

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 december 2007

WETSVOORSTEL

inzake het vastleggen van vliegprocedures

(ingediend door de heer Renaat Landuyt)

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Toelichting	4
3. Wetsvoorstel	20

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 décembre 2007

PROPOSITION DE LOI

relative à la fixation des procédures de vol

(déposée par M. Renaat Landuyt)

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Développements	4
3. Proposition de loi	20

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V-N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a - spirit	:	Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.	
VB	:	Vlaams Belang	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel beoogt het vaststellen van vliegprocedures die rekening houden met de veiligheidseisen, de capaciteit van het luchtruim en de volksgezondheid.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à fixer des procédures de vol prenant en compte les exigences de sécurité, la capacité de l'espace aérien et la santé de la population.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst van het wetsontwerp DOC 51 2466/001 over, met uitzondering van de laatste bepalingen.

Dit wetsvoorstel heeft tot doel de nodige veiligheid en stabiliteit te bieden aan het vliegverkeer en een betere garantie van rechtszekerheid te geven aan de burgers en overheden van dit land. De legitimiteit van de vliegprocedures werd in de voorbije jaren in toenemende mate betwist, vooral omwille van de geluidshinder die ze creëren voor de bewoners die onder het luchtruim leven waarin deze procedures gelden en de gezondheidsimpact die deze hinder met zich meebrengt.

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

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend le texte du projet de loi DOC 51 2466/001, à l'exception des dispositions finales.

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

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

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

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

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

De veiligheid van het vliegverkeer in een intensief gebruikt luchtruim zoals het Belgische kan enkel worden gewaarborgd voor zover internationale en nationale regels, procedures en conventies gerespecteerd worden. De luchtverkeersleiders en de piloten zijn uiterst getraind om deze regels, procedures en conventies routinematig toe te passen. Het tempo van de opeenvolgende wijzigingen van de vliegprocedures riskeert echter de routine aan te tasten en daardoor potentieel ook de veiligheidsmarges. Dit wetsvoorstel moet de nodige stabiliteit bieden voor de huidige operaties en legt bijgevolg een procedure vast voor toekomstige wijzigingen van de vliegprocedures.

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

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

La présente proposition de loi vise à restaurer la stabilité et la sécurité juridique des procédures et à mieux garantir, de la sorte, l'existence d'un équilibre durable entre les avantages sociaux et économiques du trafic aérien pour la société et les inconvénients pour la santé des riverains.

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

De plus, les nombreux commentaires, annonces et opinions souvent contradictoires en matière de procédures de vol ont mené à une forme de désinformation quant aux procédures de vol et à l'impact sur la santé du bruit qu'elles provoquent. L'impression qui prévaut est que les décisions en matière de procédures de vol sont prises arbitrairement, sans respect pour les règles de sécurité et pour les considérations quant à la capacité et à l'impact sur la santé. La présomption d'insécurité et de disproportionnalité dans l'impact des procédures de vol sape la confiance dans la politique menée. La présente proposition de loi établit une procédure garantissant la consultation et la transparence pour ce qui est des différents critères avec lesquels les procédures doivent être confrontées. De plus, la présente proposition de loi met en place une commission consultative qui doit garantir des informations correctes aux hommes politiques, en toute transparence. Les fonctionnaires du département de l'aéronautique désignés par le Roi et assermentés à cette fin doivent vérifier le respect des procédures de vol.

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

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

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

La proposition de loi crée un cadre juridique pour l'élaboration des procédures de vol, qui relève de la compétence fédérale en matière de trafic aérien. Elle limite 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 enquête publique. Les procédures de vol acquièrent ainsi une plus grande stabilité garantissant la sécurité de l'espace aérien belge et des zones survolées, ainsi qu'une plus grande sécurité juridique. De même, le cadre offert permet un développement économique durable des aéroports, dans le respect de la santé 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.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**HOOFDSTUK II****Doelstellingen en begrippen**

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

Art. 2

Dit artikel bepaalt de doelstelling van het wetsvoorstel.

Art. 3

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

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

HOOFDSTUK III**Bepalen van vliegprocedures**

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

COMMENTAIRE DES ARTICLES**CHAPITRE II****Objectifs et définitions**

Ce chapitre énonce les objectifs poursuivis par la proposition de loi et définit les notions qu'elle contient.

Art. 2

Cet article détermine l'objectif de la proposition de loi.

Art. 3

Cet article définit une série de notions. Parmi ces définitions figure celle de la notion d'aéroport dont il est question dans la proposition de loi. Ainsi, le champ d'application de la présente proposition est limité aux aéroports qui comptent plus de 50 000 mouvements d'aéronefs civils d'une masse égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes au décollage. Cette limitation est fondée sur la définition de l'aéroport contenue dans la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté et dans la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

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

CHAPITRE III**Élaboration des procédures de vol**

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

Afdeling I

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

Art. 4

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

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

Art. 5

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

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

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

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

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

Section première

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

Art. 4

Cette disposition prévoit qu'il appartient au Roi de fixer les procédures de vol permanentes par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Conformément au prescrit de la loi spéciale de réformes institutionnelles, cet arrêté sera soumis aux Régions en vue d'une concertation.

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

Art. 5

Cet article énonce le principe selon lequel une procédure de vol permanente ne peut, une fois adoptée, être modifiée par le pouvoir exécutif que pour des motifs circonstanciés. Ces modifications ne peuvent être apportées qu'en respectant une nouvelle fois l'ensemble du processus détaillé d'adoption des procédures de vol permanentes.

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

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

Le dispositif renvoie à la notion de risque inacceptable. Cette notion n'est pas définie en tant que telle en droit européen, mais elle fait partie du système de gestion de la sécurité du prestataire certifié de services de contrôle du trafic aérien.

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

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

Art. 6 en 7

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

De federale overheid en de gewestelijke overheden zouden overleg moeten plegen, met name teneinde een bevoegde autoriteit aan te wijzen die de in de voornoemde Richtlijn 2002/49/EG beschreven opdrachten moet uitvoeren. Het kader van dit overleg zou moeten worden vastgelegd in een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende betrokken eenheden, met het oog op de gezamenlijke oprichting van een dergelijke autoriteit.

Art. 8

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

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

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

Aan de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten zijn zekere verplichtingen opgelegd door de Europese reglementeringen wat betreft het beheer van het luchtverkeer (ATM – *Air Traffic Management*). Daarom moet hij ook zorgen dat de aangebrachte wijzigingen op het ATM systeem geëvalueerd worden vanuit de invalshoek van hun gevolgen op het vlak van veiligheid en dat de functies van het ATM systeem geklasseerd zijn volgens hun niveau van kritische factoren. Hij moet zich ervan vergewissen dat zijn veiligheidscontrolesysteem de veiligheid van het luchtverkeer verzekert. In dit kader,

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

Art. 6 et 7

Ces articles citent les personnes et les instances qui, en raison de leur qualité, peuvent officiellement initier le processus d'élaboration d'une procédure de vol permanente. Ces instances ont soit une responsabilité professionnelle en matière de sécurité, de gestion de l'espace aérien et d'exploitation équilibrée des aéroports, soit une compétence d'avis en la matière. Le statut particulier octroyé à ces instances réside dans le fait qu'elles ont le droit de recevoir une décision motivée de la part du ministre quant au lancement de l'élaboration d'une procédure de vol permanente ou non.

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

Art. 8

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

La première étape du processus d'élaboration d'une procédure de vol permanente est elle-même subdivisée en plusieurs phases.

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

Le prestataire de services de contrôle du trafic aérien s'est vu imposer certaines obligations par les réglementations européennes relatives à la gestion du trafic aérien (ATM – *Air Traffic Management*). Il doit donc également veiller à ce que les modifications apportées au système ATM soient évaluées sous l'angle de leurs conséquences sur le plan de la sécurité et à ce que les fonctions du système ATM soient classées selon leur niveau de criticité. Il doit s'assurer que son système de contrôle de sécurité garantisse la sécurité du trafic aérien. Dans ce cadre, le prestataire de services de contrôle de la circulation

moet de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten de voorgestelde vliegprocedure bestuderen om zijn haalbaarheid inzake de veiligheid van het luchtverkeer (zowel op de grond als in de lucht) te bevestigen of te ontkennen, gezien de verplichtingen waaraan hij moet beantwoorden, met name de ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*) die de reglementaire EUROCONTROL-veiligheidseisen zijn.

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

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

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

§ 5. Tegelijkertijd, is de naleving van het gezondheids-criterium het voorwerp van een milieu-effectenstudie, op kosten van de persoon die het proces van totstandkoming van de vliegprocedure ingeleid heeft. De impact op het milieu wordt bestudeerd wat betreft de geluids- en luchtvervuiling die de vliegprocedure zou kunnen veroorzaken, alsook wat betreft de naleving van de geldende reglementeringen in het kader van de bescherming van een gezond leefmilieu door de voorgestelde vliegprocedure. Er zou een overleg tussen de federale overheid en de gewestelijke overheden moeten plaatsvinden, met name voor het aanduiden van een bevoegde autoriteit om de in de richtlijn 2002/49/EG beschreven opdrachten uit te voeren. Het kader van dit overleg zou in een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende betrokken eenheden kunnen vastgelegd worden.

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

aérienne 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, notamment aux ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*), qui sont les exigences réglementaires de sécurité fixées par EUROCONTROL.

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

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

§ 4. Si ce test aboutit à un résultat positif, un deuxième test est réalisé, celui de la capacité. La personne morale qui exploite l'aéroport effectue une étude de capacité, avec le prestataire de services de contrôle du trafic aérien. Ces deux entités possèdent ensemble les informations permettant d'examiner le respect du deuxième critère.

§ 5. En même temps, le respect du critère de santé fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement, aux frais de la personne ayant initié le processus d'élaboration de la procédure de vol. L'impact sur l'environnement est étudié au regard de la pollution sonore et atmosphérique que la procédure de vol pourrait engendrer, ainsi que du respect par la procédure de vol proposée des réglementations adoptées dans le cadre de la protection d'un environnement sain. Une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales devrait avoir lieu en vue, notamment, de la désignation d'une autorité compétente pour effectuer les missions décrites dans la directive 2002/49/CE. Le cadre de cette concertation devrait être fixé dans un accord de coopération entre les différentes entités concernées.

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

Art. 9

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

Art. 10

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

Bij het vastleggen van de nadere regels van het openbaar onderzoek zou de Koning zich kunnen baseren op artikel 14 van de wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de inspraak van het publiek bij de uitwerking van de plannen en programma's in verband met het milieu.

Art. 11

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

Art. 12

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

Art. 9

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

Art. 10

Cet article est consacré à la troisième étape dans le processus d'élaboration d'une procédure de vol. Cette étape est caractérisée par une enquête publique. Les modalités de cette enquête sont fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Dans le cadre de ces modalités, seront notamment déterminées les personnes qui devront être consultées. Cette étape 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 personnellement. 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.

En fixant les modalités de l'enquête publique, le Roi pourrait utilement s'inspirer de l'article 14 de la loi du 13 février 2006, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement.

Art. 11

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

Art. 12

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

Afdeling II

Tijdelijke vliegprocedures

Art. 13

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

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

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

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

De vliegprocedures maken niet noodzakelijk het voorwerp uit van een grondige capaciteits- en gezondheidsstudie, noch van een openbaar onderzoek, die een zekere tijd vergen. Bij de vaststelling ervan moet echter wel minstens rekening worden gehouden met de op het ogenblik van de aanneming al beschikbare informatie met betrekking tot de gezondheidscriteria en met de rechten op bescherming van de gezondheid, een gezond leefmilieu en het privéleven, door de rechtspraak aan de bewoners rond luchthavens gegarandeerd op grond van met name de artikelen 22 en 23 van de Grondwet en artikel 8 van het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden. De tijdelijke vliegprocedures zijn enkel verplicht onderworpen aan het nagaan van het veiligheids criterium. Ze moeten niet het voorwerp zijn van een veiligheidsstudie naar het voorbeeld van die vereist voor de permanente vliegprocedures voor zover de studie door de autoriteit die de tijdelijke vliegprocedures aanneemt geldig is verklaard. Aangezien de controle van de veiligheid deel uitmaakt van haar doelstellingen, moet de verificatie van de naleving van dat criterium niet geformaliseerd worden.

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

Section II

Procédures de vol temporaires

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. L'Autorité de surveillance nationale devrait dès lors estimer dans sa décision la durée de validité d'une telle procédure de vol. Par événements ponctuels, il faut comprendre par exemple l'arrivée d'un chef d'État, une manifestation particulière, la réalisation de travaux, etc.

De même, une procédure de vol temporaire doit pouvoir être mise sur pied suite à des évolutions en matière de réglementation de sécurité. Dans ce cas s'impose une révision de la procédure de vol permanente qui s'avérerait inadéquate.

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

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

Les procédures de vol temporaires ne doivent pas nécessairement faire l'objet d'une étude approfondie de capacité et de santé, ni d'une enquête publique, qui requièrent un certain délai. Dans le cadre de leur élaboration, il doit cependant être tenu compte à tout le moins des informations relatives aux critères de santé, disponibles au moment de leur adoption, et des droits à la protection de la santé, d'un environnement sain, et de la vie privée que la jurisprudence a reconnu aux riverains des aéroports, sur la base notamment des articles 22 et 23 de la Constitution et 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. Les procédures de vol temporaires ne sont obligatoirement soumises qu'à la vérification du critère de sécurité. Elles ne doivent pas faire l'objet d'une étude de sécurité à l'instar de celle requise pour les procédures de vol permanentes dans la mesure où cette étude est validée par l'autorité qui adopte les procédures de vol temporaires. Le contrôle de la sécurité faisant partie de ses objectifs, il n'y a dès lors pas lieu de formaliser la vérification du respect de ce critère.

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

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

Afdeling III

Uitzonderingen aan de vliegprocedures

Art. 14

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

HOOFDSTUK III

Criteria voor het bepalen van vliegprocedures

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

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

Afdeling I

Veiligheid van de vliegprocedures

Art. 15

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

Afdeling II

Capaciteit

Art. 16

Dit artikel bepaalt het algemeen capaciteits criterium. Met uitzondering van veiligheidsredenen en van de

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

Section III

Dérogations aux procédures de vol

Art. 14

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

CHAPITRE III

Critères pour l'élaboration de procédures de vol

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

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

Section première

Sécurité des procédures de vol

Art. 15

Cet article prévoit que les procédures de vol doivent être élaborées dans le respect des exigences de sécurité, telles qu'elles sont prévues à l'article 3.

Section II

Capacité

Art. 16

Cet article détermine le critère général de capacité. Sauf pour des raisons de sécurité et sauf dans les cas

bepalingen in de twee volgende paragrafen moeten de vliegprocedures toelaten het maximaal aantal bewegingen te realiseren. Dat maximum aantal is overeengekomen met de luchtverkeersdienstverlener, Belgocontrol, in zijn beheerscontract en met de luchthavenexploitant. Wat de luchthaven van Brussel-Nationaal betreft, is dit aantal in de exploitatielicentie vastgelegd.

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

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

Afdeling III

Gezondheid

Art. 17

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

où s'appliquent les dispositions prévues dans les deux paragraphes suivants, les procédures de vol doivent permettre de réaliser le nombre maximum de mouvements convenu avec le fournisseur de service du trafic aérien, Belgocontrol, dans son contrat de gestion, ainsi qu'avec l'exploitant de l'aéroport. En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, ce nombre est fixé dans la licence d'exploitation.

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

Une capacité inférieure au nombre maximum de mouvements peut également être prévue pendant la nuit. Contrairement à ce qui est prévu au paragraphe précédent, des procédures de vol qui impliquent un nombre de mouvements inférieur au nombre de mouvements demandés, peuvent être prévues pendant la nuit pour des raisons d'impact plus important des nuisances sonores sur la santé. Dans ce cas, il est question d'une restriction d'exploitation qui, en ce qui concerne Bruxelles-National, peut être introduite conformément à l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National, arrêté qui est une transposition 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.

Section III

Santé

Art. 17

Cet article précise que, dans les dispositions susmentionnées en matière de sécurité et de capacité, les procédures de vol sont élaborées de manière telle que l'impact du trafic aérien sur la santé de la population soit limité. Les articles de cette section indiquent ce qu'il convient d'entendre par la limitation de l'impact sur la santé de la population.

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

Art. 18

§ 1. De eerste vorm van impact van vliegverkeer op de gezondheid komt via de geluidshinder die de vliegtuigen creëren. De impact van geluidshinder op de gezondheid is onderzocht door de WGO die de impact van omgevingslawaai op de gezondheid door slaapverstoring als een functie ziet van het pieklawaai, het gemiddeld geluidsniveau, de frequentie van de geluidsevenementen, het verschil tussen pieklawaai en achtergrondlawaai en de frequentie van de geluidscomponenten. Op basis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 heeft de federale overheid geen bevoegdheid inzake geluid.

§ 2. Om dit resultaat te bereiken, is bepaald dat de vliegprocedures op zo'n manier uitgewerkt worden dat de actieplannen die op basis van de Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai aangenomen worden, kunnen nageleefd worden. Deze richtlijn is nog niet omgezet in Belgisch recht voor wat betreft de luchthaven Brussel-Nationaal. Er is aan de Koning een machtiging toegekend om te bepalen met welke actieplannen er rekening moet gehouden worden. Op die manier kan hij het actieplan aanduiden dat zal aangenomen worden door middel van een samenwerkingsakkoord. Een dergelijk akkoord is noodzakelijk om deze kwestie te regelen aangezien de bevoegdheden van de federale overheid en de gewesten zodanig nauw met elkaar verbonden zijn dat de respectievelijke entiteiten hun bevoegdheden niet eenzijdig kunnen uitoefenen met respect voor het principe van proportionaliteit. Mocht de wet ook toepasbaar worden op andere luchthavens dan Brussel-Nationaal, dan zou de Koning ofwel de actieplannen aanduiden die reeds van kracht zouden zijn, ofwel, indien de plannen aangenomen moeten worden door middel van een gezamenlijk initiatief van de verschillende entiteiten (federaal en gewesten), de plannen die worden gemaakt op basis van een samenwerkingsakkoord.

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

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

Art. 18

§ 1^{er}. La première forme d'impact du trafic aérien sur la santé vient des nuisances sonores créées par les avions. L'impact des nuisances sonores sur la santé est analysé par l'OMS, qui considère l'impact du bruit environnant sur la santé par perturbation du sommeil comme étant fonction de la limite de bruit, du niveau de bruit moyen, de la fréquence des événements sonores, de la différence entre la limite de bruit et le bruit de fond et de la fréquence des composants sonores. Sur la base de la loi spéciale du 8 août 1980, les autorités fédérales ne sont pas compétentes en matière de bruit.

§ 2. Pour atteindre ce résultat, il est prévu que les procédures de vol sont élaborées de manière telle que les plans d'action qui sont adoptés sur la base de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement puissent être respectés. Cette directive n'a pas encore été transposée en droit belge en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National. Le Roi est habilité à déterminer les plans d'actions qui doivent être pris en considération. Il pourra ainsi désigner le plan d'action qui sera adopté par le biais d'un accord de coopération. Un tel accord doit nécessairement intervenir pour régler cette question, les compétences de l'État fédéral et des Régions étant à ce point imbriquées que les entités respectives ne peuvent exercer unilatéralement leurs compétences dans le respect du principe de proportionnalité. Si la loi devait également s'appliquer à d'autres aéroports que celui de Bruxelles-National, le Roi désignerait les plans d'action en vigueur ou, si ces plans devaient être adoptés dans le cadre d'une initiative commune de diverses entités (pouvoir fédéral et Régions), les plans issus d'un accord de coopération.

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

Art. 19

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

Art. 20

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

*Onderafdeling II**De impact van de gasemissies*

Art. 21

Dit artikel bepaalt dat er bij het bepalen van vliegprocedures rekening gehouden moet worden met de

Art. 19

Cet article précise que l'impact sonore doit être présenté par le biais d'une cartographie du bruit, ainsi qu'il est prévu dans la législation européenne et plus particulièrement dans la directive 2002/49/CE précitée. Le Roi est habilité à déterminer les cartographies du bruit qui doivent être prises en considération. Il pourra ainsi indiquer quelles sont les cartes requises en vertu des instruments internes de transposition de la directive précitée et quelles sont les autorités habilitées à établir ces cartes. Bien que les Régions soient compétentes pour établir cette cartographie du bruit, une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales devrait avoir lieu, notamment en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, en vue de mettre au point une méthodologie d'établissement des cartographies du bruit qui serviront de base à l'élaboration d'un plan d'action commun. Le cadre de cette concertation devrait être fixé dans un accord de coopération conclu entre les différentes entités concernées.

Art. 20

Cet article précise que la cartographie du bruit et les plans d'action mentionnés dans les deux articles précédents sont établis par la ou les autorités compétentes pour les aéroports qui auront été désignées par le Roi, étant entendu que seront désignées les autorités habilitées par les instruments internes de transposition de la directive 2002/49/CE précitée. En d'autres termes, la compétence du Roi est limitée au constat qu'une autorité est compétente, en vertu des instruments de transposition, pour établir des cartographies du bruit et des plans d'action. En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, l'autorité fédérale et les autorités régionales devraient se concerter, notamment en vue de créer une autorité commune compétente en la matière, autorité qui serait désignée par le Roi sur la base de cet article. Le cadre de cette concertation devrait être fixé dans un accord de coopération conclu entre les différentes entités concernées.

*Sous-section II**L'impact des émissions de gaz*

Art. 21

Cet article précise que lors de la détermination des procédures de vol, il faut tenir compte de l'impact des

impact van de emissies van gassen van vliegtuigen. Op dit moment is er geen indicatie dat de aard en de hoeveelheid van de emissies van de vliegtuigen, in verhouding tot andere pollutie-bronnen, van die aard is dat ze een substantiële impact hebben op de gezondheid van de omwonenden. Er is uit voorzorg bepaald dat bij een wijziging van een vliegprocedure de impact moet nagegaan worden.

HOOFDSTUK IV

Controle

Art. 22

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

Art. 23

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

HOOFDSTUK V

Adviesorganen

Art. 24

Deze bepaling machtigt de Koning om een adviescommissie te creëren in elke luchthaven waarop deze wet van toepassing is. Die commissie zou op dienstige wijze bestaan uit vertegenwoordigers van de overheid die bevoegd is voor de opmaak van de geluidsbelastingkaart en de actieplannen alsmede voor de oprichting van omwonendenverenigingen van de BATA (*Belgian Air Transport Association*), van pilotenverenigingen enzovoort. De Koning regelt de werking en de samenstelling ervan.

Art. 25 en 26

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

émissions de gaz des moteurs d'aviation. À l'heure actuelle, rien ne permet de supposer que les émissions de moteurs d'aviation auraient, de par leur nature et leur quantité, un impact plus substantiel sur la santé des riverains que d'autres sources de pollution. Par précaution, il est précisé que dès qu'une procédure de vol est modifiée, l'impact de cette modification doit être analysé.

CHAPITRE IV

Contrôle

Art. 22

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.

Art. 23

Cet article prévoit un système de rapportage des infractions aux procédures de vol.

CHAPITRE V

Organes consultatifs

Art. 24

Cette disposition habilite le Roi à créer une commission consultative dans chaque aéroport visé par la loi. Cette commission serait utilement composée de représentants de l'autorité compétente pour établir les cartographies du bruit et les plans d'actions, d'associations de riverains, de l'association belge des transporteurs aériens (BATA), de pilotes, etc. Le Roi en fixe le fonctionnement et la composition.

Art. 25 et 26

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

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Art. 27

Deze bepaling regelt de overgangperiode tussen het moment van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel en het moment van de aanneming van nieuwe permanente vliegprocedures op basis van deze wet.

Zoals hoger aangegeven, bestaat het doel van deze wet erin de nodige veiligheid en stabiliteit te geven aan het luchtverkeer en wil ze rechtszekerheid bieden aan de burgers en overheden van dit land, met inachtneming van de rechten van de omwonenden van de luchthavens (onder meer hun recht op een gezond leefmilieu). Het wetsvoorstel heeft met deze wet een kader uitgewerkt waarin al deze belangen tegen elkaar moeten worden afgewogen voor de vaststelling van de vliegprocedures. Het doorlopen van de door dit wetsvoorstel ingestelde procedure, die in het bijzonder een aantal doorgedreven impactstudies behelst, neemt geruime tijd in beslag. Het is dan ook logisch dat de vliegprocedures die van kracht zijn tijdens de overgangperiode aangenomen kunnen worden en uitwerking kunnen hebben zonder dat daartoe de nieuwe wettelijke procedure moet worden doorlopen. Anders oordelen zou tot gevolg hebben dat de vereiste veiligheid van het luchtverkeer ernstig in het gedrang kan worden gebracht. Het ontbreken van een overgangsmaatregel zou bovendien verregaande economische gevolgen kunnen hebben. Deze bepaling betekent echter niet dat er met de veiligheids-, capaciteits- en gezondheidscriteria bedoeld in dit wetsvoorstel geen rekening moet gehouden worden.

Deze bepaling voorziet dat de voorlopige vliegprocedures, die van toepassing zijn tijdens een overgangperiode, door een in Ministerraad overlegd besluit worden aangenomen en bekrachtigd door het Parlement. Deze bekrachtiging kent bovendien, voor een bepaalde periode, kracht van wet toe aan de op die manier zo aangenomen voorlopige vliegprocedures. Deze bevestiging is gerechtvaardigd door het feit dat de uitvoerende macht, in het huidige proces, nooit een openbaar onderzoek verricht, zelfs als die macht altijd veiligheids-, capaciteitsstudies en milieu-effectenevaluaties verricht. Om de voorwaarden voor het vastleggen van de vliegprocedures zoals beschreven in voorliggende wet maximaal te benaderen, is het gepast aan de instelling die het volk vertegenwoordigt de mogelijkheid te geven om zich uit te spreken over de door de Koning vastgestelde procedure. Indien de wetgevende macht het koninklijk besluit niet binnen de twaalf maanden na zijn inwerkingtreding heeft goedgekeurd, houdt het op uitwerking te hebben.

CHAPITRE VI

Dispositions finales

Art. 27

Cette disposition règle la période transitoire entre le moment de l'adoption de la présente proposition de loi et le moment de l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de la présente loi.

Comme indiqué ci-dessus, le but de cette loi est d'offrir la sécurité et la stabilité nécessaires au trafic aérien et de donner une sécurité juridique aux citoyens et aux autorités de ce pays, dans le respect des droits des riverains des aéroports (entre autres leur droit à un environnement sain). La proposition de loi crée un cadre dans lequel tous ces intérêts sont mis en balance en vue de l'élaboration des procédures de vol. La procédure décrite dans cette proposition de loi, qui comporte en particulier plusieurs études d'impact approfondies, est très longue. Il est dès lors logique que les procédures de vol qui sont d'application pendant la période transitoire puissent être adoptées et produire leurs effets indépendamment de la nouvelle procédure légale. Une autre interprétation aurait pour conséquence de mettre gravement en danger la nécessaire sécurité du trafic aérien. L'absence de disposition transitoire pourrait en outre avoir des conséquences économiques graves. Cette disposition ne signifie toutefois pas que les critères de sécurité, de capacité et de santé visés dans cette proposition de loi ne doivent pas être pris en considération.

Cette disposition prévoit que les procédures de vol provisoires, d'application pendant la période transitoire, sont adoptées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres et ratifiées par le Parlement. En outre, cette ratification confère, pour une période déterminée, force de loi aux procédures de vol provisoires ainsi adoptées. Cette ratification est justifiée par le fait que le pouvoir exécutif, dans la procédure actuelle, ne réalise jamais d'enquête publique, même s'il réalise toujours des études de sécurité et de capacité et des évaluations des incidences sur l'environnement. Pour approcher le plus possible les conditions d'élaboration des procédures de vol telles qu'elles sont décrites dans la présente loi, il convient de confier à l'institution qui représente le peuple la possibilité de se prononcer sur la procédure fixée par le Roi. Si le pouvoir législatif n'a pas approuvé l'arrêté royal dans les douze mois de son entrée en vigueur, celui-ci cesse de produire ses effets.

De geldigheid van deze wettelijke bekrachtiging mag de nodige periode voor de aanneming van een nieuwe vliegprocedure op basis van de voorliggende wet niet overschrijden. In ieder geval, vervalt ze op 1 september 2008. Deze periode is geacht de noodzakelijke stabiliteit aan de uitvoerende macht te bieden om op een serene manier de uitwerking van de nieuwe vliegprocedures aan te vatten, volgens de voorschriften van deze wet.

Art 28

Dit artikel bepaalt inwerkingtreding.

De toepassing van bepaalde artikelen is enkel mogelijk als richtlijn 2002/49/EG in Belgisch recht wordt omgezet en als de omzetting van die richtlijn de Federale Staat toelaat om vliegprocedures uit te werken. Daarom kunnen de artikelen die zich op deze richtlijn baseren slechts in werking treden op de datum bepaald door de Koning.

Renaat LANDUYT (sp.a-spirit)

La validité de cette ratification légale ne peut dépasser la période nécessaire pour l'adoption d'une nouvelle procédure de vol sur la base de la présente loi. En tout état de cause, elle expire le 1^{er} septembre 2008. Cette période est censée offrir la stabilité nécessaire au pouvoir exécutif pour entamer sereinement l'élaboration de nouvelles procédures de vol, suivant les dispositions de la loi proposée.

Art. 28

Cet article porte entrée en vigueur.

L'application de certains articles n'est possible que si la directive 2002/49/CE est transposée en droit belge et si la transposition de cette directive permet à l'État fédéral d'élaborer des procédures de vol. C'est la raison pour laquelle les articles qui se basent sur cette directive n'entrent en vigueur qu'à la date fixée par le Roi.

WETSVOORSTEL

HOOFDSTUK I

Algemene bepaling

Artikel 1

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

HOOFDSTUK II

Doelstellingen en begrippen

Art. 2

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

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

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

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

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

4° EUROCONTROL: de Europese Organisatie voor de veiligheid van de Luchtvaart, opgericht door het Internationaal Verdrag tot Samenwerking in het belang

PROPOSITION DE LOI

CHAPITRE PREMIER

Disposition généraleArticle 1^{er}

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

CHAPITRE II

Objectifs et notions

Art. 2

Les procédures de vol relatives aux aéroports sont établies conformément à la présente loi et visent à garantir l'exploitation sûre, stable et durable de l'espace aérien, compte tenu des exigences en matière de sécurité, de capacité et de santé de la population.

Art. 3

Pour l'application de la présente loi, on entend par:

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

2° Service du contrôle de la circulation aérienne: service assuré dans le but, d'une part, d'empêcher les abordages ou collisions entre aéronefs et les collisions, sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs et des obstacles et, d'autre part, de régulariser et d'accélérer 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 y 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

van de Veiligheid van de Luchtvaart, ondertekend op 13 december 1960 te Brussel en goedgekeurd door de wet van 12 maart 1962, zoals gewijzigd door het protocol van Brussel van 12 februari 1981, goedgekeurd door de wet van 16 november 1984;

5° Overeenkomst van Chicago: de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, goedgekeurd door de wet van 30 april 1947;

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

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

8° IATA: de «*International Air Transport Association*», een coöperatieve naar Canadees recht, gevestigd te Montréal;

9° IATA-seizoenen: het winter- en zomerseizoen, zoals gedefinieerd door IATA;

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

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

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

13° Veiligheidseisen: het geheel van Belgische en internationale reglementering met betrekking tot de veiligheid van de luchtverkeersleiding (normen van Eurocontrol, conventie van Chicago, windnormen, verordening 2096/2005/EG, enz.);

14° Minister: de minister bevoegd voor de luchtvaart;

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

sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960 à Bruxelles et ratifiée par la loi du 12 mars 1962, telle qu'elle a été modifiée par le protocole de Bruxelles du 12 février 1981, ratifié par la loi du 16 novembre 1984;

5° Convention de Chicago: la Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago et ratifiée par la loi du 30 avril 1947;

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

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

8° IATA: «*International Air Transport Association*», association coopérative de droit canadien, dont le siège est à Montréal;

9° Saisons IATA: saisons hivernale et estivale telles que définies par l'IATA;

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

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

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

13° Exigences de sécurité: ensemble des réglementations belges et internationales relatives à la sécurité de la circulation aérienne (normes Eurocontrol, convention de Chicago, normes de vent, règlement 2096/2005/CE, etc.);

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

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

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

17° Luchthaven: een civiele luchthaven op het Belgisch grondgebied waarop per kalenderjaar meer dan 50 000 vliegbewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen plaatsvinden, rekening houdend met het gemiddelde over de laatste drie kalenderjaren voordat de bepalingen van deze wet worden toegepast;

18° Civiele subsonische vliegtuigen: vliegtuig met een gecertificeerde maximum-startmassa van 34.000 kg of meer of met een gecertificeerde maximumcapaciteit voor het betrokken vliegtuigtype van meer dan 19 stoelen, de uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend;

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

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

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

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

23° Geluidsbelastingkaart: weergave van gegevens omtrent een bestaande of voorspelde geluidssituatie in termen van een geluidsbelastingsindicator, overschrijding van een geldende relevante grenswaarde, aantal blootgestelde personen of aantal woningen dat in een bepaald gebied blootgesteld is aan bepaalde waarden van een geluidsbelastingsindicator;

24° actieplan: het plan bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaai-vermindering.

25° Risico: de combinatie van de totale waarschijnlijkheid of frequentie waarmee een schadelijk gevolg van een gevaar zich zal voordoen, en de ernst van dat gevolg.

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

17° Aéroport: un aéroport civil situé sur le territoire belge dont le trafic excède 50 000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire, en tenant compte de la moyenne enregistrée au cours des 3 années calendaires précédant l'application des dispositions de la présente loi;

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

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

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

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

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

23° Cartographie du bruit: la représentation de données décrivant une situation sonore existante ou prévue en fonction d'un indicateur de bruit, indiquant les dépassements de valeurs limites pertinentes en vigueur, le nombre de personnes exposées dans une zone donnée ou le nombre d'habitations exposées à certaines valeurs d'un indicateur de bruit dans une zone donnée;

24° Plan d'action: le plan visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit.

25° Risque: la combinaison de la probabilité la plus élevée ou de la fréquence d'un événement aux conséquences dommageables provoqué par un danger et de la gravité de ces conséquences.

HOOFDSTUK III

Bepalen van vliegprocedures

Afdeling I

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

Art. 4

§ 1. De permanente vliegprocedures die volgens de bepalingen van deze afdeling zijn tot stand gebracht, worden goedgekeurd door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, behoudens wanneer toepassing wordt gemaakt van artikel 12.

§ 2. De permanente vliegprocedures worden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* en in de AIP na goedkeuring ervan bedoeld in de vorige paragraaf.

Art. 5

§ 1. Een permanente vliegprocedure kan slechts worden gewijzigd door een nieuwe permanente vliegprocedure en kan slechts opgeschort worden door een tijdelijke vliegprocedure.

§ 2. Een permanente vliegprocedure moet in ieder geval gewijzigd worden op initiatief van de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten wanneer een opvolgingsstudie inzake veiligheid een onaanvaardbaar veiligheidsrisico vaststelt. De artikels 6, §§ 1, 1^o, en 2, en 8 tot 12 zijn van toepassing.

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

Art. 6

§ 1. Het proces van totstandkoming van de permanente vliegprocedures kan worden ingeleid door de minister of een van de volgende instanties:

1^o De verlener van luchtverkeersleidingsdiensten;

CHAPITRE III

Élaboration des procédures de vol

Section première

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

Art. 4

§ 1^{er}. Les procédures de vol permanentes élaborées selon les dispositions de la présente section sont approuvées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sauf lorsqu'il est fait application de l'article 12.

§ 2. Les procédures de vol permanentes sont publiées au *Moniteur belge* et dans l'AIP après avoir été approuvées conformément au paragraphe précédent.

Art. 5

§ 1^{er}. Une procédure de vol permanente ne peut être modifiée que par une nouvelle procédure de vol permanente et ne peut être suspendue que par une procédure de vol temporaire.

§ 2. Une procédure de vol permanente doit en tout cas être modifiée à l'initiative du prestataire de services de 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, §§ 1^{er}, 1^o, et 2, et 8 à 12 sont d'application.

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

Art. 6

§ 1^{er}. Le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes peut être initié par le ministre ou par une des instances suivantes:

1^o Le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne;

2° De rechtspersoon die een luchthaven uitbaat, voor zover het vliegprocedures betreft die uitsluitend van toepassing zijn op de luchthaven die hij uitbaat;

3° De voorzitters van de in artikel 24 en volgende bedoelde respectieve adviescommissies voor de vliegprocedures voor zover het vliegprocedures betreft die uitsluitend van toepassing zijn op de luchthaven waarvoor de adviescommissie voor de vliegprocedures bevoegd is;

4° autoriteit of autoriteiten waarvan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de bevoegdheid voor de opmaak van de actieplannen betreffende de luchthavens heeft vastgesteld.

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

Art. 7

De minister brengt de instanties bedoeld in het vorige artikel binnen dertig dagen op de hoogte van zijn gemotiveerde beslissing om de procedure voor de totstandkoming of wijziging van permanente vliegprocedures al dan niet te starten.

Art. 8

§ 1. De minister stuurt het voorstel van permanente vliegprocedure naar de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten die een veiligheidsstudie levert waarin, binnen het kader van zijn bevoegdheden, wordt nagegaan of het criterium in artikel 15 wordt nageleefd.

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

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

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

§ 5. In het geval de eindconclusie van de veiligheidsstudie positief is, laat de aanvrager op zijn kosten, een

2° La personne morale qui exploite un aéroport, dans la mesure où les procédures de vol sont uniquement applicables à l'aéroport qu'elle exploite;

3° Les présidents des commissions consultatives respectives visées aux articles 24 et suivants et compétentes pour les procédures de vol, à condition qu'il s'agisse de procédures de vol uniquement applicables à l'aéroport pour lequel la commission consultative est compétente;

4° La ou les autorités dont le Roi a, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, constaté la compétence dans le cadre de l'établissement des plans d'action relatifs aux aéroports.

§ 2. Ces instances transmettent leur proposition 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 la procédure d'élaboration ou de modification des procédures de vol permanentes. Cette information a lieu dans les 30 jours.

Art. 8

§ 1^{er}. Le ministre envoie la proposition de procédure de vol permanente au prestataire des services de contrôle de la circulation aérienne, qui fournit une étude de sécurité dans laquelle il vérifie, 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 pour les tiers, validée par la DGTA et transmise au ministre et aux autres instances visées à l'article 6 dans les soixante jours qui suivent l'envoi de la proposition conformément au §1^{er}.

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

§ 4. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, une étude de capacité est réalisée, à la demande du ministre, conjointement par la personne morale qui exploite l'aéroport et le prestataire des services de contrôle de la circulation aérienne. Cette étude vérifie le respect du critère visé à l'article 16.

§ 5. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, le demandeur fait réaliser, à ses

milieueffectenstudie, met daarin een luik betreffende de impact op de gezondheid, verrichten door onafhankelijke expert.

Deze studies verifiëren de naleving van het criterium bedoeld in de artikels 17 tot 21 en de geldende reglementeringen.

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

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

Art. 9

De instanties bedoeld in artikel 6, § 1, 1° en 3°, bezorgen binnen dertig dagen volgend op de ontvangst van de studies inzake capaciteit, gezondheid en leefmilieu hun gemotiveerd advies betreffende de voorgestelde permanente vliegprocedures aan de minister.

De andere instanties bedoeld in artikel 6 mogen een advies uitbrengen binnen dezelfde voorwaarden zoals voorzien in het eerste lid.

Art. 10

De minister organiseert, binnen vijftien dagen na ontvangst van alle adviezen bedoeld in het vorige artikel, een openbaar onderzoek betreffende de voorgestelde permanente vliegprocedure, dat zestig dagen duurt.

De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de nadere regels voor de organisatie van het openbaar onderzoek.

Art. 11

Het voorstel van vliegprocedure mag tijdens het proces van totstandkoming geamendeerd worden door de Minister teneinde rekening te houden met de studies, adviezen en resultaten van het openbaar onderzoek.

De instellingen die de studies gerealiseerd hebben, brengen een advies uit binnen dertig dagen over de eventuele amendementen.

Art. 12

Wanneer op het einde van deze totstandkoming de minister beslist om het voorstel van permanente vliegprocedure niet ter goedkeuring aan de Koning voor te

frais, par un expert indépendant, une étude des incidences sur l'environnement, comportant un volet relatif à l'impact sur la santé.

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

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

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

Art. 9

Les instances visées à l'article 6, §1^{er}, 1° et 3°, font parvenir au ministre, dans les trente jours qui suivent la réception des études de capacité, de santé et d'environnement, leur avis motivé sur les procédures de vol permanentes proposées.

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

Art. 10

Le ministre organise dans les quinze jours qui suivent la réception de tous les avis visés à l'article précédent, une enquête publique relative à la procédure de vol permanente proposée, qui dure soixante jours.

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

Art. 11

La proposition de procédure de vol peut être amendée par le ministre pendant le processus d'élaboration, afin de tenir compte des études, avis et résultats de l'enquête publique.

Les organismes ayant réalisé les études rendent un avis sur les amendements éventuels dans les trente jours.

Art. 12

Lorsque à la fin de ce processus d'élaboration, le ministre décide de ne pas soumettre la proposition de procédure de vol permanente à l'approbation du Roi, il

leggen, deelt hij zijn gemotiveerde beslissing mee aan de instanties bedoeld in artikel 6.

Afdeling II

Tijdelijke vliegprocedures

Art. 13

§ 1. Onder voorbehoud van de toepassing van artikel 14, worden tijdelijke vliegprocedures vastgesteld om tijdelijke gebeurtenissen te regelen of ten gevolge van een opvolgingsstudie inzake veiligheid die gerealiseerd werd conform de verordening 2096/2005/EG van de Commissie van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten.

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

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

§ 3. De tijdelijke vliegprocedures worden vastgesteld door de Nationale Toezichhoudende Instantie op advies van de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten.

De bepalingen van afdeling I zijn niet van toepassing op de totstandkoming van een tijdelijke vliegprocedure

§ 4. De tijdelijke vliegprocedures worden gepubliceerd per NOTAM.

§ 5. De Nationale Toezichhoudende Instantie informeert de minister en de instanties als bedoeld in artikel 6 van de aanneming van een tijdelijke vliegprocedure.

Afdeling III

Uitzonderingen in het uitvoeren van de vliegprocedures

Art. 14

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

communiquer sa décision motivée aux instances visées à l'article 6.

Section II

Procédures de vol temporaires

Art. 13

§ 1^{er}. Sous réserve de l'application de l'article 14, les procédures de vol temporaires sont établies soit en vue de régler des événements ponctuels, soit à la suite d'une étude de suivi de la sécurité réalisée conformément au règlement 2096/2005/CE de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.

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

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

§ 3. Les procédures de vol temporaires sont arrêtées par l'autorité de surveillance nationale sur avis du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne.

Les dispositions de la section première ne sont pas d'application pour l'élaboration des procédures de vol temporaires.

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

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

Section III

Dérogations dans l'exécution des procédures de vol

Art. 14

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

De gezagvoerder van een luchtvaartuig mag afwijken van de vliegprocedures om veiligheidsredenen, na toestemming, behoudens overmacht, van de controledienst van het luchtverkeer.

HOOFDSTUK IV

Criteria voor het bepalen van vliegprocedures

Afdeling I

Veiligheid van de vliegprocedures

Art. 15

De vliegprocedures komen tot stand met respect voor de veiligheidseisen.

Afdeling II

Capaciteit

Art 16

§ 1. De vliegprocedures worden tot stand gebracht zodanig dat het maximum aantal bewegingen per uur, vastgesteld in de exploitatielicentie van de betrokken luchthaven, of, bij afwezigheid van een licentie, in de normen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO) en internationale gebruiken, kan bereikt worden.

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

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

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

CHAPITRE IV

Critères pour l'élaboration de procédures de vol

Section première

Sécurité des procédures de vol

Art. 15

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

Section II

Capacité

Art. 16

§ 1^{er}. Les procédures de vol sont élaborées afin de permettre d'atteindre le nombre maximal de mouvements par heure, fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des usages internationaux.

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

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

Afdeling III

Gezondheid

Art. 17

De vliegprocedures worden zodanig uitgewerkt dat de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van de bevolking beperkt wordt.

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

Art. 18

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

§ 2. De vliegprocedures laten de uitvoering van de actieplannen toe. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de actieplannen waarmee rekening moet gehouden worden.

Art. 19

De geluidsimpact is weergegeven door een geluidsbelastingkaart die de huidige geluidssituatie beschrijft. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de geluidsbelastingkaart waarmee rekening moet gehouden worden.

Art. 20

De geluidsbelastingkaart en de actieplannen worden opgemaakt door de autoriteit of autoriteiten waarvan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad heeft vastgesteld dat zij bevoegd is of zijn om deze op te maken.

*Onderafdeling II**De impact van de gasemissies*

Art. 21

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

Section III

Santé

Art. 17

Les procédures de vol sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population.

*Sous-section première**Les effets des nuisances sonores sur la santé*

Art. 18

§ 1^{er}. Les procédures de vols élaborées limitent l'impact du trafic aérien sur la santé de la population en matière de nuisances sonores.

§ 2. Les procédures de vol permettent l'exécution des plans d'action. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les plans d'action dont il y a lieu de tenir compte.

Art. 19

L'impact sonore est rendu par une cartographie du bruit décrivant la situation sonore existante. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, la cartographie du bruit dont il y a lieu de tenir compte.

Art. 20

La cartographie du bruit et les plans d'action sont établis par la ou les autorités dont le Roi a, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, constaté la compétence pour les établir.

*Sous-section II**Les effets des émissions de gaz*

Art. 21

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

HOOFDSTUK V

Controle

Art. 22

De naleving van de vliegprocedures door de vliegtuigen wordt gecontroleerd overeenkomstig de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling van de luchtvaart.

Art. 23

De bevoegde autoriteit maakt jaarlijks een verslag op over de vastgestelde overtredingen en het gevolg dat eraan gegeven is. Dit verslag wordt aan de regering en aan de Wetgevende Kamers overgemaakt.

HOOFDSTUK VI

Adviesorganen

Art. 24

§ 1. De Koning richt voor elke luchthaven een adviescommissie inzake vliegprocedures op.

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

Art. 25

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

Art. 26

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

CHAPITRE V

Contrôle

Art. 22

Le respect par les aéronefs des procédures de vol est contrôlé conformément à la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Art. 23

L'autorité compétente établit chaque année un rapport sur les infractions constatées et sur la suite qui y a été donnée. Ce rapport est transmis au gouvernement et aux chambres législatives.

CHAPITRE VI

Organes consultatifs

Art. 24

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

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

Art. 25

La commission consultative en matière de procédures de vol a pour objet d'émettre des avis, de faire des recommandations et de formuler des propositions sur toutes les matières relatives aux procédures de vol et qui relèvent du champ d'application de la présente loi, et ce, de sa propre initiative ou à la demande de l'exploitant de l'aéroport, de la DGTA ou du ministre.

Art. 26

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

HOOFDSTUK VII

Slotbepalingen

Art. 27

In afwachting van nieuwe permanente vliegprocedures krachtens deze wet, bepaalt de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de voorlopig geldende vliegprocedures. Hoofdstuk II, afdeling I is hierop niet van toepassing

Een ontwerp van wet houdende bekrachtiging van het in het vorige lid bedoelde koninklijk besluit wordt ingediend in de Kamer van volksvertegenwoordigers binnen drie maanden volgend op de inwerkingtreding van het koninklijk besluit. Bij afwezigheid van bekrachtiging binnen twaalf maanden na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit, houdt het koninklijk besluit op uitwerking te hebben. De bevestiging heeft terugwerkende kracht tot de datum van inwerkingtreding van het koninklijk besluit en geldt tot de inwerkingtreding van nieuwe permanente vliegprocedures krachtens deze wet doch ten laatste tot 1 september 2008.

Art. 28

De artikelen 6, § 1, 4°, 18, §§ 2, 19 en 20 treden in werking op een door de Koning te bepalen datum.

18 juli 2007

Renaat LANDUYT (sp.a-spirit)

CHAPITRE VII

Dispositions finales

Art. 27

En attendant l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de la présente loi, le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les procédures de vol provisoirement applicables. La section première du chapitre II ne s'y applique pas.

Un projet de loi portant confirmation de l'arrêté royal visé à l'alinéa précédent est déposé à la Chambre des représentants dans les trois mois de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal. À défaut de confirmation dans les douze mois de son entrée en vigueur, l'arrêté royal cesse de produire ses effets. La confirmation rétroagit à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté précité et vaut jusqu'à l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de la présente loi et au plus tard jusqu'au 1^{er} septembre 2008.

Art. 28

Les articles 6, § 1^{er}, 4°, 18, §§ 2, 19 et 20 entrent en vigueur à la date déterminée par le Roi.

18 juillet 2007