

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2024

9 september 2024

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

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

(ingediend door mevrouw Britt Huybrechts c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2024

9 septembre 2024

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

modifiant
la loi spéciale du 8 août 1980
de réformes institutionnelles
en vue de régionaliser l'aéroport national

(déposée par Mme Britt Huybrechts et consorts)

SAMENVATTING

De bevoegdheidsverdeling op het vlak van luchtvaart is vandaag versnipperd, in het bijzonder wat de nationale luchthaven betreft. Deze situatie staat een efficiënt luchtvaartbeleid in de weg.

Dit voorstel van bijzondere wet beoogt dat te remediëren door de bevoegdheidsverdeling op het vlak van luchtvaart integraal te homogeniseren. Het beoogt met name de gewesten volledig bevoegd te maken, ook voor de luchthaven van Zaventem en alle daarmee verbonden aspecten.

RÉSUMÉ

La répartition des compétences en matière d'aviation est actuellement fragmentée, en particulier en ce qui concerne l'aéroport national. Cette situation entrave l'efficacité de la politique aéronautique.

Cette proposition de loi spéciale vise à y remédier en homogénéisant intégralement les compétences en matière d'aviation. Elle prévoit plus précisément de confier toutes ces compétences aux Régions, y compris en ce qui concerne l'aéroport de Zaventem et toutes les questions y afférentes.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt, met een aantal aanpassingen, de tekst over van voorstel DOC 55 2779/001.

De verdeling van bevoegdheden op het vlak van mobiliteit wordt voornamelijk geregeld in artikel 6, § 1, X (de openbare werken en het vervoer) en artikel 6, § 1, XII (verkeersveiligheidsbeleid) van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna “BWHI”).

Al sinds de jaren 1980 is mobiliteit grotendeels een gewestelijke bevoegdheid. De Vlaamse regering-Geens IV (1988-1992) was de eerste Vlaamse regering met de bevoegdheid “Mobiliteit”, met Johan Sauwens (VU) als eerste Vlaamse minister van Verkeer. Toch heeft ook de federale overheid nog steeds bevoegdheden op het vlak van mobiliteit, zowel expliciet als impliciet. Dat alles belemmert een efficiënt, coherent en duurzaam mobiliteitsbeleid.

Wij willen door dit voorstel van bijzondere wet de bevoegdheid inzake luchtvaart harmoniseren en de gewesten volledig bevoegd maken, met inbegrip van de luchthaven van Zaventem en alle gerelateerde aspecten. Zoals al wordt toegelicht in DOC 55 2779/001, is dat ook de wens van de ontslagnemende regering-De Croo. De bevoegdheidsoverdracht is dan ook logisch: sinds de regionalisering van de bevoegdheden over regionale luchthavens is de luchthaven van Zaventem de enige luchthaven die nog onder federale controle valt, waardoor zij te maken heeft gehad met een toenemend ongelijk speelveld in vergelijking met de regionale luchthavens. Bovendien werd zij geconfronteerd met de internationale impact van de islamitische terreuraanslagen van 11 september 2001 en het faillissement van Sabena. Al die factoren hebben een aanzienlijke invloed gehad op de in Vlaanderen gelegen luchthaven van Zaventem.

De huidige staatsstructuur zorgt er daarnaast voor dat de economische dynamiek die rond de regionale luchthavens is ontstaan niet kan worden doorgetrokken naar Zaventem. Dat is bijzonder jammer én nefast omdat de luchtvaartsector een toegevoegde waarde levert van ongeveer 6 miljard euro en meer dan 64.000 voltijds equivalenten (VTE's) aan directe en indirecte banen

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en le modifiant, le texte de la proposition DOC 55 2779/001.

La répartition des compétences en matière de mobilité est principalement régie à l'article 6, § 1^{er}, X (travaux publics et transport) et à l'article 6, § 1^{er}, XII (politique en matière de sécurité routière) de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 (ci-après “LSRI”).

La compétence en matière de mobilité est largement régionalisée depuis les années 1980. Au niveau flamand, le gouvernement Geens IV (1988-1992) fut le premier à disposer de la compétence de la mobilité, M. Johan Sauwens (VU) ayant été le premier ministre des Communications de la Flandre. Toutefois, l'autorité fédérale dispose encore de compétences en matière de mobilité, explicites comme implicites, ce qui entrave la mise en place d'une politique efficace, cohérente et durable en matière de mobilité.

La présente proposition de loi spéciale vise à harmoniser les compétences en matière d'aviation et à les confier intégralement aux Régions, y compris en ce qui concerne l'aéroport de Zaventem et toutes les questions y afférentes. Selon les développements de la proposition DOC 55 2779/001, cette harmonisation est également souhaitée par le gouvernement démissionnaire de M. De Croo. Il est par conséquent logique de procéder à ce transfert de compétences. En effet, depuis la régionalisation des compétences en matière d'aéroports régionaux, l'aéroport de Zaventem demeure le seul aéroport qui relève de la compétence de l'autorité fédérale, si bien qu'il a été placé dans des conditions de concurrence de plus en plus inégales par rapport aux aéroports régionaux. En outre, il a subi les conséquences internationales des attentats terroristes islamistes du 11 septembre 2001 et de la faillite de la Sabena, tous ces facteurs ayant eu un impact considérable sur l'aéroport de Zaventem, lequel est établi en Flandre.

De plus, la structure actuelle de l'État empêche d'étendre, à l'aéroport de Zaventem, la dynamique économique qui s'est mise en place autour des aéroports régionaux, ce qui est particulièrement regrettable et néfaste puisque le secteur aérien génère une valeur ajoutée de quelque 6 milliards d'euros et représente, en termes d'emplois directs et indirects, plus de 64.000

genereert, waarvan het merendeel zich rond de luchthaven van Zaventem bevindt.¹

Het gebrek aan een integraal beleid heeft meerdere oorzaken. Zo is er de nooit eindigende discussie over geluidsoverlast, die begon onder de paars-groene regering in de periode 1999-2003. Door middel van verschillende plannen, waarbij vluchten werden verschoven, omgeleid of geconcentreerd, richt het federale beleid zich voornamelijk op dat thema, daarbij vaak niet gehinderd door objectiviteit, noch door gezond verstand (zie in het bijzonder het idee van ontslagnemend minister Gilkinet in de zomer van 2024 om DHL te verbieden in Zaventem nog langer gebruik te maken van bepaalde vliegtuigtypes van Boeing).

Daardoor is de economische ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem, die als economische motor fungeert, onderbelicht gebleven. De luchthaven heeft zich voornamelijk op eigen kracht ontwikkeld, ondanks de talrijke initiatieven die hebben getracht haar vleugellam te maken.

Het zwaartepunt van vele beleidsdomeinen die nodig zijn voor een ondersteunend beleid voor de luchthaven ligt deels bij gewestelijke bevoegdheden, terwijl enkel de regionale luchthavens onder hun beheer vallen. Daardoor heeft het Vlaams Gewest een luchthaven op haar grondgebied waarvoor ze niet direct verantwoordelijk is en geen luchtvaartbeleid op maat kan voeren, ondanks het feit dat de luchthaven te maken heeft met implicaties op gewestelijke bevoegdheden zoals milieu, ruimtelijke ordening en mobiliteit. De federale overheid richt zich vooral op de noodzakelijke aspecten die zij moet organiseren, maar mist een visie op de economische rol van de luchthaven.

Sinds 1999 hebben maar liefst 11 ministers van Mobiliteit gefaald om overeenstemming te bereiken over het luchthavendossier. Laat dat alvast een bewijs zijn van het feit dat een federale aanpak in dit dossier niet noodzakelijk een betere aanpak is – wel integendeel.

Volgens ons (en, gezien de instemming met voorstel DOC 55 2779/001, ook volgens sommige regeringspartijen) zou het beter zijn dat de gewesten onderling overleg voeren om grensoverschrijdende effecten van de luchthaven van Zaventem aan te pakken en kansen op intergewestelijke werkgelegenheid te maximaliseren. Voor een samenhangend luchtvaartbeleid is het op ieder vlak zinnvoller de bevoegdheden voor de luchthavens volledig toe te kennen aan de gewesten op wier grondgebied zij zich bevinden. Dat maakt het eenvoudiger

¹ Cijfers van maart 2024, zoals gepubliceerd op www.brusselsairport.be

équivalents temps plein (ETP), dont la majorité à proximité de l'aéroport de Zaventem.¹

Les raisons pour lesquelles cette politique est fragmentée sont multiples. Il s'agit par exemple des discussions interminables sur les nuisances sonores, entamées sous le gouvernement arc-en-ciel de 1999-2003, la politique fédérale étant essentiellement axée sur ces nuisances, et s'appuyant, à cet égard, sur des plans qui prévoient le déplacement, le détournement ou la concentration de vols et qui sont souvent dénués d'objectivité et de bon sens (nous songeons, en particulier, à l'idée émise au cours de l'été 2024 par M. Gilkinet, ministre démissionnaire, d'interdire à DHL de continuer à utiliser certains types d'avion du constructeur Boeing à Zaventem).

De ce fait, le développement économique de l'aéroport de Zaventem, qui est un important moteur de notre économie, a été négligé. L'aéroport s'est développé en puisant principalement dans ses propres ressources, en dépit des nombreuses initiatives visant à briser son essor.

Alors que le centre de gravité de nombreuses matières permettant de mener une politique d'accompagnement de l'aéroport se situe en partie au niveau régional, les Régions sont uniquement chargées de la gestion des aéroports régionaux. La Région flamande compte ainsi sur son territoire un aéroport pour lequel elle n'est pas directement compétente et pour lequel elle ne peut pas mener de politique aéronautique sur mesure, malgré les effets de l'existence de cet aéroport sur certaines compétences régionales telles que l'environnement, l'aménagement du territoire et la mobilité. L'autorité fédérale se focalise surtout sur sa mission d'organisation de certains aspects essentiels, sans avoir de vision claire du rôle économique de l'aéroport.

Depuis 1999, pas moins de 11 ministres de la Mobilité ont échoué à atteindre un accord sur le dossier de l'aéroport. Cela démontre à tout le moins que, dans ce dossier, une approche fédérale n'est pas nécessairement plus efficace, bien au contraire.

Selon nous (et selon certains partis du gouvernement, comme en témoigne l'adhésion recueillie par la proposition DOC 55 2779/001), il serait préférable que les Régions dialoguent entre elles afin d'aborder les effets transrégionaux de la présence de l'aéroport et de pouvoir exploiter au maximum les opportunités en termes d'emploi transrégional. Pour pouvoir mener une politique aéronautique cohérente, il serait donc judicieux à tous points de vue d'attribuer entièrement la compétence aéroportuaire aux Régions sur le territoire desquelles

¹ Chiffres de mars 2024 publiés sur www.brusselsairport.be

om elke luchthaven haar rol te laten vervullen en een betere afstemming te kunnen doen binnen een coherent gewestelijk luchtvaartbeleid. Zo hoeft er geen kunstmatig onderscheid te zijn tussen regionale en nationale luchthavens, een situatie die gecreëerd werd door de bijzondere wetgever. Net als bij het havenbeleid, waar geen onderscheid bestaat tussen nationale en regionale havens, speelt de schaal, het aantal passagiers of de hoeveelheid vracht geen rol in de noodzaak van een federale bevoegdheid. Zelfs de grootste vrachtluchthaven valt vandaag niet onder federale bevoegdheid, wat de vraag oproept waarom dat wel zou moeten gelden voor de grootste passagiersluchthaven.

Dit voorstel van bijzondere wet beoogt derhalve:

1° de ontwikkeling van een samenhangender luchtvaartbeleid;

2° de versterking van de samenwerking met ondersteunend beleid, dat essentieel is voor een goede structuur rond de luchthavens;

3° de vereenvoudiging van de intergewestelijke dialoog, zodat duidelijke afspraken kunnen worden gemaakt.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 2

De uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden

Het huidige artikel 6, § 1, X, eerste lid, 7° van de BWHI bepaalt dat de gewesten bevoegd zijn voor de uitrusting en de uitbating van luchthavens en openbare vliegvelden, “met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”. Deze uitzondering wordt opgeheven. De bevoegdheden die de gewesten nu al hebben met betrekking tot de regionale luchthavens en openbare vliegvelden worden nu ook van toepassing op de luchthaven Brussel-Nationaal (Zaventem), die momenteel onder de federale bevoegdheid ressorteert. Dat omvat onder meer, maar is niet gelimiteerd tot de commerciële exploitatie en de uitrusting van de luchthaven. Door deze bepaling worden de uitrusting en de exploitatie van de luchthavens een homogeen gewestelijke bevoegdheid.

De federale overheid behoudt de residuaire bevoegdheid voor algemeen luchtvaartbeleid en luchtverkeer binnen haar grondgebied. Omdat die kwestie niet expliciet

les différents aéroports se situent. Il serait ainsi bien plus simple de faire en sorte que chaque aéroport assume son rôle et de coordonner les missions de chaque aéroport dans cette politique aéronautique régionale cohérente. Il n'est donc pas nécessaire de maintenir la distinction artificielle, introduite par le législateur spécial, entre les aéroports régionaux et l'aéroport national. Il est d'ailleurs à noter qu'en matière portuaire, où aucune distinction n'existe entre port national ou régional, ni l'échelle, ni le nombre de passagers, ni la quantité de marchandises ne justifient de confier une compétence à l'État fédéral. Même le principal aéroport cargo ne relève actuellement pas de la compétence de l'autorité fédérale. Pourquoi le principal aéroport de passagers devrait-il dès lors en relever?

La présente proposition poursuit donc les objectifs suivants:

1° mettre au point une politique aéronautique plus cohérente;

2° renforcer la synergie avec la politique d'accompagnement indispensable à la mise en place d'une structure d'encadrement des aéroports adéquate;

3° simplifier le dialogue interrégional de manière à permettre la conclusion d'accords non équivoques.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

L'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics

L'actuel article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 7°, de la LSRI dispose que les Régions sont compétentes pour l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, “à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National”. Cette exception est abrogée. Les compétences actuellement dévolues aux Régions en matière d'aéroports régionaux et d'aérodromes publics s'appliquent désormais également à l'aéroport de Bruxelles-National (Zaventem), qui relève actuellement de la compétence fédérale. Ces compétences englobent notamment, mais pas seulement, l'exploitation commerciale et l'équipement de l'aéroport. La disposition proposée permet d'homogénéiser la compétence régionale en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports.

L'autorité fédérale conserve la compétence résiduaire de la politique générale en matière de transport aérien et du trafic aérien sur son propre territoire. Dès lors que

wordt vermeld in het genoemde artikel 6, § 1, X, wordt betoogd dat deze bevoegdheid niet aan de gewesten werd overgedragen. Sommigen baseren zich op artikel 6, § 3, 6°, dat overleg vereist tussen de gewestregeringen en de federale overheid met betrekking tot luchtverkeer op regionale luchthavens en openbare vliegvelden, met inbegrip van de relevante rechten. Dit voorstel van bijzondere wet strekt er daarom toe deze materie in de toekomst expliciet toe te wijzen. Daarom wordt artikel 6, § 1, X, eerste lid, 7°, aangevuld met de woorden “de luchtvaart en de uitrusting en exploitatie van luchthavens en openbare vliegvelden”. Bovendien voorziet dit voorstel in de overdracht van politiebevoegdheden met betrekking tot luchtverkeer en luchtverkeersveiligheid aan de gewesten (cf. *infra*, nieuwe bepaling onder artikel 6, § 1, XII, 8°).

De minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van (...) luchthavens en vliegvelden

In ons voorstel stelt artikel 6, § 1, X, eerste lid, 12° de gewesten ertoe in staat om “de minimale technische veiligheidsnormen voor de bouw en het onderhoud van wegen, waterwegen, luchthavens en vliegvelden” vast te stellen (ter vervanging van de huidige tekst). Hierdoor vervalt de verplichting tot overleg tussen de gewesten en de federale overheid over deze normen, zoals bepaald in artikel 6, § 3, 4° met betrekking tot luchthavens en vliegvelden. Momenteel is dit voornamelijk geregeld in de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart (hierna “luchtvaartwet”). Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten al bevoegd voor de minimale technische veiligheidsnormen voor wegen, waterwegen en hun aanhorigheden. Volgens de toelichting bij de bijzondere wet was het niet logisch dat de gewesten, als wegbeheerder en bevoegde autoriteit voor wegbeheer in het algemeen, hiervoor geen bevoegdheid zouden hebben. Daarom zou het niet coherent zijn dat de federale overheid nog steeds bevoegdheid zou hebben over de technische veiligheidsnormen voor luchthavens en vliegvelden, terwijl deze door dit voorstel volledig onder gewestelijke bevoegdheid vallen. Dit voorstel draagt dus de volledige verantwoordelijkheid voor deze kwestie over aan de gewesten, die voortaan bevoegd zullen zijn voor de minimale technische veiligheidsnormen voor de infrastructuur binnen het kader van hun luchtvaartbevoegdheid.

cette matière ne figure pas explicitement dans l'article 6, § 1^{er}, X, susvisé, il est soutenu que cette compétence n'a pas été transférée aux Régions. D'aucuns se fondent sur l'article 6, § 3, 6°, qui instaure une obligation de concertation entre les gouvernements régionaux et l'autorité fédérale en ce qui concerne le trafic aérien sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics, y compris les droits pertinents. C'est pourquoi la présente proposition de loi spéciale vise à attribuer explicitement cette matière à l'avenir. L'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 7°, est dès lors complété par les mots: “l'aviation et l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics”. La présente proposition prévoit également la régionalisation des compétences de police relatives à la navigation aérienne et à la sécurité aérienne (cf. *infra*, nouvelle disposition insérée dans l'article 6, § 1^{er}, XII, 8°).

Les normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des (...) aéroports et des aérodromes

Dans notre proposition, l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 12° habilite les Régions à déterminer “les normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des routes, des voies hydrauliques, des aéroports et des aérodromes” (en remplacement du texte actuel). Cette disposition met fin à l'obligation de concertation entre les Régions et l'autorité fédérale sur ces normes, telle que prévue à l'article 6, § 3, 4°, en ce qui concerne les aéroports et les aérodromes. À l'heure actuelle, cette matière est principalement réglée par la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne (ci-après la “loi sur la navigation aérienne”). Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont déjà compétentes pour les normes techniques minimales de sécurité relatives aux routes, aux voies hydrauliques et à leurs dépendances. Selon les développements de la loi spéciale, il n'était pas logique que les Régions, en leur qualité de gestionnaires de voirie et d'autorités compétentes en matière de gestion des voiries en général, ne soient pas compétentes en la matière. C'est pourquoi il ne serait pas cohérent que le pouvoir fédéral reste compétent pour les normes techniques minimales de sécurité relatives aux aéroports et aux aérodromes, alors que la présente proposition régionalise entièrement ces compétences. La présente proposition transfère donc intégralement cette matière aux Régions, qui seront alors responsables des normes techniques minimales de sécurité pour les infrastructures relevant de leurs compétences dans le domaine de l'aviation.

De reglementering van het luchtverkeer, met inbegrip van de regels van algemene en bijzondere politie op het luchtverkeer

Dit voorstel geeft de gewesten de bevoegdheid over de politieaspecten van het luchtverkeer, momenteel onder de federale verantwoordelijkheid voor algemene politie en verkeersregulering. De gewestelijke bevoegdheid omvat voortaan ook de regelgeving voor luchtverkeersveiligheid. Daardoor wordt de specifieke verplichting van gewestelijke betrokkenheid in artikel 6, § 4, 4° (“het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden”) zonder voorwerp, waardoor ze dient te worden opgeheven. De bevoegdheid voor politie en luchtverkeersveiligheid wordt breed gedefinieerd. De bestaande regels worden vastgesteld in de luchtvaartwet en in het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures, met inbegrip van regels voor reclamesleepvluchten, parachutesprongen, kunstvluchten, formatievluchten, gasballons, luchtschepen, kabelballons en paramotoren. Tal van andere federale maatregelen, zoals exploitatievergunningen voor luchtvaartmaatschappijen, vliegprocedures, technische eisen voor de bemanning, de pilotenopleiding en –certificering, het gebruik van identificatiebadges en het vervoer van gevaarlijke stoffen, vallen onder de nieuwe gewestelijke verantwoordelijkheid. Dit voorstel beoogt ook de overdracht van taken en bevoegdheden van Skeyes, het autonoom overheidsbedrijf dat de luchtverkeersveiligheid in het Belgische luchtruim waarborgt, naar de gewesten.

Britt Huybrechts (VB)
Frank Troosters (VB)
Werner Somers (VB)
Barbara Pas (VB)

La réglementation du trafic aérien, en ce compris les règles de police générale et spéciale du trafic aérien

La présente proposition régionalise la compétence relative aux aspects policiers du trafic aérien, qui relèvent actuellement de la responsabilité fédérale en matière de police générale et de réglementation de la circulation. Dorénavant, la compétence régionale inclura également la réglementation en matière de sécurité de la navigation aérienne. L'obligation spécifique visant à associer les Régions prévue à l'article 6, § 4, 4° (“l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics”) devient dès lors sans objet et il convient de l'abroger. La compétence en matière de police et de sécurité de la navigation aérienne est définie au sens large. Les règles actuelles sont fixées dans la loi sur la navigation aérienne ainsi que dans l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, y compris les vols de remorquage de panneaux publicitaires, les sauts en parachute, les acrobaties aériennes, les vols en formation, les ballons à gaz, les dirigeables, les ballons captifs et les paramoteurs. Toute une série d'autres mesures fédérales, par exemple les licences d'exploitation des compagnies aériennes, les procédures de vol, les exigences techniques en lien avec l'équipage, la formation et la certification des pilotes, l'utilisation de badges d'identification et le transport de matières dangereuses, relèvent de la nouvelle compétence régionale. La présente proposition vise également à régionaliser les tâches et les compétences de Skeyes, l'entreprise publique autonome qui assure la sécurité du trafic aérien dans l'espace aérien belge.

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, laatstelijk gewijzigd bij de bijzondere wet van 30 juli 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder § 1, X, eerste lid, 7° wordt vervangen als volgt: “7° de luchtvaart en de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden;”;

2° de bepaling onder § 1, X, eerste lid, 12° wordt aangevuld met de woorden: “, en van luchthavens en vliegvelden”;

3° § 1, XII wordt aangevuld met een bepaling onder 8°, luidende: “8° de reglementering van het luchtverkeer, met inbegrip van de regels van algemene en bijzondere politie op het luchtverkeer;”;

4° in de bepaling onder § 3, 4° worden de woorden “dijken, luchthavens en vliegvelden” vervangen door de woorden “dijken en luchthavens”;

5° de bepaling onder § 3, 6° wordt opgeheven;

6° de bepaling onder § 4, 4° wordt opgeheven.

14 augustus 2024

Britt Huybrechts (VB)
Frank Troosters (VB)
Werner Somers (VB)
Barbara Pas (VB)

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 30 juillet 2018, les modifications suivantes sont apportées:

1° le § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 7°, est remplacé par ce qui suit: “7° l'aviation et l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics;”;

2° le § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 12°, est complété par les mots: “, ainsi que des aéroports et des aérodromes.”;

3° le § 1^{er}, XII, est complété par un 8° rédigé comme suit: “8° la réglementation du trafic aérien, en ce compris les règles de police générale et spéciale du trafic aérien;”;

4° dans le § 3, 4°, les mots “, des digues, des aéroports et des aérodromes” sont remplacés par les mots “des digues et des aéroports”;

5° le § 3, 6°, est abrogé;

6° le § 4, 4°, est abrogé.

14 août 2024