

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

4 NOVEMBRE 1998

PROPOSITION DE LOI

**visant à interdire à certains types
d'avions l'utilisation nocturne de
l'aéroport de Bruxelles-National**

(Déposée par M. Jacques Vandenhaute)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi a pour but de mieux définir la liste des avions interdits de vol la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National, en interdisant également tous les avions qui ont été faussement déclarés silencieux par l'adjonction d'un silencieux au bout de leurs réacteurs, procédé appelé «*hushkitting*».

Dans le courant des années 80, de nombreuses compagnies aériennes ont modernisé l'ensemble de leur flotte d'avions avec comme conséquence la mise au rebut de la plupart des premiers avions subsoniques à réaction construits entre 1955 et 1965.

Parmi les nombreux types d'avions déclassés, figuraient deux modèles d'avions qui avaient connu un succès commercial considérable :

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

4 NOVEMBER 1998

WETSVOORSTEL

**tot instelling van een verbod op
nachtvluchten van en naar de
nationale luchthaven van Zaventem
voor bepaalde types van vliegtuigen**

(Ingediend door de heer
Jacques Vandenhaute)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de lijst van vliegtuigen die 's nachts de luchthaven van Zaventem niet mogen aandoen, beter uit te werken. Tevens is het de bedoeling dat dit verbod wordt uitgebreid tot alle vliegtuigen die onterecht geluidsarm werden verklaard, omdat achteraan op de straalmotoren een zogenaamde *hushkit* (verder: geluiddempingskit) werd aangebracht.

In de loop van de jaren '80 hebben heel wat luchtvaartmaatschappijen hun vliegtuigvloot volledig gemoderniseerd. Gevolg: de meeste subsonische straalvliegtuigen van de eerste generatie (dat wil zeggen, gebouwd tussen 1955 en 1965) werden van de hand gedaan.

De lijst van uitgesloten vliegtuigtypes bevatte ook twee, commercieel zeer succesvolle modellen:

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

- le Boeing 727, qui fut longtemps l'avion le plus construit au monde;

- le DC 8, qui fut longtemps un des plus grands avions commerciaux du monde.

De nombreux Boeings 727 et DC 8 se retrouvèrent ainsi, en 1980, sur le marché de l'aviation d'occasion après avoir fait les beaux jours des compagnies aériennes du monde entier.

La plupart de ces avions débutèrent alors une seconde carrière comme avions de fret auprès des grandes compagnies aériennes de messagerie (*DHL, TNT, Emery World, Flying Tigers*).

Toutefois, deux techniques différentes ont été utilisées dans l'adaptation de ces avions aux normes internationales en vigueur en matière de limitation des émissions sonores tolérées pour les avions :

- la majorité des DC 8 ont été équipés de nouveaux réacteurs. Ils sont ainsi devenus des DC 8 de la série 70 équipés de 4 réacteurs CFM 56, tout récents, et sont de vrais avions classés dans le chapitre 3 de l'annexe 16 à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, alors que les DC 8 des séries 50 et 60 restent équipés de leurs anciens réacteurs d'origine et sont classés dans le chapitre 2 de cette annexe.

- la plupart des Boeings 727, eux, ont été adaptés. Les réacteurs n'ont pas été remplacés par de nouveaux modèles. On a simplement ajouté un silencieux en bout de réacteur, faisant passer ces avions du chapitre 2 au chapitre 3, alors que ces avions sont toujours équipés de réacteurs anciens, bruyants et polluants.

Il y a donc une réelle différence du niveau de bruit perçu au sol entre un DC 8-70 remotorisé, un DC 8-60 qui n'a pas été adapté ou encore un Boeing 727 qui a été «hushkitté» et équipé d'un silencieux en bout de réacteur. Le DC 8-70 avec ses 4 nouveaux réacteurs est sans conteste le moins bruyant des 3 avions.

La Convention de Chicago du 7 décembre 1944, ratifiée par presque tous les Etats du monde, a donné le jour à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) dont les buts sont de développer les normes de la navigation internationale ainsi que de promouvoir la planification et le développement du transport aérien.

- de Boeing 727, lange tijd het meest gebouwde vliegtuig ter wereld;

- de DC 8, lange tijd een van de grootste commerciële vliegtuigen ter wereld;

Talrijke Boeings 727 en DC 8's, die ettelijke jaren de pronkstukken van luchtvaartmaatschappijen overal ter wereld waren geweest, belandden aldus in 1980 op de markt van de tweedehandsvliegtuigen.

De meeste van die toestellen werden opnieuw in gebruik genomen als vrachtvliegtuig voor de grote luchtvrachtmaatschappijen (*DHL, TNT, Emery World, Flying Tigers*).

Bij de aanpassing van die toestellen aan de inmiddels uitgevaardigde internationale normen tot verlaging van het geluidsniveau dat vliegtuigen mogen produceren, werden evenwel twee verschillende technieken gebruikt:

- de meeste DC 8's werden van nieuwe straalmotoren voorzien. Aldus werden zij omgevormd tot DC 8's van de serie 70, uitgerust met 4 CFM 56-straalmotoren van zeer recente makelij. Zij werden dan ook ondergebracht in hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerlijke luchtvaart. De DC 8's van de series 50 en 60 behielden daarentegen hun oude, oorspronkelijke straalmotoren en werden in hoofdstuk 2 van die bijlage ingedeeld.

- de meeste Boeings 727 werden dan weer gewoon aangepast, wat erop neer komt dat de straalmotoren niet door nieuwe modellen werden vervangen. Achteraan op die motoren plaatste men eenvoudigweg een geluiddemper, waardoor zij van hoofdstuk 2 naar hoofdstuk 3 werden overgeheveld. Niettemin zijn zij nog steeds met oude, luidruchtige en vervuilende straalmotoren uitgerust.

Op de grond neemt men dus een duidelijk verschil waar tussen de geluidsterkte van een met een nieuwe motor uitgeruste DC 8-70, en het geluidsniveau van een onaangepaste DC 8-60 of van een Boeing 727 die, achteraan op de straalmotor, een geluiddempingskit meekreeg. Met zijn vier nieuwe straalmotoren is de DC 8-70 veruit het minst luidruchtige toestel van de drie.

Het Verdrag van Chicago van 7 december 1944, dat door haast alle Staten ter wereld werd bekrachtigd, heeft geleid tot de oprichting van de Organisatie van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart (OIBL). Die heeft zich tot doel gesteld normen inzake internationale luchtvaart uit te werken, alsook de planmatige uitbouw en de ontwikkeling van het luchtvervoer te stimuleren.

L'annexe 16 à la Convention de Chicago fixe les normes acoustiques auxquelles doivent satisfaire les avions subsoniques; dispositions reprises en droit belge dans l'arrêté royal du 5 juin 1980 fixant, en ce qui concerne le bruit émis, les conditions de délivrance et de renouvellement du certificat de navigabilité des avions subsoniques.

L'OACI a décidé, à l'automne 1990, de bannir progressivement du trafic aérien mondial tous les aéronefs relevant du chapitre 2, soit ceux de la vieille génération, et ce, à partir du 1^{er} avril 1995, de telle sorte qu'au 31 mars 2002, tous ces aéronefs soient retirés de la circulation.

Les seuls avions encore autorisés à voler à cette date seront les avions répertoriés dans le chapitre 3 de l'annexe 16, à savoir les avions à réaction subsoniques dont le premier certificat de navigabilité a été délivré après le 6 octobre 1977.

Ces dispositions ont été retranscrites dans le droit communautaire, par la Directive n° 89/629 du Conseil CEE qui limite l'adjonction sur les registres des Etats membres aux seuls avions à réaction subsoniques civils répondant aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16 à partir du 1^{er} novembre 1990, ainsi que par la Directive n° 92/14 du Conseil CEE qui limite l'exploitation au sein des Etats membres aux seuls avions qui répondent aux normes du chapitre 3 à partir du 1^{er} avril 1995, seuls les avions «chapitre 2» âgés de moins de 25 ans pouvant encore être utilisés entre 1992 et 2002.

Un arrêté royal du 20 mai 1997, paru au *Moniteur belge* du 28 mai 1997, a fixé des restrictions de décollage et d'atterrissage la nuit à Bruxelles-National. Cet arrêté précise que le décollage et l'atterrissage des aéronefs classés «chapitre 2» selon les critères de l'OACI, sont interdits entre 23 heures et 7 heures. La publication de cet arrêté fait suite aux nombreux travaux de la Commission de l'Infrastructure et des Communications de la Chambre des représentants depuis le dépôt, en juillet 1995, de ma proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National (Doc. Chambre, n° 47/1-1995 S.E.), proposition de loi qui déterminait également la liste des avions interdits de vol la nuit.

Il est important d'étendre la réflexion en matière d'interdiction de vol la nuit à certains types

Bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago legt de geluidsnormen vast waaraan de subsonische vliegtuigen moeten voldoen; die bepalingen werden in het Belgische recht omgezet, via het koninklijk besluit van 5 juni 1980, tot vaststelling, voor wat betreft het voortgebrachte geluid, van de voorwaarden tot uitreiking en hernieuwing van het bewijs van luchtwaardigheid voor subsonische vliegtuigen.

In het najaar van 1990 heeft de OIBL beslist de hoofdstuk 2-toestellen - die van de oude generatie dus - overal in de wereld geleidelijk uit circulatie te nemen. Die operatie ging op 1 april 1995 van start en moet ertoe leiden dat tegen 31 maart 2002 alle vliegtuigen van die categorie aan de grond blijven.

De enige vliegtuigen die op die datum nog mogen vliegen, zijn die welke in hoofdstuk 3 van bijlage 16 zijn opgenomen, dat wil zeggen, de subsonische vliegtuigen waarvan het eerste bewijs van luchtwaardigheid vóór 6 oktober 1977 werd afgegeven.

Die bepalingen werden opnieuw in communautaire regels omgezet, via Richtlijn nr. 89/629/EEG van de Raad, op grond waarvan alleen de civiele subsonische straalvliegtuigen die vanaf 1 november 1990 voldoen aan de normen van hoofdstuk 3 van bijlage 16, nog aan de registers van de lidstaten mogen worden toegevoegd. Eveneens in dat verband vaardigde de Raad Richtlijn nr. 92/14/EEG uit, op grond waarvan in de lidstaten alleen nog die vliegtuigen mogen worden geëxploiteerd die vanaf 1 april 1995 voldoen aan de normen van hoofdstuk 3. Tussen 1992 en 2002 mogen hoofdstuk 2-vliegtuigen enkel nog worden gebruikt, zo zij minder dan 25 jaar oud zijn.

In een koninklijk besluit van 20 mei 1997 (*Belgisch Staatsblad* van 28 mei 1997) worden beperkingen vastgelegd inzake nachtelijke opstijgingen en landingen op de nationale luchthaven van Zaventem. Krachtens dit besluit mogen luchtvaartuigen die overeenkomstig de criteria van de OIBL in hoofdstuk 2 werden ingedeeld, tussen 23 uur en 7 uur niet opstijgen of landen. De bekendmaking van dit besluit is het resultaat van de diverse werkzaamheden die de Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven heeft verricht, na de indiening, in juli 1995, van mijn wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal (Stuk Kamer, nr. 47/1-1995 B.Z.). Dat wetsontwerp bevatte ook de lijst van vliegtuigen die 's nachts niet mogen vliegen.

Het is van belang het debat in verband met het verbod op nachtvluchten open te trekken naar een

supplémentaires d'avions, et d'anticiper la plupart des mesures qui seront prochainement appliquées aux niveaux international et européen.

Philippe Touwaide, licencié en droit aérien et vice-président de l'Union européenne contre les nuisances des avions (UECNA) a présenté lors du Forum des états généraux de l'écologie politique qui s'est tenu au Parlement européen le 14 novembre 1997 ainsi que lors du colloque de l'Université Catholique de Louvain sur les problèmes juridiques et économiques suscités par l'expansion du trafic aérien en Belgique, une très intéressante étude récapitulative des législations présentes et à venir intitulée «Réglementations et initiatives, tant globales que locales, pour des limitations du transport aérien».

Cette étude reprend toutes les dispositions réglementaires envisagées par la Commission des Communautés européennes. Ainsi le Parlement européen a, en séance du 10 juin 1997, voté 42 résolutions soumises à la Commission en réaction à la consultation européenne sur le «Livre vert de la Commission: une politique future de lutte contre le bruit».

Dans leurs considérants, les parlementaires européens estiment qu'en raison du caractère transfrontalier de la gêne due au bruit, une politique européenne ambitieuse en matière de réduction du bruit doit être mise en place étant donné que le bruit a de graves répercussions sur la santé et sur la qualité de vie des personnes et que du point de vue de la concurrence également, il importe d'encourager les mesures contre le bruit.

En date du 11 mars 1998, la Commission européenne a proposé une directive selon laquelle les appareils équipés de «hushkits» ne pourraient plus s'ajouter dans les registres des aéronefs des états membres de l'Union à partir du 1^{er} avril 1999. Cette législation permettrait d'éviter qu'un flot soudain d'avions anciens atterrissent dans les aéroports de l'Union européenne en détériorant davantage les conditions de vie autour des aéroports, tout en encourageant la poursuite de la modernisation des flottes des compagnies aériennes.

Dans ses considérants, la Commission précise que même si ces avions modifiés respectent formellement la législation communautaire et les normes internationales les plus strictes, les avions «hushkittés» produisent bien plus de bruit que les avions construits actuellement et classés dès le départ dans le chapitre 3.

aantal andere vliegtuigtypes en aldus te anticiperen op het merendeel van de voorschriften die binnenkort op internationaal en Europees vlak van toepassing zullen zijn.

Naar aanleiding van het Forum van de staten-generaal van de ecologische politiek (Europees Parlement, 14 november 1997) en van het colloquium over de juridische en economische problemen als gevolg van de uitbreiding van het luchtverkeer in België (UCL), heeft Philippe Touwaide, licentiaat in het luchtvaartrecht en vice-voorzitter van de Europese Unie tegen Vliegtuighinder (EUVH), een bijzonder interessante studie voorgesteld, met als titel *Réglementations et initiatives, tant globales que locales, pour des limitations du transport aérien* (Voorschriften en initiatieven, van zowel Europese als plaatselijke strekking, tot beperking van het luchtvervoer). Daarin wordt een overzicht gegeven van de huidige en de toekomstige wetgeving.

Deze studie vermeldt alle, door de Commissie van de Europese Gemeenschappen in overweging genomen bepalingen. Zo heeft het Europees Parlement, tijdens de zitting van 10 juni 1997, zijn goedkeuring gehecht aan 42 resoluties die aan de Commissie waren voorgelegd als reactie op het Groenboek van de Commissie over het "toekomstig beleid inzake de bestrijding van geluidshinder".

In hun overwegingen zijn de Europese parlementsleden van oordeel dat de grensoverschrijdende aard van het probleem een ambitieus Europees beleid tot vermindering van de geluidsoverlast noodzakelijk maakt. Geluidshinder heeft immers ernstige gevolgen voor de gezondheid en de levenskwaliteit. Ook om redenen die met concurrentie te maken hebben, is het van belang maatregelen tegen geluidsoverlast aan te moedigen.

Op 11 maart 1998 heeft de Europese Commissie een richtlijn voorgesteld op grond waarvan met een geluiddempingskit uitgeruste toestellen vanaf 1 april 1999 niet langer mogen worden opgenomen in de door de lidstaten bijgehouden registers van luchtvaartuigen. Dankzij die wetgeving zou worden voorkomen dat plots massaal meer oude vliegtuigen de luchthavens van de Europese Unie zouden gaan aandoen, met een verdere verslechtering van de leefomstandigheden van de omwonenden als gevolg. Tevens worden de luchtvaartmaatschappijen er aldus toe aangespoord de aangevatte modernisering van de vloot voort te zetten.

In haar overwegingen preciseert de Commissie dat de met een geluiddempingskit uitgeruste vliegtuigen heel wat lawaaiiger zijn dan de toestellen die tegenwoordig worden gebouwd en van de aanvang af in hoofdstuk 3 worden ingedeeld. Dat zij formeel aan de strengste communautaire regels en internationale normen beantwoorden, verandert daar niets aan.

Lors de la 2108^{ème} session du Conseil européen du Transport, qui s'est tenue à Luxembourg les 17 et 18 juin 1998, réunissant les principaux ministres européens chargés de la politique des Communications et des Transports, s'est dégagée une orientation favorable du Conseil sur le projet de règlement relatif à l'immatriculation et à l'utilisation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés dont le certificat acoustique a été renouvelé.

Le Conseil a décidé de transformer la proposition initiale de directive, présentée au conseil en mars 1998, en un règlement afin que cette importante mesure puisse entrer en vigueur dans les plus brefs délais.

Ce projet de règlement vise à empêcher l'aggravation, aux alentours des aéroports communautaires, de l'ensemble des nuisances sonores selon le schéma suivant:

- une règle de non-adjonction qui a pour but d'interdire aux Etats membres, à partir du 1^{er} avril 1999, d'inscrire sur leur registre national des avions plus anciens modifiés sur le plan acoustique, couramment appelés «hushkitted aircraft»-avions insonorisés»;

- une règle de non-exploitation, prenant effet au 1^{er} avril 2002, qui vise à mettre un terme à l'exploitation, sur le territoire de la Communauté, d'avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé et qui sont immatriculés dans un pays tiers, sauf si l'exploitant de ces avions peut prouver qu'ils figuraient sur les registres du pays tiers au 1^{er} avril 1999 et s'ils ont été exploités, entre le 1^{er} avril 1995 et le 1^{er} avril 1999, sur des vols à destination du territoire de la Communauté;

- une règle de non-exploitation, prenant effet au 1^{er} avril 2002, pour les avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé et qui sont immatriculés dans un Etat membre, sauf s'ils ont été exploités sur le territoire de la Communauté avant le 1^{er} avril 1999.

Cette nouvelle réglementation, qui doit encore être confirmée, ne règle pas tout à fait le problème. On prévoit qu'entre 1.000 et 1.500 avions immatriculés aux Etats-Unis seront équipés de «hushkits» d'ici l'an 2000, et comme certains d'entre eux desservent déjà l'espace aérien européen, ces avions ne seraient pas touchés par le projet de règlement et pourraient continuer à opérer en Europe après le 1^{er} avril 1999.

Dans la pratique, et dans le cas du seul aéroport de Bruxelles-National, de nombreuses compagnies aériennes de fret express utilisent des avions

Tijdens de 2108ste zitting van de Europese Raad voor Vervoer, die op 17 en 18 juni 1998 in Luxemburg werd gehouden en waarop de belangrijkste Europese ministers belast met Verkeer en Vervoer aanwezig waren, werd in grote lijnen een akkoord bereikt over de ontwerp-verordening inzake de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde types van aangepaste, civiele subsonische vliegtuigen waarvan de akoestische goedkeuring nog werd vernieuwd.

De Raad heeft beslist de in maart 1998 aan hem voorgelegde oorspronkelijke ontwerp-richtlijn in een verordening om te zetten, met het oog op een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van die gewichtige maatregel.

Die ontwerp-verordening strekt ertoe een verergering te voorkomen van alle vormen van geluidsoverlast in de nabijheid van de Europese luchthavens. Daartoe wordt het volgende voorgesteld:

- een toevoegingsverbod, waarmee de lidstaten de mogelijkheid zou worden ontnomen oudere, in geluidstechnisch opzicht aangepaste vliegtuigen na 1 april 1999 nog in hun nationale register in te schrijven;

- een exploitatieverbod per 1 april 2002, teneinde binnen het grondgebied van de Gemeenschap de exploitatie te beëindigen van in derde landen ingeschreven, opnieuw goedgekeurde civiele subsonische straalvliegtuigen, tenzij de exploitant van een dergelijk vliegtuig kan aantonen dat het op 1 april 1999 in het register van het betrokken derde land was opgenomen en vóór die datum, tussen 1 april 1995 en 1 april 1999, werd geëxploiteerd voor vluchten naar de Gemeenschap;

- een exploitatieverbod per 1 april 2002 van de in de lidstaten geregistreerde, opnieuw goedgekeurde civiele subsonische straalvliegtuigen, tenzij die vóór 1 april 1999 op het grondgebied van de Gemeenschap werden gexploiteerd.

Toch is het probleem, ondanks die nieuwe - en overigens nog te bekrachtigen - regelgeving, niet helemaal van de baan. Naar verwachting zullen tegen het jaar 2000 tussen 1.000 en 1.500 in de Verenigde Staten ingeschreven vliegtuigen met een geluidsdempingskit worden uitgerust. Aangezien een aantal van die toestellen nu al op Europa vliegen, zal de ontwerp-verordening er niet op van toepassing zijn en zullen ze dus ook na 1 april 1999 door het Europese luchtruim mogen vliegen.

In de praktijk, en enkel wat de nationale luchthaven van Zaventem betreft, zetten talrijke luchtvrachtmaatschappijen geluidstechnisch

«hushkittés». *DHL Europe* vole avec des avions immatriculés en Belgique au nom de la société *European Air Transport* (EAT): au début de l'année 1998, pas moins de 10 Boeings 727 «hushkittés» étaient immatriculés sous pavillon belge au nom d'EAT.

La nuit, d'autres avions «hushkittés» viennent également pour le compte de *DHL Europe*, et ce sont des Boeings 727 «hushkittés» américains (*Express One*) ou Irlandais (*Hunting Cargo Airlines*) ou encore les deux seuls DC 8-60 «hushkittés» (LX-TLA & LX-TLB de la compagnie luxembourgeoise *Cargo Lion*).

Tous ces avions sont juridiquement et légalement admis à venir la nuit à Bruxelles-National selon les normes contenues dans l'arrêté royal du 20 mai 1997. Ils sont effet classés dans le chapitre 3 puisque la somme cumulée de leur bruit est inférieure à 300 EPNdB (*Total Noise*), mais se situent toutefois tous à 1 point de la non-certification en ayant un *Total Noise* de 299 EPNdB.

Dans son étude du 13 juillet 1994, faite pour la Régie des voies aériennes, l'ingénieur Liesbeth Peeters présente au nom du laboratoire d'acoustique de la KULeuven des «normes de bruit pour le système de contrôle des bruits d'avions». Cette étude fait le relevé des niveaux de bruit enregistrés dans le réseau des 16 sonomètres de l'aéroport de Bruxelles-National.

On y découvre les niveaux de bruit perçus au sol de certains avions «hushkittés», comme 109 dB(a) à 3 heures du matin pour un Boeing 727 «hushkitté», ou 119,7 dB(a) pour un DC 8-60 après 22 heures.

Au niveau du sonomètre 3 situé en bout de la principale piste de décollage (25 *Right*) de l'aéroport de Bruxelles-National les Boeings 727 ont un niveau de bruit entre 104 et 117 dB(a), les DC 8-60 entre 107 et 120 dB(a), alors que le DC 8-70 n'a qu'un niveau de bruit variant de 88 à 106 dB(a). La différence est vraiment considérable.

L'UECNA a présenté lors de son assemblée générale du 18 octobre 1997, par la voix de son président André Looten et de son vice-président Philippe Touwaide, un aperçu des législations nationales en matière d'avions interdits de nuit dans divers aéroports européens. Le maintien en service d'avions «hushkittés» met à néant la volonté de certaines com-

aangepaste vliegtuigen in. *DHL Europe* gebruikt vliegtuigen die in België zijn ingeschreven als eigendom van de maatschappij *European Air Transport* (EAT): begin 1998 vlogen niet minder dan tien met een geluiddempingskit uitgeruste Boeings 727 onder Belgische vlag, voor rekening van EAT.

Ook voor *DHL Europe* vliegen 's nachts aangepaste vliegtuigen af en aan. Die luchtvaartmaatschappij huurt namelijk geluidsarm gemaakte Boeings 727 van Amerikaanse (*Express One*) of Ierse (*Hunting Cargo Airlines*) origine, alsook de twee enige DC 8-60's die van een geluiddempingskit werden voorzien (LX-TLA & LX-TLB van de Luxemburgse maatschappij *Cargo Lion*).

Uit een juridisch en wettelijk oogpunt hebben al die vliegtuigen het recht om 's nachts op de nationale luchthaven van Zaventem te landen of op te stijgen, overeenkomstig de in het koninklijk besluit van 20 mei 1997 vervatte normen. Het gaat hier immers om hoofdstuk 3-toestellen, aangezien het totale geluid dat ze voortbrengen, lager ligt dan 300 EPNdB (*Total Noise*). Niettemin zitten zij slechts één punt onder de drempel voor een intrekking van hun akoestische goedkeuring (hun *Total Noise* bedraagt immers 299 EPNdB).

In haar studie van 13 juli 1994, in opdracht van de Regie der Luchtwegen, formuleerde ingenieur Liesbeth Peeters voor het laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van de KULeuven een aantal voorstellen van normen die kunnen worden gehanteerd bij de opmeting van vliegtuiglawaai. Die studie biedt een overzicht van de geluidsniveaus die werden opgetekend door het netwerk van 16 geluidmeters rond de nationale luchthaven van Zaventem.

Zij vermeldt met name het op de grond waargenomen geluidsniveau van een aantal met een geluiddempingskit uitgeruste vliegtuigen, bijvoorbeeld, 109dB(a) om drie uur 's ochtends, afkomstig van een met een geluiddempingskit uitgeruste Boeing 727, of 119,7 dB(a) na 22 uur, afkomstig van een DC 8-60.

Geluidmeter nr. 3 aan het einde van de hoofdstartbaan (25 *rechts*) van de luchthaven van Zaventem tekende volgende geluidsniveaus op: tussen 104 en 117 dB(a) voor de Boeings 727, tussen 107 en 120 dB(a) voor de DC 8-60's. Het door een DC 8-70 voortgebrachte geluid bedroeg daarentegen slechts 88 à 106 dB(a), wat een zeer aanzienlijk verschil is.

Tijdens haar algemene vergadering van 18 oktober 1997 heeft de EUVH, bij monde van haar voorzitter André Looten en haar vice-voorzitter Philippe Touwaide, een overzicht gegeven van de nationale wetgevingen met betrekking tot vliegtuigtypes die diverse Europese luchthavens 's nachts niet mogen aandoen. Blijven dulden dat met een

pagnies de moderniser ou renouveler totalement leur flotte aérienne. Ce sont les avions «hushkittés» qui sont montrés du doigt, ce sont eux qui font réellement le plus de bruit la nuit.

Il serait donc primordial que la Belgique aille déjà plus loin que les futures dispositions communautaires ou internationales, en interdisant à l'avenir l'utilisation d'avions «hushkittés la nuit». C'est tout à fait réglementaire.

La Cour de Justice des Communautés européennes a donné, en date du 14 juillet 1998, une réponse primordiale à une question préjudicielle posée par une juridiction allemande. La réglementation allemande sur les bruits d'avions, qui prévoit des limites plus strictes que la législation européenne, ne contrevient pas au principe de la libre circulation des marchandises, estime la Cour.

A l'origine de cet arrêt important, une plainte déposée par une société de transport aérien protestant contre le refus de l'office fédéral allemand de l'aviation de lui délivrer un permis de vol pour un avion à hélices précédemment immatriculé au Danemark, au motif qu'il dépasse les seuils allemands.

Le plaignant juge ce refus injustifié dans la mesure où l'avion respecte les normes communautaires et où les appareils de même modèle, immatriculés en Allemagne avant la mise en application de ces mesures, ont pu conserver leur permis de vol.

Mais, pour la Cour, la restriction des échanges communautaires découlant de cette décision se justifie par des considérations de santé publique et de protection de l'environnement. Accepter, sans contrôle possible, des avions d'autres Etats membres ne respectant pas les normes allemandes, reviendrait à compromettre l'efficacité de la politique menée par l'Allemagne pour éliminer progressivement de son parc national tous les avions bruyants, conclut la Cour de Justice des Communautés européennes.

Dès lors, une initiative belge d'interdire la nuit les décollages et les atterrissages des avions «hushkittés», même s'ils répondent aux normes contenues dans le chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI, ne serait pas contraire au Traité de Rome.

Les textes réglementaires actuels précisent les types d'avions interdits, ce qui laisse toujours une place au doute, en partant du principe que ce qui n'est pas interdit est donc autorisé. Il vaudrait donc mieux préciser ce qui est autorisé, et que tout type d'avion

geluiddempingskit uitgeruste toestellen worden ingezet, fnuikt de wil van bepaalde maatschappijen om hun luchtvloot te moderniseren of geheel te vernieuwen. De boosdoeners zijn de van een geluiddempingskit voorziene toestellen: zij maken 's nachts werkelijk het meeste lawaai.

Het is dus van primordiaal belang dat België nu al verder gaat dan de toekomstige communautaire of internationale voorschriften, door voortaan een verbod in te stellen op de nachtvluchten van met een geluiddempingskit uitgeruste vliegtuigen. Een dergelijke stap zou volkomen reglementair zijn.

Op 14 juli 1998 heeft het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen terzake een uiterst belangrijk antwoord gegeven op een door een Duitse rechtbank gestelde prejudiciële vraag. De Duitse regelgeving op het geluidsniveau van vliegtuigen mag dan al strenger zijn dan de Europese regelgeving, zij gaat als zodanig niet in tegen het beginsel van het vrije verkeer van goederen, aldus het Hof.

Aan de basis van dat belangrijke arrest lag een klacht van een luchttransportbedrijf, dat naar de rechtbank was gestapt omdat de Duitse federale luchtvaartdienst weigerde een vliegvergunning af te geven voor een in Denemarken ingeschreven propellervliegtuig, omdat het volgens de Duitse normen te luidruchtig was.

De verzoeker vond die weigering niet gerechtvaardigd, omdat het toestel met de communautaire normen in overeenstemming was, en omdat vliegtuigen van hetzelfde model, maar die vóór de inwerkingtreding van die nieuwe regels al in Duitsland waren ingeschreven, wel in de lucht mochten blijven.

De uit die beslissing voortvloeiende beperking van het Europese goederenverkeer was, in de ogen van het Hof, evenwel gerechtvaardigd op grond van overwegingen inzake volksgezondheid en milieubescherming. Zomaar, zonder enige mogelijkheid tot controle, vliegtuigen toelaten van andere lidstaten die de Duitse normen niet naleven, zou een hypotheek leggen op de doeltreffendheid van het door Duitsland gevoerde beleid om alle lawaaiige vliegtuigen geleidelijk uit de nationale vliegtuigvloot te bannen, concludeerde het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

Bijgevolg zou ons land niet ingaan tegen het Verdrag van Rome, mocht het nachtelijke starts en landingen van met een geluiddempingskit uitgeruste toestellen verbieden, ook al beantwoorden die vliegtuigen aan de normen van bijlage 16, hoofdstuk 3, van de OIBL.

De huidige voorschriften geven een opsomming van de verboden vliegtuigtypes. Toch kan nog steeds twijfel ontstaan, zeker als men het beginsel huldigt dat wat niet verboden is, toegestaan is. Daarom ware het beter te preciseren welke toestellen toegelaten

non explicitement repris dans ce qui est autorisé soit dès lors logiquement interdit (ce fut le cas des DC 8-60 de *Cargo Lion*, qui relèvent du chapitre 3 puisque «hushittés», et qui étaient interdits sur base du Notam A0311/91 de 1991 et autorisés selon la nouvelle réglementation en vigueur depuis le 1^{er} juin 1997).

Dès lors je propose de préciser quels sont les types d'avions qui peuvent encore opérer la nuit à Bruxelles-National, en interdisant tous les avions «hushkittés».

J. VANDENHAUTE

zijn, en te bepalen dat elk niet uitdrukkelijk toegelaten vliegtuigtype logischerwijs verboden is. (Dat was het geval met de DC 8-60's van *Cargo Lion*, die in hoofdstuk 3 zijn ondergebracht omdat zij met een geluiddempingskit zijn uitgerust, maar die niettemin werden verboden op grond van Notam A0311/91 van 1991 en vervolgens weer werden toegelaten op grond van de nieuwe, op 1 juni 1997 in werking getreden voorschriften.)

Mijn voorstel is dan ook dat werk wordt gemaakt van een lijst van vliegtuigtypes die de nationale luchthaven van Zaventem 's nachts nog wél mogen aandoen, alsook van een verbod ten aanzien van alle, met een geluiddempingskit uitgeruste toestellen.

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

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

Art. 2

A l'aéroport de Bruxelles-National, seuls les décollages et atterrissages des aéronefs classés «chapitre 3», depuis leur première immatriculation à la sortie des chaînes de fabrication du constructeur ou après avoir été complètement équipés de nouveaux réacteurs, selon les critères publiés dans l'annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947, sont autorisés entre 22 heures et 07 heures.

Art. 3

L'article 2 ne s'applique pas :

1° aux décollages et atterrissages des aéronefs transportant des membres de la Famille royale belge, des gouvernements belges, des familles royales étrangères, des chefs d'états ou des chefs de gouvernements étrangers, des présidents et commissaires de l'Union européenne, en mission officielle;

2° aux décollages et atterrissages en rapport avec des missions en cas de sinistre ou d'assistance médicale;

3° aux décollages et atterrissages en rapport avec des missions militaires;

4° aux décollages et atterrissages s'effectuant lors des vols pour lesquels il y a un danger immédiat pour la vie ou la santé, tant des hommes que des animaux.

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

1^{er} octobre 1998

J. VANDENHAUTE

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Op de nationale luchthaven van Zaventem mogen tussen 22 uur en 7 uur alleen die luchtvaartuigen opstijgen of landen, die, bij hun eerste inschrijving na de afwerking door de constructeur of na hun volledige heruitrusting met nieuwe straalmotoren, werden ingedeeld in hoofdstuk 3, overeenkomstig de criteria vervat in bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, bekrachtigd bij de wet van 30 april 1947.

Art. 3

Artikel 2 is niet van toepassing op:

1° opstijgingen en landingen van luchtvaartuigen die leden vervoeren van de Belgische koninklijke familie, de Belgische regeringen, buitenlandse koninklijke families en staatshoofden of buitenlandse regeringsleiders, voorzitters en commissarissen van de Europese Unie, met officiële opdracht;

2° opstijgingen en landingen met betrekking tot zendingen in geval van rampen of medische bijstand;

3° opstijgingen en landingen met betrekking tot militaire zendingen;

4° opstijgingen en landingen tijdens vluchten waarbij onmiddellijk gevaar dreigt voor het leven of de gezondheid van zowel mensen als dieren.

Art. 4

Deze wet treedt in werking op de dag dat zij in het *Belgische Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

1 oktober 1998