrichting voor dat bepaald type vliegtuig meer dan 19 passagierszetels bedraagt met uitsluiting van elke zetel voorzien voor de bemanning;

21° : Het risico aan derden: risico bestaande uit het individuele en het collectieve risico;

22° : Het individuele risico: waarschijnlijkheid dat een persoon die een gans jaar op de zelfde plaats verblijft, sterft door het neerstorten van een vliegtuig;

23° : Het collectieve risico: waarschijnlijkheid om een persoon te zien sterven samen met het neerstorten van een vliegtuig;

24° : Daluren: uren waarin de gevraagde capaciteit lager ligt dan de maximale capaciteit bepaald in de exploitatievergunning van de betrokken luchthaven of, bij gebrek aan een vergunning, met inachtneming van de ICAO-normen en de internationale gebruiken;

16° : Ministre: le Ministre ou le Secrétaire d'Etat qui a la navigation aérienne dans ses attributions;

17° : Nuit opérationnelle : la période entre 23:00 et 05:59 heures locales ;

18° : Jour opérationnel : la période entre 6:00 et 23:00 heures locales, dont le Matin environnemental, la période entre 06.00 et 08.00 heures locales, et le Soir environnemental, la période entre 21.00 et 23.00 heures locales ;

19° Aérodrome : tout aéroport civil assurant des vols commerciaux situé sur le territoire belge comprenant la surface définie sur terre ou sur l'eau destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;

20° : 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;

21° : Risque aux tiers: risque constitué du risque individuel et du risque collectif;

22° : Risque individuel: probabilité pour une personne qui reste toute une année au même endroit de mourir à cause d'une chute d'avion;

23° : Risque collectif: probabilité de voir n personnes mourir en même temps d'une chute d'avion;

24° : 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;
25° : Quota Count (QC): het individuele geluidsniveau van elk vliegtuig bij landing of opstijging;	25° : Quota Count (QC) : le niveau individuel de bruit à l'atterrissage ou au décollage de chaque avion
26° : Zwaardere vliegtuigen: ICAO classificatie die in functie van het maximale gewicht bij opstijging (MTOW) de categorie bepaalt waartoe een vliegtuig behoort en die aan de zwaardere vliegtuigen het gebruik van alternatieve routes kan opleggen om milieuredenen;	26° : Gros Porteurs : la classification ICAO qui détermine en fonction du poids maximal au décollage MTOW la catégorie à laquelle appartient un avion, et qui peut imposer aux avions gros porteurs l'utilisation de routes alternatives pour des questions environnementales
27° : Cartografie van het geluid: voorstelling van gegevens die een bestaande of voorzien geluidssituatie beschrijven, in functie van een geluidsindicator die de overschrijding van de relevante geluidslimieten aanduidt, het aantal personen getroffen in een bepaalde zone of het aantal woningen blootgesteld aan bepaalde waarden van een indicator in een bepaalde zone;	27° : 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;
28° : Actieplan: Plan om de problemen van lawaai, milieuverontreiniging en geluidshinder en de gevolgen ervan te beheren, met inbegrip van de vermindering van de lawaaihinder;	28° : Plan d'action: le plan visant à gérer les problèmes de bruit, de pollution et de nuisance et les effets du bruit, y compris la réduction du bruit;
29° : Risico: combinatie van de hoogst mogelijke waarschijnlijkheid of van de frequentie van een gebeurtenis met schadelijke gevolgen veroorzaakt door een gevaar en de ernst van deze gevolgen:	29° : 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.
30° : Windnormen: de waarden van de rugwind (tailwind) en de zijwindcomponenten (crosswind), met of zonder rekening te houden met de rukwinden en die het gebruik van het preferentieel gebruik van bepaalde banen bepalen bij het landen of bij het opstijgen;	30° : Normes de vent : les valeurs de composantes de vent arrière (tailwind) et latéral (crosswind), avec ou sans la comptabilisation des rafales de vent qui déterminent l'utilisation préférentielle de certaines pistes à l'atterrissage et au décollage
31° : wind : gemiddelde snelheid van de wind over 2 minuten wanneer de wind op constante wijze blaast;	31° : vent : vitesse moyenne du vent sur 2 minutes lorsque le vent souffle de manière stable
32° : rukwinden: maximale waarde van de wind tijdens 3 seconden gedurende de laatste 10 minuten als de maximale windsnelheid de gemiddelde wind met minstens 5 knopen (of 10 km/uur) overschrijdt;	32° : rafales de vent : valeur maximale du vent sur 3 secondes durant les 10 dernières minutes lorsque la vitesse maximale du vent dépasse la vitesse moyenne d'au moins 5 nœuds (ou 10 km/heure)
33° : Preferentieel baangebruik of P.R.S. :	33° : Système Préférentiel d'utilisation des

uurplan van het preferentieel gebruik van de banen volgens de dag, het uur of de periode en die het preferentieel gebruik van bepaalde banen bepaalt voor zover de windnormen die van toepassing zijn op die banen effectief niet overschreden zijn;

34° : Alternatieve baan: niet preferentiële baan die niet gebruikt wordt in het kader van een PRS systeem en waarvoor er geen windnorm werd bepaald, baan die slechts uitzonderlijk kan worden gebruikt bij wind op kop (headwind) of wegens de onbeschikbaarheid of sluiting van de preferentiële banen;

35° : Alternatieve route Yankee/Zulu : alternatieve opstijgrouete met minder lawaaihinder gebruikt om de impact van het geluid van vluchten aan de grond te beperken en die om milieuredenen voor bepaalde opstijgingen zoals de zwaardere vliegtuigen of gedurende bepaalde periodes of op bepaalde dagen kan worden opgelegd om de geluidshinder van het vliegverkeer te verminderen;

36° : Permanente vliegprocedure: luchtvaartprocedure die beperkt is in de tijd;

37° : Tijdelijke vliegprocedure: luchtvaartprocedure beperkt in de tijd en uitsluitend opgesteld om specifieke elementen te regelen die strikt beperkt zijn in de tijd en beperkt tot een hernieuwbare periode van 3 maand;

38° : Evenwichtige benadering: benadering die erin bestaat de lawaaihinderproblemen op een luchthaven te identificeren en vervolgens de verschillende beschikbare maatregelen te ontleden om deze te beperken door de vier voornaamste elementen te bestuderen, met name de vermindering van het lawaai aan de bron, de planning en het beleid van het gebruik van de terreinen, de operationele procedures van geluidsvermindering en de exploitatiebeperkingen, met als doel de geluidsproblemen op de meest economisch mogelijke wijze aan te pakken. Inzake geluidshinder heeft ICAO het principe van

pistes ou P.R.S. : plan horaire d'utilisation préférentielle des pistes selon le jour, l'heure ou la période et qui détermine une utilisation préférentielle de certaines pistes pour autant que les normes de vent définies sur ces pistes préférentielles ne soient pas effectivement dépassées

34° : Piste alternative : piste non préférentielle qui n'est pas utilisée dans le cadre d'un système PRS et pour laquelle aucune norme de vent n'a été définie, cette piste n'est utilisable exceptionnellement qu'avec du vent de face (headwind) ou pour cause d'indisponibilité ou de fermeture des pistes préférentielles

35° : Route alternative ou Route Yankee/Zulu : procédure de décollage alternative de moindre bruit utilisée en vue de limiter l'impact sonore au sol des survols aériens, et qui peut être imposée pour des motifs environnementaux à certains décollages, notamment des avions gros porteurs, ou pendant certaines périodes horaires ou certains jours, dans le but de diminuer les nuisances sonores du trafic aérien

36° : Procédure de vol permanente : procédure aéronautique de vol qui n'est pas limitée dans le temps

37° : Procédure de vol temporaire : procédure aéronautique de vol limitée dans le temps exclusivement établie en vue de régler des éléments ponctuels strictement limités à une période de 3 mois renouvelable

38° : Approche équilibrée : approche consistant à identifier les problèmes de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions à l'exploitation, et qui a pour but d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible. En matière de nuisances sonores, l'OACI a, adopté, le principe de « Balanced Approach » (résolution A33-7, octobre 2001)) qui définit les principaux

« Balanced Approach » (resolutie A33-7, oktober 2001)) die de voornaamste elementen van een concept bepaald dat het mogelijk maakt om het lawaai door vliegtuigen rond luchthavens te beheren. Dit principe werd door de Europese Unie ingevoerd onder de vorm van een Richtlijn 2002/30/EC die richtlijnen en procedures opstelt betreffende de invoering van operationele beperkingen in zake geluidshinder op de luchthavens. Het objectief is de problemen van geluidshinder aan te pakken via een methode die aan de milieuvoorschriften beantwoordt en economisch verantwoord is. Deze richtlijn werd in het Belgisch recht omgezet door een Koninklijk besluit van 25 september 2003;

39° : Geluidscontouren : conventioneel mathematisch model dat toelaat de geluidscontouren te schetsen en te berekenen (°isometrische curven - waarden van de geluidsniveaus) die resulteren uit een bepaald vliegverkeer, en dit voor het merendeel van de gebruikte indicatoren:

40° : Raadgevende commissie: Commissie die als taak heeft adviezen, aanbevelingen en voorstellen uit te brengen over elke materie van de luchtvaartprocedures die binnen het toepassingsgebied van deze wet vallen;

41° : Route : Projectie, aan de oppervlakte van de aarde, van de baan van een luchtvaartuig, baan waarvan de oriëntatie in een willekeurig punt over het algemeen in graden wordt uitgedrukt ten opzichte van het noorden (echte, magnetische of rooster);

42° : Route voor verkeer aan de grond,: ATS Route opgesteld voor luchtvaartuigen die het verkeer aan de grond mogen gebruiken;

43° : Route ter raadgevend gebruik: Aangeduide route langs welke de raadgevende diensten van het luchtverkeer worden gewaarborgd;

44 ° : ATS Route: specifieke route voorzien om het verkeer te kanaliseren en het werk van de vliegverkeerdiensten toe te laten;

éléments d'un concept permettant de gérer le bruit causé par les avions autour des aéroports. Ce principe a été adopté par l'Union européenne sous la forme d'une Directive 2002/30/EC qui établit des règles et des procédures concernant l'introduction de restrictions opérationnelles en matière de bruit aux aéroports. Son objectif est d'aborder les problèmes de nuisances sonores par une méthode qui réponde aux aspects environnementaux tout en étant économiquement responsable. Cette Directive a été traduite en droit belge par un Arrêté Royal du 25 septembre 2003.

39° : Contours de bruit : Modèle mathématique conventionnel qui permet de calculer et de tracer des contours de bruit (courbes iso-valeurs de niveau de bruit) résultant d'un trafic donné, et ce pour la plupart des indices en usage.

40° : Commission consultative : Commission chargée d'émettre des avis, recommandations et des propositions sur toutes les matières relatives aux procédures aéronautiques qui tombent dans le champ d'application de la présente loi

41° : Route : Projection sur la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille).

42° : Route à navigation de surface : Route ATS établie à l'usage des aéronefs qui peuvent utiliser la navigation de surface.

43° : Route à service consultatif : Route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

44 ° : Route ATS : Route déterminée destinée à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne

HOOFDSTUK II

Uitwerking van de luchtvaartprocedures

CHAPITRE II

Élaboration des procédures aéronautiques

Eerste afdeling

Section première

Permanente luchtvaartprocedures

Procédures aéronautiques permanentes

Eerste onderafdeling

Sous-section première

Goedkeuring en wijziging van de permanente luchtvaartprocedures

Adoption et modification des procédures aéronautiques permanentes

Art. 4. § 1er. De permanente luchtvaartprocedures die werden uitgewerkt volgens de bepalingen van deze afdeling worden goedgekeurd door de Koning, door een besluit beraadslaagd in de Ministerraad, behalve wanneer artikel 12 wordt toegepast.

Art. 4. § 1er. les procédures aéronautiques 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. De permanente luchtvaartprocedures worden gelijktijdig in de Franse en in de Nederlandse taal gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en in de Engelse, Franse en Nederlandse taal in de A.I.P na hun goedkeuring bedoeld in de vorige paragraaf.

§ 2. Les procédures aéronautiques permanentes sont publiées simultanément en langue française et néerlandaise au Moniteur belge et en langue anglaise, française et néerlandaise dans l'A.I.P. après leur approbation visée au paragraphe précédent.

Art. 5. § 1er. Een permanente luchtvaartprocedure kan slechts door een nieuwe permanente luchtvaartprocedure of door een tijdelijke luchtvaartprocedure worden opgeschort.

Art. 5. § 1er. Une procédure aéronautique permanente ne peut être modifiée que par une nouvelle procédure aéronautique permanente ou être suspendue que par une procédure aéronautique temporaire.

§ 2. Een permanente luchtvaartprocedure moet in ieder geval gewijzigd worden op initiatief van de verlener van de luchtverkeersleidingdienst wanneer een follow-upstudie van de veiligheid een onaanvaardbaar veiligheidsrisico aan het licht brengt. De Artikelen 6, § 1er, 1° en § 2 en 8 tot 12 zijn van toepassing.

§ 2. Une procédure aéronautique 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 inacceptable pour la sécurité. Les articles 6, § 1er, 1° et § 2 et 8 à 12 sont d'application.

Onderafdeling II

Sous-section II

Procedure van uitwerking van de permanente luchtvaartprocedures

Processus d'élaboration des procédures aéronautiques permanentes

Art. 6. § 1er. Het proces van totstandkoming van de permanente luchtvaartprocedures kan worden ingeleid door de Minister of door één van de volgende instanties:

Art. 6. § 1er. Le processus d'élaboration des procédures aéronautiques permanentes peut être initié par le Ministre ou une des instances suivantes:

1° De verlener van de luchtverkeersleidingdienst;

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

2° De voorzitters van de raadgevende

2° Les présidents des commissions consultatives

commissies bedoeld in artikel 24 en volgende voor de vliegprocedures voor zover het luchtvaartprocedures zijn die enkel op de luchthaven waarvoor de raadgevende commissie bevoegd is van toepassing zijn;

3° De autoriteit(en) waarvan de Koning, door een besluit beraadslaagd in de Ministerraad, de competentie heeft vastgesteld om actieplannen op te stellen in verband met de luchthavens.

§ 2. Deze instanties sturen hun aanvraag aangetekend naar de Minister.

Art. 7. De Minister deelt aan de instanties bedoeld in het vorige artikel zijn gemotiveerde beslissing mee al dan niet te starten met de uitwerking of de wijziging van de permanente luchtvaartprocedure. De mededeling vindt plaats binnen de 30 dagen.

Art. 8. § 1er. De Minister bezorgt het voorstel van luchtvaartprocedure aan de verlener van de luchtverkeersleidingdienst die een veiligheidstudie uitvoert en, in het kader van haar competenties, de naleving van het criterium dat wordt bedoeld in artikel 15 controleert.

§ 2. De studie wordt aangevuld, onder andere wat het risico aan derden betreft, gevalideerd door het DGLV, en aan de Minister en de andere instanties bedoeld in artikel 6 overgemaakt binnen de 60 dagen die volgen op de verzending van het voorstel overeenkomstig paragraaf 1.

§ 3. Als de eindconclusie van de veiligheidstudie negatief is wordt het proces van uitwerking van de permanente luchtvaartprocedure ambtshalve beëindigd. Het controleorgaan belast met de controle op de luchtvaart kan een alternatieve procedure voorstellen.

§ 4. In geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie positief is, moeten twee complementaire studies samen worden uitgevoerd:

- Een capaciteitsstudie, ter behartiging van de minister, gezamenlijk door de uitbater van de betrokken luchthaven en het controleorgaan belast met de controle op de luchtvaart. Deze

respectives visées aux articles 24 et suivants pour les procédures de vol dans la mesure où il s'agit de procédures aéronautiques uniquement applicables à l'aéroport pour lequel la commission consultative est compétente;

3° 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 aéronautique permanente. Cette information a lieu dans les 30 jours.

Art. 8. § 1er. Le Ministre envoie la proposition de procédure aéronautique permanente au prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne, qui rend une étude de sécurité tout en 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 60 jours qui suivent l'envoi de la proposition conformément au paragraphe 1er.

§ 3. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est négative, le processus d'élaboration de la procédure aéronautique permanente est arrêté d'office. Toutefois l'organe chargé du contrôle aérien peut proposer une procédure alternative.

§ 4. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, deux études complémentaires doivent être réalisées conjointement :

- une étude de capacité, à la diligence du Ministre, conjointement par l'exploitant aéroportuaire concerné et le prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne.

studie controleert de naleving van het criterium bedoeld in artikel 16.

- een studie over de impact op het milieu, verwezenlijkt op kosten van de aanvrager, die een luik bevat over het effect op de gezondheid van de overvlogen bevolking, verwezenlijkt door zelfstandige deskundigen.

Deze twee studies controleren de naleving van het criterium bedoeld in artikel 17 tot 21 en de geldende reglementering.

§ 6. De studies bedoeld in paragraaf 4 worden binnen de 90 dagen die volgen op de ontvangst van de veiligheidsstudie of van haar kopij overgemaakt aan de Minister en aan de instanties bedoeld in paragraaf 6, evenals ter informatie aan elke Regio betroffen door de luchtvaartprocedure, en automatisch aan de 3 Regio's voor elke procedure die Brussel-Nationaal betreft.

Art. 9. De instanties bedoeld in artikel 6, § 1er, 1° en 3° versturen, binnen de 30 dagen volgend op de ontvangst van de capaciteit- gezondheid en milieu-impactstudies, hun gemotiveerd advies over de voorgestelde permanente luchtvaartprocedures.

De andere instanties bedoeld in artikel 6 kunnen een advies uitbrengen onder dezelfde voorwaarden als deze voorzien in alinea 1.

Art. 10. De Minister organiseert binnen de 15 dagen volgend op de ontvangst van alle adviezen bedoeld in het vorig artikel een openbaar onderzoek in de zones gelegen in de overvlogen zone van de routes die de voorgestelde permanente luchtvaartprocedure betreffen.

De koning bepaald, door een besluit beraadslaagd in de Ministerraad, de modaliteiten van het openbaar onderzoek.

Art. 11. Het voorstel van permanente luchtvaartprocedure kan door de Minister bij het uitwerkingsproces worden geamendeerd om rekening te houden met de studies, adviezen en resultaten van het openbaar onderzoek.

De organisaties die de studie hebben

Cette étude vérifie le respect du critère visé à l'article 16.

- une étude d'impact sur l'environnement, réalisée aux frais du demandeur, comprenant un volet relatif à l'impact sur la santé des populations survolées, réalisée par des experts indépendants.

Ces deux études vérifient le respect du critère visé aux articles 17 à 21 et des réglementations en vigueur.

§ 6. Les études visées au paragraphe 4 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, ainsi que pour information à chaque Région concernée par la procédure aéronautique, et d'office aux 3 Régions pour toute procédure relative à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Art. 9. Les instances visées à l'article 6, § 1er, 1° et 3° envoient au Ministre, dans les 30 jours suivant la réception des études de capacité, de santé et d'impact sur l'environnement leur avis motivé sur les procédures aéronautiques permanentes proposées.

Les autres instances visées à l'article 6 peuvent émettre un avis dans les mêmes conditions que celles prévues à l'alinéa 1er.

Art. 10. Le Ministre organise dans les 15 jours suivant la réception de tous les avis visés dans l'article précédent, une enquête publique dans les zones situées dans le périmètre de survol des routes de vol relative à la procédure aéronautique permanente proposée, cette enquête dure 60 jours.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, fixe les modalités relatives à l'enquête publique.

Art. 11. La proposition de procédure aéronautique permanente 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

verwezenlijkt brengen binnen de 30 dagen een advies uit over de eventuele amendementen.

Art. 12. Wanneer de Minister aan het einde van de procedure beslist om het voorstel van permanente luchtvaartprocedure niet over te maken aan de Koning deelt hij binnen de 15 dagen zijn gemotiveerde beslissing over aan de instanties bedoeld in artikel 6.

Afdeling II

Tijdelijke luchtvaartprocedures

Art. 13. § 1er. Onder voorbehoud van toepassing van artikel 14 worden de tijdelijke luchtvaartprocedures uitsluitend opgesteld, hetzij om eenmalige feiten die strikt beperkt zijn tot een hernieuwbare periode van 3 maanden te regelen of naar aanleiding van een follow-upstudie van de veiligheid overeenkomstig de reglementering 2096/2005/CE van 20 december 2005 van de Commissie die de gemeenschappelijke eisen opstelt voor de dienstverlening in de luchtvaartsector.

De tijdelijke luchtvaartprocedures zijn strikt beperkt in de tijd tot een maximale duur van 3 maanden, hernieuwbaar voor het eenmalige voorval die heeft geleid tot hun invoering en zijn niet automatisch verlengbaar.

§ 2. De tijdelijke luchtvaartprocedures worden ingevoerd op initiatief van het DGLV, de nationale toezichtautoriteit of op voorstel van de verlener van de luchtverkeersleidingdienst.

§ 3. De tijdelijke luchtvaartprocedures worden stopgezet door het DGLV en de nationale toezichtautoriteit of op advies van de verlener van de luchtverkeersleidingdienst. De bepalingen van de eerste afdeling zijn niet van toepassing voor het opstellen van tijdelijke luchtvaartprocedures.

§ 4. De tijdelijke luchtvaartprocedures worden gepubliceerd per NOTAM evenals op de internetsite van de verlener van de luchtverkeersleidingdienst en de Federale Ombudsdienst voor de luchthaven van Brussel-Nationaal.

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 aéronautique permanente, il communique dans les 15 jours sa décision motivée aux instances visées à l'article 6.

Section II

Procédures aéronautiques temporaires

Art. 13. § 1er. Sous réserve de l'application de l'article 14, les procédures aéronautiques temporaires sont exclusivement établies soit en vue de régler des événements ponctuels strictement limités à une période de 3 mois renouvelable, 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 aéronautiques temporaires sont strictement limitées dans le temps à une durée maximale de 3 mois renouvelable à l'évènement ponctuel qui a conduit à leur établissement et ne sont pas reproductibles automatiquement.

§ 2. Les procédures aéronautiques temporaires sont établies à l'initiative de la DGTA, de l'Autorité de surveillance nationale ou sur proposition du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne.

§ 3. Les procédures aéronautiques temporaires sont arrêtées par la DGTA et 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 aéronautiques temporaires.

§ 4. Les procédures aéronautiques temporaires sont publiées par voie de NOTAM, ainsi que sur le site internet du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne, et du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

§ 5. Het DGLV en de nationale toezichtautoriteit delen aan de Minister en de instanties bedoeld in artikel 6 de toepassing van de tijdelijke luchtvaartprocedure mede.

Afdeling III

Vrijstellingen op de uitvoering van de luchtvaartprocedures

Art. 14. In de uitvoering van haar taken kan de controledienst van het vliegverkeer om veiligheidsredenen altijd afwijken van de luchtvaartprocedures door middel van een schriftelijke rechtvaardiging die binnen een termijn van 24 uur bij het DGLV wordt ingediend.

De boordcommandant kan om veiligheidsredenen afwijken van de luchtvaartprocedures na er, behalve in geval van overmacht, toelating voor te hebben gekregen door de controledienst van het vliegverkeer.

HOOFDSTUK III

Criteria voor de uitwerking van luchtvaartprocedures

Eerste afdeling

Veiligheid van de luchtvaartprocedures

Art. 15. De luchtvaartprocedures worden uitgewerkt met inachtneming van de maximale veiligheidsvoorschriften.

Afdeling II Capaciteit

Art. 16. § 1. De luchtvaartprocedures worden vervolgens uitgewerkt om het maximale aantal bewegingen per uur te bereiken, zoals bepaald in de exploitatievergunning van de betrokken luchthaven, of bij gebrek van een vergunning, met inachtneming van de ICAO-normen en de internationale gebruiken.

§ 2. Door vrijstelling op § 1 kan een vliegprocedure of een combinatie van luchtvaartprocedures tijdens de daluren van de dag aanleiding geven tot een bepaald aantal

§ 5. La DGTA et l'Autorité de surveillance nationale informent le Ministre et les instances visées à l'article 6 de l'adoption de la procédure aéronautique temporaire.

Section III

Déroptions dans l'exécution des procédures aéronautiques

Art. 14. Dans l'exécution de ses missions, le service de contrôle de la circulation aérienne peut toujours déroger aux procédures aéronautiques pour des raisons de sécurité, moyennant une justification écrite rentrée dans un délai de 24 heures auprès de la DGTA.

Le commandant de bord peut déroger aux procédures aéronautiques 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 aéronautiques

Section première

Sécurité des procédures aéronautiques

Art. 15. Les procédures aéronautiques sont élaborées dans le respect des exigences de sécurité maximale

Section II Capacité

Art. 16. § 1er. Les procédures aéronautiques sont ensuite élaborées afin de permettre d'atteindre le nombre maximal de mouvements par heure, tel que 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 § 1er, une procédure de vol ou une combinaison de procédures aéronautiques pendant les heures creuses du jour, peut donner lieu à un certain nombre de

bewegingen dat lager ligt dan het maximaal aantal bewegingen zoals bepaald in de exploitatievergunning van de betrokken luchthaven of, bij gebrek van een vergunning, met inachtneming van de ICAO-normen en de internationale gebruiken, zonder echter lager te zijn dan het aantal gevraagde slots.

§ 3. Door vrijstelling op § 1^{er} kan een luchtvaartprocedure of een combinatie van luchtvaartprocedures tijdens de nacht aanleiding geven tot een bepaald aantal bewegingen dat lager ligt dan het maximaal aantal bewegingen zoals bepaald in de exploitatievergunning van de betrokken luchthaven of, bij gebrek van een vergunning, met inachtneming van de ICAO-normen en de internationale gebruiken, ten einde het effect van de geluidshinder op de gezondheid te verminderen.

Section III Gezondheid

Eerste onderafdeling

De gevolgen voor de gezondheid van de geluidshinder veroorzaakt door het vliegverkeer

Art. 17. § 1er. De vliegprocedures worden uitgewerkt ten einde de impact van het vliegverkeer en de geluidshinder op de gezondheid van de overvlogen bevolking te beperken.

§ 2. De luchtvaartprocedures laten de uitvoering van actieplannen toe. De Koning bepaalt, door een besluit dat wordt beraadslaagd in de Ministerraad, de actieplannen waarmee rekening moet worden gehouden.

Art. 18. Het geluidseffect wordt elk kalenderjaar weergegeven door een geluidscartografie van al de overvlogen zones die de bestaande geluidssituatie beschrijven. De koning bepaalt door een besluit dat wordt beraadslaagd in de Ministerraad de cartografie waarmee rekening moet worden gehouden.

Art. 19. De jaarlijkse geluidscartografie en de actieplannen worden opgesteld door een of meerdere autoriteiten waar de Koning, door een besluit dat wordt beraadslaagd in 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 § 1er, une procédure aéronautique 1 ou une combinaison de procédures aéronautiques 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

Sous-section première

Les effets sur la santé générés par les nuisances sonores provoquées par le trafic aérien

Art. 17. § 1er. Les procédures aéronautiques sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien et les nuisances sonores sur la santé des populations survolées.

§ 2. Les procédures aéronautiques 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. 18. L'impact sonore est restitué chaque année civile par une cartographie du bruit de toutes les zones survolées décrivant la situation sonore existante. Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres la cartographie dont il doit être tenu compte.

Art. 19. La cartographie annuelle 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

Ministerraad, de bevoegdheid van heeft vastgesteld.

Onderafdeling II

De gevolgen van de emissie van gasen veroorzaakt door het vliegverkeer.

Art. 20. Bij het opstellen van de luchtvaartprocedures houdt men ter bescherming van de volksgezondheid rekening met de impact van de emissie van gasen veroorzaakt door de motoren van vliegtuigen.

HOOFDSTUK IV

Controle

Art. 21. De naleving door de luchtvaartuigen van de luchtvaartprocedures wordt overeenkomstig de wet van 27 juni 1937 betreffende de luchtvaartreglementering gecontroleerd. Het overheidscontroleorgaan van de geluidshinder door het vliegverkeer, opgericht door koninklijk besluit beraadslaagd in de Ministerraad, is enkel bevoegd voor de luchthaven van Brussel-Nationaal en enkel op het gebied van de controle van de geluidshinder door het overvliegen van woningen.

Art. 22. Het overheidscontroleorgaan belast met de controle stelt elk jaar een rapport op dat een verslag uitbrengt van de vastgestelde overtredingen en het gevolg dat ze er aan heeft gegeven. Dit verslag wordt automatisch aan de Regering en de wetgevende Kamers overhandigd, en moet gepubliceerd worden om de site van de Federale Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

HOOFDSTUK V

Adviesorganen

Art. 23. § 1er. De Koning, door een besluit beraadslaagd in de Ministerraad, kan een raadgevende commissie instellen betreffende luchtvaartprocedures in elke luchthaven.

§ 2. De Koning bepaalt de modaliteiten van de werking en de samenstelling van de raadgevende

établir.

Sous-section II

Les effets causés par les émissions de gaz dues au trafic aérien.

Art. 20. Lors de l'établissement des procédures aéronautiques, 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. 21. Le respect par les aéronefs des procédures aéronautiques est contrôlé conformément à la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne. L'Autorité de Contrôle des nuisances sonores aériennes instituée selon Arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres n'est compétente que pour l'aéroport de Bruxelles-National et uniquement en matière de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations.

Art. 22. 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 d'office au Gouvernement et aux Chambres législatives, et doit être publié sur le site du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

CHAPITRE V

Organes consultatifs

Art. 23. § 1er. Le Roi, par Arrêté délibéré en Conseil des Ministres, peut instituer une commission consultative en matière de procédures aéronautiques dans chaque aéroport.

§ 2. Le Roi fixe les modalités relatives au fonctionnement et à la composition de la

commissie betreffende de luchtvaartprocedures.

Art. 24. Elke raadgevende commissie betreffende de luchtvaartprocedures heeft tot doel adviezen, aanbevelingen en voorstellen uit te brengen over alle materies van de luchtvaartprocedures die in het toepassingsgebied vallen van deze wet, en dit op eigen initiatief of op verzoek van de instantie belast met de controle van het luchtverkeer, het DLGLV of de Minister.

Art. 25. Elke raadgevende commissie formuleert jaarlijks een advies betreffende de geldende luchtvaartprocedures, onder andere op basis van de jaarlijkse geluidscartografie. Dit advies wordt overgemaakt aan de Minister ten laatste op 1 september volgend op het jaar waarop het betrekking heeft.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Art. 26. Deze wet treedt in werking op de datum die wordt bepaald door de Koning door een besluit dat wordt beraadslaagd in de Ministerraad.

Art. 27. De permanente luchtvaartprocedures die als vertrekbasis dienen voor deze wet zijn deze die u in bijlage vindt van deze wet, d.w.z. het geheel van de luchtvaartprocedures die in de Belgische AIP werden gepubliceerd, supplement n° XXX gepubliceerd op datum van XXX en verspreid door Belgocontrol op datum van XXX op de bladzijden n° tot n°.

Donné à

commission consultative en matière de procédures aéronautiques

Art. 24. Chaque commission consultative en matière de procédures aéronautiques a pour objet d'émettre des avis, des recommandations et des propositions sur toutes les matières relatives aux procédures aéronautiques et qui tombent dans le champ d'application de la présente loi, et ce, de sa propre initiative ou à la demande de l'organisme chargé du contrôle aérien, de la DGTA ou du Ministre.

Art. 25. Chaque commission consultative formule annuellement un avis relatif aux procédures aéronautiques en vigueur notamment sur la base de la cartographie annuelle du bruit. Cet avis est envoyé au Ministre au plus tard le 1er septembre de l'année suivant l'année à laquelle il se rapporte.

CHAPITRE VI

Dispositions finales

Art. 26. La présente loi entre en vigueur à la date déterminée par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Art. 27. Les procédures aéronautiques permanentes qui servent de base de départ à la présente loi sont celles qui sont annexées à la présente loi, soit l'ensemble des procédures aéronautiques publiées dans les AIP Belgique, supplément n°, paru en date du et diffusé par Belgocontrol en date du ., aux pages n° à n°.

Gegeven te

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Van Koningswege:

De Minister van Binnenlandse Zaken

Joëlle MILQUET

Le Secrétaire d'État à la Mobilité,

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Melchior WATHELET



SPF Mobilité et Transports
City Atrium
Rue du Progrès 56 – 7ième étage
Local 7 B 54
1210 Bruxelles
Tél: 02/277.34.11 – Fax: 02 / 277.40.08
GSM : 0474/67.38.82
E-mail: jose.berger@mobilite.fgov.be

Note pour

Madame J. MILQUET
Vice-Première Ministre et Ministre de
l'Intérieur
et
Monsieur M. WATHELET
Secrétaire d'Etat à l'Environnement, à
l'Energie et à la Mobilité

N/Réf. JB/D64.2014/N 17

Concerne : Avant-projet de loi relative au suivi et au contrôle des procédures de vol et restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et instituant l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Dossier Conseil des Ministres.
Avis demandé en extrême urgence.

1) Projet

Le projet de loi susmentionné transpose 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'exploitations liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

Il instaure également, sous la forme d'un établissement public, l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Le projet précise ensuite les diverses missions dont sera chargée cette Autorité (missions de contrôle et de sanction ainsi que missions d'avis) et sa composition (deux Directeurs généraux, un par rôle linguistique, des inspecteurs,....)

Enfin, les sanctions pénales en cas de non-respect des règles établies sont précisées et un régime d'amendes administratives est instauré.

2) Incidence budgétaire

Le dossier présenté pour avis ne contient aucune précision à cet égard.

On relèvera dès lors que l'article 5 § 6 dernier alinéa en projet précise :

« Afin de couvrir les frais d'administration nécessaires à l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi fixe le taux, le délai et les modalités de paiement des redevances à percevoir à charge de l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National ».

L'apport de quelques informations supplémentaires ou de pistes de réflexion quant au système envisagé n'aurait pas été superflu.

De même, il est précisé sous les dispositions de l'article 20 en projet que les amendes administratives sont perçues par les soins et versées au SPF Mobilité et Transports.

L'Inspection des Finances peut certes concevoir qu'une estimation des recettes soit relativement malaisée à ce stade, faute d'antécédents, mais il conviendrait à tout le moins de préciser l'affectation de ces recettes d'amendes.

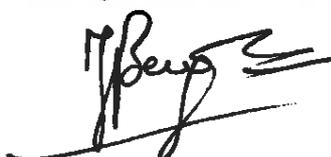
3) Avis

Après une rapide analyse des dispositions présentées, le projet de loi soumis pour avis n'appelle pas l'émission d'objection particulière dans le chef de l'Inspection des Finances.

Une remarque formelle toutefois : il conviendrait d'harmoniser les délais mentionnés aux articles 12 § 2 et 15 § 1 du projet.

Pas d'autre remarque.

L'Inspecteur général des Finances,



J. BERGER.

Copies :

Mr. O. CHASTEL, Ministre du Budget et de la Simplification administrative
Mr. L. LEDOUX, Président du SPF Mobilité et Transports
Mme. G. SCHOLLAERT, Directeur Budget et Contrôle de la gestion
Mr. A. BOON, Président du SPF Budget et Contrôle de la gestion
Mr. P. REYNDERS, Chef de Corps du Corps interfédéral de l'Inspection des Finances.



SPF Mobilité et Transports
City Atrium
Rue du Progrès 56 – 7ième étage
Local 7 B 54
1210 Bruxelles
Tél: 02/277.34.11 – Fax: 02 / 277.40.08
GSM : 0474/67.38.82
E-mail: jose.berger@mobilite.fgov.be

Note pour

Madame J. MILQUET
Vice-Première Ministre et Ministre de
l'Intérieur
et
Monsieur M. WATHELET
Secrétaire d'Etat à l'Environnement, à
l'Energie et à la Mobilité

N/Réf. JB/D65.2014/N 18

Concerne : **Avant-projet de loi relative aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique.**

Dossier Conseil des Ministres.
Avis demandé en extrême urgence.

1) Projet

Le projet de loi susmentionné précise les modalités procédurales d'élaboration, d'adoption et de modification des procédures aéronautiques permanentes et des procédures aéronautiques temporaires.

Une procédure aéronautique est une procédure propre au trafic aérien local, établissant la sélection des pistes en usage, les routes standards de départ et d'arrivée, la fixation et la détermination des normes de vent et des rafales de vent en vigueur,... le niveau de bruit maximal par mouvement à l'atterrissage et au décollage,...

Le projet de loi détermine également les critères qui doivent être pris en considération lors de l'élaboration desdites procédures. Ces critères sont pour l'essentiel : la sécurité, la capacité (nombre maximal de mouvements par heure) et la santé de la population (nuisances sonores, émissions de gaz,...).

Enfin, il fixe les modalités et les organes de contrôle et autorise le Roi à instaurer des organes consultatifs en matière de procédures aéronautiques.

2) Incidence budgétaire

Le dossier présenté ne contient aucune information à cet égard.

L'Inspection des Finances en conclut dès lors que l'octroi de moyens supplémentaires ne sera pas sollicité dans ce cadre.

3) Avis

Le projet de loi présenté n'appelle pas l'émission d'objection ni de remarque particulière dans le chef de l'Inspection des Finances.

L'Inspecteur général des Finances,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Berger', with a long horizontal stroke extending to the right.

J. BERGER.

Copies :

Mr. O. CHASTEL, Ministre du Budget et de la Simplification administrative
Mr. L. LEDOUX, Président du SPF Mobilité et Transports
Mme. G. SCHOLLAERT, Directeur Budget et Contrôle de la gestion
Mr. A. BOON, Président du SPF Budget et Contrôle de la gestion
Mr. P. REYNDERS, Chef de Corps du Corps interfédéral de l'Inspection des Finances.