

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2004-2005

19 JUILLET 2005

Proposition de loi modifiant la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne et abrogeant les arrêtés royaux des 11 juin 1954 et 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume

(Déposée par M. Jean-Marie Dedecker)

DÉVELOPPEMENTS

Introduction

La présente proposition de loi vise à compléter la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne par un article *5bis*, qui définit le cadre dans lequel le gouvernement peut imposer certaines procédures aux avions civils en vue d'une répartition équitable des nuisances résultant du trafic aérien.

Elle vise également à modifier et à compléter l'article 4 de cette loi, qui dispose que « le survol de tout ou partie du territoire du Royaume peut être interdit par le Roi aux aéronefs tant nationaux qu'étrangers ».

Sur la base de cet article ont été promulgués les arrêtés royaux des 11 juin 1954 et 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume. Ces arrêtés rendent en principe impossible le survol de la majeure partie de la Région de Bruxelles-Capitale, sauf dans certaines circonstances.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2004-2005

19 JULI 2005

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart en tot opheffing van de koninklijk besluiten van 11 juni 1954 en 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk

(Ingediend door de heer Jean-Marie Dedecker)

TOELICHTING

Inleiding

Dit wetsvoorstel beoogt de aanvulling van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart met een artikel *5bis* dat het kader uittekent waarbinnen de regering bepaalde procedures aan burgerluchtvaartuigen kan opleggen met het oog op een billijke verdeling van de hinder voortkomend uit het luchtverkeer.

Het beoogt eveneens een wijziging en aanvulling van artikel 4 van deze wet. Dit artikel stelt met name : « Het vliegen boven geheel of een gedeelte van het grondgebied van het Rijk kan door den Koning zoowel aan de nationale als aan de vreemde luchtvaartuigen verboden worden. »

Op grond van dit artikel werden de koninklijke besluiten van 11 juni 1954 en 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk uitgevaardigd. Door die besluiten wordt het overvliegen van het grootste gedeelte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in principe onmogelijk, al laten uitzonderingen dit dan weer in bepaalde omstandigheden toe.

La présente proposition de loi vise à contribuer, dans le cadre du débat sur les nuisances sonores résultant des activités de l'aéroport de Bruxelles-National, à une répartition — naturelle — optimale des vols, tout en garantissant une sécurité maximale du trafic aérien et en limitant autant que faire se peut les nuisances pour les riverains.

Bruxelles-National

L'aéroport de Bruxelles-National et les installations aéroportuaires, qui sont situés sur le territoire de la commune de Zaventem, ont été inaugurés le 5 juillet 1958. La configuration des pistes de l'aéroport est restée quasi inchangée depuis cette date: trois pistes de décollage ou d'atterrissage, utilisables dans les deux sens, décrivant une sorte de «Z», sont entourées de grands hangars et bâtiments.

Des vols de nuit y ont lieu depuis 1985, causant inévitablement des nuisances aux riverains. Ces nuisances, qui concernent une zone fortement urbanisée et touchent de très nombreuses personnes, sont dénoncées par les habitants de Bruxelles et des environs.

Sens de décollage et d'atterrissage

En temps normal, c'est le sens du vent qui détermine dans quelle direction les avions décollent ou atterrissent. Pour pouvoir décoller et atterrir dans des conditions optimales, il faut en effet que les avions aient le vent de face; selon les directives de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), les appareils doivent utiliser ce vent de face, à quelques exceptions près.

Comme le vent souffle du sud-ouest pendant près de 80 % du temps, les avions décollent généralement vers le sud-ouest et atterrissent en venant de l'est. En vol, les avions se déplacent toujours en s'orientant grâce à des balises au sol (Huldenberg, Diekirch, Sprimont, Olne, Sint-Niklaas, Knokke, Koksijde, Chièvres ou Cambrai). La température extérieure, la pression atmosphérique et le vent influencent le vol des avions. Les appareils en vol suivent donc de larges couloirs aériens. Par rapport à un point d'observation donné, le survol se fait tantôt à gauche, tantôt à droite.

Les principaux aspects du débat relatif aux nuisances générées par les vols de nuit

A. Sécurité

À la lecture de ce qui précède, on constate que les pilotes ne bénéficient pas d'une grande liberté dans le

Dit wetsvoorstel is erop gericht in het debat over de geluidshinder, voortkomend uit de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal, bij te dragen tot de mogelijkheid om een optimale — natuurlijke — spreiding van de vluchten toe te laten, met de grootste veiligheid in het luchtverkeer en met de minste hinder voor omwonenden tot gevolg.

Brussel-Nationaal

De luchthaven van Brussel-Nationaal met luchthavengebouw op het grondgebied van de gemeente Zaventem, werd op 5 juli 1958 ingehuldigd. Sinds 1958 vertoont de luchthaven een bijna ongewijzigde banenconfiguratie: drie start- of landingsbanen, bruikbaar in beide richtingen en die een soort «Z» vormen, met eromheen grootschalige loodsen en gebouwen.

Sinds 1985 vinden er nachtvluchten plaats. Onvermijdelijk leidt dit tot hinder voor omwonenden. In een sterk verstedelijkt gebied treft die last een groot aantal personen. Die ongemakken worden door burgers in en rond Brussel aangeklaagd.

Opstijg- en landingsrichting

De richting waarin vliegtuigen stijgen of landen is in normale omstandigheden afhankelijk van de windrichting. Optimale opstijg- en landingsomstandigheden vergen immers tegenwind, waarvan volgens de richtlijnen van de ICAO (*International Civil Aviation Organization*), bepaalde uitzonderingen niet te na gesproken, gebruik moet worden gemaakt.

Vermits de wind vrijwel 80% van de tijd uit het zuidwesten waait, stijgen de vliegtuigen doorgaans op in zuidwestelijke richting en landen ze vanuit het oosten. In de lucht bewegen de vliegtuigen steeds door zich te richten naar luchtvaartbakens op de grond (Huldenberg, Diekirch, Sprimont, Olne, Sint-Niklaas, Knokke, Koksijde, Chièvres, of Cambrai). De buitentemperatuur, de atmosferische druk en de wind beïnvloeden de vlucht van vliegtuigen. Het gevolgde traject van een vliegtuig verloopt dus binnen wijde luchtvaartcorridors. Ten opzichte van een bepaald observatiepunt ligt de overvlucht dan nu eens links, dan weer rechts.

De belangrijkste aspecten in de discussie betreffende de hinder uit nachtvluchten

A. Veiligheid

Uit het voorgaande blijkt reeds dat piloten niet erg vrij zijn in het kiezen van hun routes. Volgens de heer

choix des trajectoires. Selon M. Denoulet, de la *Belgian Cockpit Association*, deux éléments sont importants pour eux : le vent et l'altitude d'accélération. Le vent joue un rôle au niveau de la sécurité.

Les itinéraires « contre nature » constituent indéniablement un risque pour la sécurité. Or la sécurité — qui est déterminée par de nombreuses lois de la physique — doit l'emporter sur toute autre considération. Il faut toujours respecter les prescriptions internationales, et les responsables politiques ainsi que la collectivité doivent l'accepter.

B. Économie et emploi

Située au centre de l'Europe, Bruxelles est une région intéressante, notamment pour les services de courrier. Ces services, très importants pour l'emploi dans notre pays, doivent pouvoir travailler la nuit. Les avions cargos volent surtout la nuit, afin de ne pas gêner le transport des passagers pendant la journée. Les entreprises qui passent commande en journée tiennent à se faire livrer dès le lendemain, si bien que les vols de nuit sont une nécessité.

Lorsque la ministre de la Mobilité a décidé qu'à partir de 2003, les vols de nuit seraient interdits entre 1 et 5 heures du matin, il est bien vite apparu qu'une telle interdiction provoquerait une discontinuité dans les missions de l'aéroport et aurait un effet négatif important sur le plan socioéconomique.

Tant la classe politique que la collectivité veulent cependant conserver un aéroport dans la région de Bruxelles (qui est quand même, il ne faut pas l'oublier, la « capitale de l'Europe »), et préserver l'emploi et l'activité économique que celui-ci génère.

C. Environnement

Les vols de nuit sont surtout des transports de fret. Les avions qui assurent ces vols sont chargés pendant la nuit et décollent aussi de nuit. Beaucoup de ces transporteurs sont encore des anciens appareils très bruyants. Pour décoller comme pour atterrir, ils survolent les zones habitées qui entourent Zaventem.

Les vols de nuit entraînent inévitablement des nuisances pour les riverains. Le bruit est considéré à juste titre comme une nuisance environnementale.

Nul ne peut minimiser le problème des nuisances sonores causées par les vols de nuit. Le monde politique doit trouver des solutions aux problèmes des riverains, sans que celles-ci n'occasionnent toutefois d'autres problèmes environnementaux.

Denoulet van de *Belgian Cockpit Association* zijn voor piloten twee punten belangrijk: de wind en de acceleratiehoogte. De wind is een punt van veiligheid.

« Tegennatuurlijke » routes betekenen overduidelijk een veiligheidsrisico. Nochtans moet de veiligheid — gedetermineerd door tal van wetten van de fysica — boven om het even welke andere overweging primeren. De internationale voorschriften moeten altijd worden gerespecteerd. Politiek en samenleving moeten dit aanvaarden.

B. Economie en werkgelegenheid

Brussel — centraal gelegen in Europa — is een interessante regio, onder meer voor koerierdiensten. Koerierdiensten — zeer belangrijk voor de werkgelegenheid in ons land — moeten 's nachts kunnen werken. Vrachtvliegtuigen vliegen vooral 's nachts om het vervoer van passagiers overdag niet te hinderen. Bedrijven die overdag iets bestellen, willen het graag de volgende dag al hebben. Dus móet er wel 's nachts worden gevlogen.

Toen de minister van verkeer besloot dat er vanaf 2003 geen nachtvluchten meer zouden mogen plaatsvinden tussen 1 en 5 uur, bleek alras dat dergelijk verbod een breuk veroorzaakt in de opdrachten van de luchthaven en een waardedestructie betekent op sociaal en economisch vlak.

Politiek en samenleving wensen echter een luchthaven in de Brusselse regio (*nota bene* toch de « hoofdstad van Europa ») — en de daarbij horende tewerkstelling en economische input — te behouden.

C. Milieu

Nachtvluchten zijn voornamelijk vrachtvluchten. Die vliegtuigen worden 's nachts geladen en vertrekken ook 's nachts. Veel van die vrachttoestellen zijn vandaag nog oude vliegtuigen die veel lawaai maken. Ze stijgen op en landen boven de woongebieden rond Zaventem.

's Nachts vliegen brengt onvermijdelijk hinder voor omwonenden met zich mee. Lawaai wordt terecht beschouwd als milieuhinder.

Het probleem van geluidshinder als gevolg van nachtvluchten mag door niemand worden geminimaliseerd. De politiek moet oplossingen vinden voor de problemen van de omwonenden, zonder echter andere milieuproblemen in de hand te werken.

Solutions ?

Plusieurs pistes de réflexion ont été avancées au cours des auditions qui se sont tenues au Sénat (2003). Il est ressorti des discussions que nul ne pourra jamais revendiquer le droit au silence nocturne complet, surtout pas dans une zone aussi densément peuplée que Bruxelles et sa périphérie. Si l'on opte pour des activités aéroportuaires, il est (actuellement) impossible de réduire les nuisances sonores de manière «spectaculaire». La dispersion des trajectoires, par exemple, n'est pas synonyme de répartition du bruit ou des nuisances sonores. L'incidence d'une route déterminée en termes de bruit peut en effet varier en fonction des conditions atmosphériques.

Les plans de dispersion ou les plans en vue d'adapter l'utilisation des pistes pour lutter contre les nuisances sonores résultent de décisions politiques qui doivent toujours être compatibles avec les procédures que les pilotes peuvent et doivent suivre. Les pilotes doivent également tenir compte des possibilités techniques de l'appareil. Les responsables, comme la BIAC et Belgocontrol, doivent tenir compte de nombreux facteurs autres que les seules nuisances sonores pour les riverains lorsqu'ils élaborent les procédures. La sécurité prime toujours. Chaque proposition politique présente un risque différent au niveau de la sécurité. Les divers responsables politiques (successifs) doivent être bien conscients de cette réalité. Ce qui fait surtout augmenter les risques pour la sécurité, c'est la fréquence des changements de procédure qui a pour effet que des erreurs se glissent dans les manuels et de semer une certaine confusion dans les esprits. Les pilotes doivent se concentrer avant tout sur le pilotage de leur appareil.

Le facteur sécurité doit toujours primer toute autre préoccupation, telle que les nuisances sonores.

De nombreux obstacles techniques séparent le rêve de la réalité.

Une chose est sûre : toutes les parties concernées — entreprises et pouvoirs publics — doivent faire des efforts pour limiter les nuisances.

— Les entreprises doivent s'efforcer le plus possible de remplacer les appareils bruyants par des avions qui causent moins de nuisances.

— Les autorités peuvent imposer des normes anti-bruit, qui, dans le respect de la liberté de commerce et d'industrie, soient raisonnables, nécessaires et pas manifestement disproportionnées par rapport au but poursuivi. La réglementation décrétable en matière de nuisances sonores, qui a un impact sur le trafic aérien, doit être la même dans toutes les régions du pays.

— La capacité de l'aéroport doit être exploitée de manière optimale (notamment par l'utilisation qui est faite des pistes, par exemple comme cela se fait à

Oplossingen ?

Tijdens hoorzittingen in de Senaat (2003) werden verschillende denkplannen naar voren geschoven. Uit de discussies bleek dat het recht op complete nachtrust nooit kan opgeëist worden, zeker niet in een dichtbevolkt gebied zoals Brussel en omgeving. Opteert men voor luchthavenactiviteiten, dan is het (op heden) onmogelijk om de geluidsoverlast «spectaculair» te verminderen. Spreiding van routes bijvoorbeeld, is niet gelijk aan spreiding van lawaai of geluid. Een bepaalde route kan, afhankelijk van de weersfactoren, verschillende resultaten geven op geluidsvlak.

Spreidingsplannen of plannen om het banengebruik aan te passen om geluidsoverlast tegen te gaan zijn altijd politieke beslissingen, welke echter altijd compatibel moeten zijn met procedures die piloten kunnen en moeten volgen. Piloten moeten ook rekening houden met de technische mogelijkheden van het toestel. Bij het ontwerpen van procedures moeten de verantwoordelijken, zoals BIAC en Belgocontrol, veel meer factoren in ogenschouw nemen dan louter de geluidsoverlast voor de omwonenden. Veiligheid staat steeds voorop. Bij elk politiek voorstel hoort een verschillend veiligheidsrisico. De diverse (openvolgende) beleidsverantwoordelijken moeten zich hiervan bewust zijn. Vooral het regelmatig wijzigen van de procedures doet het veiligheidsrisico stijgen. Er sluipen dan immers fouten in de handleidingen en het zaait menselijke verwarring. De piloten moeten zich vooral concentreren op het besturen van hun vliegtuig.

De factor veiligheid moet altijd primeren boven elke andere bekommernis, zoals de geluidsoverlast.

Tussen droom en werkelijkheid staan heel wat technische bezwaren in de weg.

Alle betrokken partijen — bedrijven en overheden — moeten inspanningen leveren om hinder te beperken. Zoveel is zeker.

— Bedrijven moeten maximaal inspanningen leveren om lawaaiertoeestellen te vervangen door minder storende vliegtuigen.

— Er kunnen geluidsnormen worden opgelegd die dan wel — rekening houdend met de vrijheid van handel en nijverheid — redelijk zijn, noodzakelijk en niet kennelijk onevenredig met het nagestreefde doel. De decretale regeling van geluidshinder, met impact op het luchtverkeer, moet dezelfde zijn in alle gewesten van dit land.

— De capaciteit van de luchthaven (onder meer via het banengebruik zoals bijvoorbeeld in London Heathrow wordt toegepast) moet optimaal worden

l'aéroport de Heathrow à Londres), toujours en tenant compte des conditions atmosphériques, ce qui permet de répartir les nuisances.

— Il faut installer davantage de balises radio : le petit nombre de balises limite les possibilités de dispersion. Ajouter des balises permettra de multiplier les routes possibles.

— Il faut investir dans un hangar insonorisé et des murs antibruit.

Le monde politique a déjà formulé des dizaines de propositions visant à réduire les nuisances, mais celles-ci ne sont pas toujours conciliables avec les impératifs de sécurité ni même, dans de nombreux cas, avec la protection de l'environnement.

Ci-dessous figurent quelques exemples des mesures proposées qui sont tirés des comptes rendus de l'audition organisée au Sénat à l'automne 2003 :

— Porter l'altitude d'accélération de 3 000 à 4 000 pieds : les pilotes eux-mêmes s'interrogent sur l'utilité de cette mesure qui n'aura guère d'effet au niveau des nuisances sonores. De plus, elle pourrait avoir une influence négative sur le bruit qui serait perceptible à une distance plus éloignée de l'aéroport;

— Des procédures de décollage plus strictes : à chargement égal, l'augmentation du gradient de montée entraîne une augmentation de la consommation de kérosène et même, pour certains appareils, un accroissement du risque au niveau de la sécurité (la poussée maximale entraîne une augmentation du nombre et de la fréquence des problèmes de moteur); cette mesure n'aurait guère d'effet pour ce qui est du bruit perceptible au sol; comme elle ne peut pas être appliquée de manière uniforme à l'ensemble des appareils, elle pose donc un problème « commercial », dans la mesure où le seul moyen de réduire les nuisances sonores consiste à réduire le chargement des avions (ce qui entraîne une perte pour les compagnies de charters et rend l'aéroport par conséquent moins intéressant);

— La répartition de l'utilisation des pistes : cette mesure n'est pas une bonne idée, parce qu'elle ne tient pas compte de la direction du vent. Décoller avec le vent dans le dos augmente fortement les nuisances sonores. Le profil de montée est alors beaucoup moins raide, tant et si bien que l'avion a besoin de plus de temps pour atteindre une certaine altitude. Le vent de dos chasse le bruit vers l'avant. Ces facteurs entraînent une augmentation des nuisances sonores pour les personnes qui habitent plus loin de l'aéroport;

— Mesures visant à réduire le bruit imposées aux constructeurs et utilisation d'appareils répondant aux normes antibruit : « Pour les constructeurs, il y a toujours une contradiction entre réduction des émissions et réduction du bruit. Les émissions sont en effet

benut, steeds rekening houdend met de weersomstandigheden, waardoor overlast kan worden gespreid.

— Meer radiobakens : door het beperkt aantal bakens blijft de mogelijke spreiding te beperkt. Meer bakens betekenen meer mogelijke routes.

— Investerings in een geluidshal en geluidswallen.

De politiek heeft al tientallen voorstellen gedaan om overlast te vermijden, maar die komen niet altijd de veiligheid en in vele gevallen niet eens het milieu ten goede.

Voorbeelden die kunnen gevonden worden in de verslagen van de hoorzitting gehouden in de Senaat in het najaar van 2003 :

— Verhogen van de acceleratiehoogte van 3 000 naar 4 000 voet : de piloten zelf stellen vragen bij het nut. Op vlak van geluidshinder zal dit nauwelijks effect hebben. Het kan bovendien een negatieve invloed hebben op het geproduceerde geluid dat verder van de luchthaven wordt waargenomen;

— Strengere opstijgprocedures : optrekken van stijgingspercentage (klimgradiënt) leidt bij gelijke bevrachting tot hoger kerosineverbruik; bij bepaalde toestellen tot een verhoging van het veiligheidsrisico (maximale stuwkracht brengt vaker en meer motorproblemen met zich mee); zou weinig gevolgen hebben voor het geluid dat aan de grond wordt waargenomen; kan niet voor elk toestel eenvormig worden opgelegd en brengt ook een « commercieel » probleem met zich : minder geluidsoverlast kan in dat geval immers slechts bereikt worden door de vliegtuigen minder te beladen (betekent verlies voor de chartermaatschappijen en maakt de luchthaven bijgevolg minder interessant);

— Spreiding van het banengebruik : dit is geen goed idee omdat geen rekening wordt gehouden met de windrichting. Opstijgen met rugwind geeft veel meer lawaaihinder. Het klimprofiel wordt dan veel kleiner, zodat het vliegtuig meer tijd nodig heeft om een bepaalde hoogte te bereiken. Rugwind blaast het geluid verder vooruit. Door al die factoren krijgen ook degenen die verder van de luchthaven wonen meer geluidsoverlast.

— Maatregelen tot geluidsbeperving opgelegd aan constructeurs en inzet van dergelijke vliegtuigen : « Voor vliegtuigbouwers is er altijd een contradictie tussen emissiebeperking en geluidsbeperving. Hoe groter de opgelegde geluidsbeperving, hoe groter de

proportionnelles à la réduction de bruit imposée. Or, notre priorité internationale actuelle dans le cadre de la Convention de Kyoto est la réduction des émissions.» (Exposé de M. Michel Ayrat, Directeur du transport aérien à la Commission européenne, compte rendu, 5 novembre 2003, p. 6)

Une chose est sûre, c'est que la collectivité doit pouvoir consentir certains sacrifices pour préserver sa prospérité. Par ailleurs, l'équité commande que les charges soient réparties le mieux possible. C'est d'ailleurs cette idée qui est à la base de nombreux plans de répartition qui ont été proposés par le passé, mais ceux-ci ne tenaient pas compte de la réalité (et donc de la sécurité) du trafic aérien.

Il existe une forme naturelle de répartition du trafic aérien, qui est déterminée par des paramètres tels que le vent, la température, l'humidité relative et l'altitude d'inversion. Il est par exemple préférable de choisir les pistes en fonction de la direction du vent. Cela permet de réduire au minimum la production totale de bruit. Le choix le plus raisonnable dans toute cette discussion semble dès lors consister à opter pour une répartition « naturelle », dans le cadre de laquelle les pilotes suivent les procédures qui leur sont imposées, associée à des décisions politiques et administratives qui n'ont aucun effet négatif ni sur la sécurité ni sur l'économie et qui n'ont aucune incidence supplémentaire sur l'environnement.

Proposition

Comme il ressort de ce qui précède, l'auteur opte pour une répartition « naturelle » des vols en fonction des destinations et des conditions climatiques et compte tenu des procédures internationales et de la recherche d'une sécurité maximale. C'est aussi la raison d'être du plaidoyer en faveur de cette proposition.

La présente proposition de loi n'a pas pour objectif d'empêcher le pouvoir exécutif d'imposer certaines procédures/normes en matière de navigation aérienne, en particulier en ce qui concerne le décollage, le survol et l'atterrissage d'appareils. Elle vise plutôt à créer le cadre dans lequel ces procédures s'inscriront, un cadre qui sera déterminé par les exigences de sécurité en matière de navigation aérienne. Dans cette optique, toutes les mesures devront pouvoir être prises en vue de garantir une répartition équitable des nuisances sur l'ensemble de la population et d'éviter qu'elles ne deviennent disproportionnées pour un groupe déterminé de la population.

Les arrêtés royaux des 11 juin 1954 et 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume, tous deux pris en exécution de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation

uitstoot. Onze huidige internationale prioriteit in het kader van de Conventie van Kyoto is evenwel de beperking van de uitstoot.» (Uiteenzetting van de heer Michel Ayrat, Directeur Luchtvervoer bij de Europese Commissie, Verslag, 5 november 2003, blz. 6).

Een zaak staat vast. De gemeenschap moet offers kunnen brengen voor het behoud van zijn welvaart. Daarnaast gebiedt de billijkheid dat lasten zoveel als mogelijk worden verdeeld. Die idee ligt overigens aan de basis van tal van spreidingsplannen die in het verleden werden voorgesteld, maar deze hielden geen rekening met de realiteit (en dus de veiligheid) van het vluchtverkeer.

Er bestaat een natuurlijke vorm van spreiding van het luchtverkeer, afhankelijk van parameters zoals wind, temperatuur, vochtigheidsgraad en inversiehoogte. De keuze van de banen kan bijvoorbeeld het best gebeuren in functie van de windrichting. Er wordt dan ook gezorgd voor een minimum aan totale geluidsproductie. Een « natuurlijke » spreiding, waarbij de piloten handelen volgens hun procedures, daarbij gepaard gaand met politieke en administratieve ingrepen die geen negatieve invloed hebben noch op de veiligheid, noch op de economie, en evenmin het milieu bijkomend belasten, lijkt bijgevolg de meest redelijke keuze in de hele discussie.

Voorstel

Zoals uit het voorgaande bleek, opteert de indiener voor een « natuurlijke » spreiding van vluchten op basis van bestemming en weersomstandigheden en rekening houdend met de internationale procedures en het streven naar maximale veiligheid. Vandaar ook een pleidooi voor de inhoud van dit voorstel.

Dit wetsvoorstel beoogt niet dat het de uitvoerende macht onmogelijk zou worden gemaakt om bepaalde procedures/normen op te leggen inzake het luchtverkeer, meer bepaald inzake het opstijgen, overvliegen en landen van toestellen. Het wil wel het kader scheppen waarbinnen dit kan. Dit kader wordt gedeetermineerd door de vereisten van veiligheid in het luchtverkeer. Binnen die optiek moeten dan wel alle maatregelen kunnen worden genomen welke kunnen leiden tot een billijke lastenverdeling over de ganse bevolking, zodat de hinder voor één bepaalde bevolkingsgroep nooit in onevenwichtige mate te groot wordt.

De koninklijke besluiten van 11 juni 1954 en 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk, beide genomen in uitvoering van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 novem-

aérienne, empêchent que, dans le débat sur les vols de nuit, on puisse ne fût-ce qu'envisager une répartition équitable des nuisances.

Pourquoi la Région de Bruxelles-Capitale devrait-elle être moins survolée qu'un autre territoire? À l'instar de toute autre région, Bruxelles doit supporter une partie des nuisances.

Pareille interdiction ne se justifie même pas du point de vue de la sécurité. Il existe des modèles mathématiques pour le décollage et l'atterrissage, qui fixent les procédures optimales de décollage et d'atterrissage en fonction de la direction du vent. Comme le vent souffle du sud-ouest pendant près de 80 % du temps, les routes aériennes optimales ne sont pas les mêmes que celles fixées dans un plan de répartition. Par conséquent, tout plan de répartition imposé par les politiques accroît l'insécurité.

À cet égard, les spécialistes précisent ce qui suit: l'argument selon lequel le survol de Bruxelles serait dangereux est dénué de fondement. Lorsqu'un avion est réellement en difficulté, il devient incontrôlable. Le pilote tentera de sauver ce qui peut l'être, mais, s'il survole le domaine royal, il ne pensera pas à éviter le palais. Dans le milieu des pilotes, il y a d'ailleurs une plaisanterie qui circule à ce sujet: un avion survolant Londres se trouve en difficulté à proximité de Buckingham Palace et doit larguer du carburant. Le commandant de bord demande à la tour de contrôle l'autorisation de le faire. Ne recevant pas de réponse, il demande à son interlocuteur de s'enquérir auprès de la reine de ce qu'elle préfère: du gasoil dans sa soupe ou un avion sur sa table?

Les avions doivent pouvoir effectuer toutes les manœuvres que la sécurité requiert en fonction des circonstances. Cela ne met pas pour autant en péril la sécurité de la population. En effet, le gouvernement dispose encore d'autres instruments pour garantir la sécurité des zones densément peuplées. On peut faire référence à l'article 9 de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air, qui dispose ce qui suit:

«Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage ou sauf autorisation du ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, il est interdit de faire évoluer un aéronef au-dessus des villes et des parties agglomérées de communes, des zones d'habitation, des complexes industriels, du terminal LNG de Zeebrugge, des centrales nucléaires, ou des rassemblements de personnes en plein air à une hauteur insuffisante pour permettre, en cas d'urgence, un atterrissage sans que soient indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface du sol ou de l'eau.

ber 1919, betreffende de regeling der luchtvaart, beletten dat in het debat van de nachtvluchten een billijke verdeling van hinder zelfs maar kan worden overwogen.

Waarom zou het Brussels Hoofdstedelijk Gewest minder overvlogen moeten worden dan een ander gebied? Brussel moet, net als elke andere regio zijn deel in de lasten dragen.

Vanuit veiligheidsoogpunt blijkt dergelijk verbod zelfs onverantwoord. Er bestaan mathematische modellen voor het opstijgen en het landen. Die bepalen de optimale opstijging- en landingsprocedures in functie van de windrichting. Aangezien ongeveer 80 % van de tijd de wind uit het zuidwesten waait, zijn de optimale vliegroutes niet dezelfde als die bepaald in een spreidingsplan. Bijgevolg leidt elk politiek opgelegd spreidingsplan tot een grotere onveiligheid.

Specialisten verwoorden het als volgt: «Het argument dat boven Brussel vliegen onveilig zou zijn, houdt geen steek. Indien een vliegtuig echt in de problemen komt, dan wordt het stuurloos. De piloot zal trachten de meubels te redden, maar als hij in het koninklijk domein neerkomt zal hij niet nadenken om het paleis te vermijden». In het pilotenmilieu doet overigens volgend verhaal de ronde: toen een vliegtuig boven Londen in de buurt van Buckingham Palace in moeilijkheden kwam en brandstof moest lossen, vroeg de gezagsvoerder daartoe de toestemming aan de controletoren. Toen hij geen antwoord kreeg, zei hij dat ze het aan de koningin moesten vragen wat ze verkoos: «*his gasoline in her soup or his airplane on her table.*»

Vliegtuigen moeten alle manoeuvres kunnen doen, naargelang de veiligheidsomstandigheden dit vergen. De veiligheid van de bevolking komt hiermee nog niet in gevaar. Er bestaan immers nog andere instrumenten in handen van de regering om de veiligheid in dichtbevolkte gebieden te waarborgen. Men kan verwijzen naar artikel 9 van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen, dat stelt:

«Behoudens wanneer het nodig is om op te stijgen of om te landen of behoudens toelating van de minister belast met het Bestuur van de Luchtvaart of van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, is het verboden met een luchtvaartuig boven steden of bebouwde kommen van gemeenten, woonzones, industriële complexen, de LNG-terminal te Zeebrugge, nucleaire centrales of boven mensenverzamelingen in open lucht te vliegen op een hoogte die niet toelaat, in geval van nood, een landing te maken zonder hierbij onnodig personen en zaken op de grond of het wateroppervlak in gevaar te brengen.

Cette hauteur n'est jamais inférieure à celle qui résulte de l'application aux vols VFR de l'article 74 et aux vols IFR, de l'article 82.

Le ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique peut fixer des hauteurs supérieures pour le survol de certaines parties du territoire.»

Les arrêtés royaux exécutent l'article 4 de la loi du 27 juin 1937. Initialement, cet article visait à limiter la libre utilisation de l'espace aérien pour des raisons de «sécurité nationale». L'auteur estime que — dans le cadre de la présente discussion — toute limitation doit effectivement être inspirée par cette considération. Une interdiction décrétée sur la base de l'article 4 ne pourrait alors être justifiée que par une menace de guerre ou d'attentat terroriste, par exemple.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

L'article 4 de la loi du 27 juin 1937 dispose que le survol de tout ou partie du territoire du Royaume peut être interdit par le Roi.

La *ratio legis* de cet article réside dans le souci de garantir la sécurité nationale. Nous pouvons faire référence à cet égard au texte de l'article 4 du projet initial du gouvernement (doc. Chambre, 1934-1935, Projet de loi n° 54, séance du 31 janvier 1935):

« Certaines zones du territoire du Royaume peuvent être interdites aux vols d'exploration ou de reconnaissance des aéronefs, tant nationaux qu'étrangers.

Ces zones sont délimitées et l'interdiction est décrétée par arrêté royal sur la proposition du ministre de la Défense nationale et du ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions.»

Au Sénat, le gouvernement a certes amendé cet article pour l'établir dans sa rédaction actuelle, mais on constate que sa préoccupation est restée identique (Documents parlementaires — Amendements, n° 192. Séance du 4 mai 1937, p. 3):

«Après une longue discussion sur l'opportunité d'inclure dans cet article une référence aux conventions internationales, le Comité d'Études de la Législation et de la Réglementation aéronautique a estimé que cette référence pourrait apparaître comme une

Deze hoogte zal in elk geval niet lager mogen zijn dan die welke voortvloeit uit de toepassing van artikel 74 betreffende de VFR-vluchten en van artikel 82 betreffende de IFR-vluchten.

De minister belast met het Bestuur van de Luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart kan voor het overvliegen van sommige gedeelten van het grondgebied hogere hoogten vaststellen.»

De koninklijke besluiten voeren artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 uit. Oorspronkelijk beoogde dit artikel een beperking op het vrij gebruik van het luchtruim om redenen van «nationale veiligheid». De indiener is van mening dat — wat betreft deze discussie — elke beperking inderdaad vanuit deze overweging moet worden gemotiveerd. Een verbod, uitgevaardigd op grond van artikel 4, kan dan bijvoorbeeld slechts bij oorlogsdreiging of dreiging voor een terroristische aanslag.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

Artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 bepaalt dat het vliegen boven geheel of een gedeelte van het grondgebied van het Rijk door de Koning verboden kan worden.

De *ratio legis* van dit artikel moet in de bekommernis voor de nationale veiligheid gevonden worden. Hiervoor kunnen we de tekst van artikel 4 van het oorspronkelijke regeringsontwerp aanhalen (stuk Kamer, 1934-1935, Wetsontwerp, nr. 54. Vergadering van 31 Januari 1935):

« Sommige zones van het grondgebied van het Rijk kunnen verboden worden verklaard voor ontdekkings- of verkenningsvluchten zowel met nationale als met vreemde luchtvaartuigen.

Die zones worden bepaald en het verbod wordt uitgevaardigd bij Koninklijk besluit op voorstel van den minister van Landsverdediging en van den minister die de Luchtvaart in zijn bevoegdheid heeft.»

In de Senaat werd dit artikel weliswaar door de regering zelf geamendeerd tot zijn huidige redactie, maar ook in dit geval stelt men vast dat de bekommernis dezelfde was (Parlementaire bescheiden. — Amendementen, nr. 192. Vergadering van 4 Mei 1937, blz. 3):

«Na een langdurige bespreking over de gepastheid om in dit artikel een verwijzing naar de internationale verdragen op te nemen, heeft het Studiecomiteit voor Luchtvaartwetgeving en -reglementeering geacht dat die verwijzing als een beperking van de soevereiniteit

restriction à la souveraineté de l'État; elle était au surplus superflue.

En ratifiant la convention de Paris du 13 octobre 1919, la Belgique, comme les autres États parties, a accepté de limiter, dans l'intérêt des relations aéronautiques, son droit d'interdire aux aéronefs de ces États, le survol de son territoire ou de certaines zones de celui-ci.

Il va sans dire qu'au-dessus du régime libéral qui a inspiré ladite convention, demeure le principe de la souveraineté de chaque État qui reprendrait toute sa force dès que l'intérêt national l'exigerait.»

La présente proposition de loi en revient à ce concept initial et le modernise. Elle parle même de «sécurité nationale».

De là qu'elle précise que la limitation du survol de certaines zones est possible, à condition qu'elle soit justifiée par des considérations de sécurité nationale. L'interdiction en question doit évidemment reposer sur des motifs sérieux. Il doit y avoir de sérieuses raisons de craindre pour la sécurité nationale. Il faut donc qu'elle soit menacée.

Dans ce cas, le ministre de la Défense nationale et le ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions délimitent conjointement les zones d'interdiction aérienne et motivent leur décision. Enfin, l'interdiction en question fait l'objet d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Les arrêtés d'exécution actuels — les arrêtés royaux de 1954 et de 1958 — perdent de ce fait leur fondement juridique, ce qui est justifié, dans la mesure où chaque région, y compris celle de Bruxelles, doit pouvoir supporter une part des nuisances au bénéfice de l'emploi et de la prospérité nationale.

Article 3

La loi du 27 juin 1937 est une loi-cadre. Toutefois, au vu des évolutions récentes, il y a lieu de prévoir une disposition légale claire permettant au pouvoir exécutif de prendre les mesures nécessaires, surtout en ce qui concerne le décollage et l'atterrissage des avions.

C'est pourquoi cet article insère un article *5bis* (nouveau), en vertu duquel le Roi peut imposer certaines obligations (normes, procédures) en ce qui concerne les décollages, les atterrissages et les itinéraires à suivre, afin de réduire l'ampleur des nuisances pour la catégorie de population qui est le plus affectée par elles. Ces décisions doivent recueillir l'appui du Conseil des ministres au complet.

van den Staat zou kunnen opgevat worden; zij was overigens overbodig.

Door de bekrachtiging van het verdrag van Parijs van 13 October 1919 heeft België, zoals de andere contracterende Staten, aangenomen zijn recht om het vliegen boven zijn grondgebied of boven bepaalde gebieden daarvan aan luchtvaartuigen van die Staten te verbieden, in het belang van het luchtvaartverkeer, te beperken.

Het spreekt dat boven het vrije regime, waarop dat verdrag berust, het beginsel van de sobereniteit van elken Staat wordt behouden dat in geheel zijn omvang zou toegepast worden indien het nationaal belang zulks mocht vereischen.»

Onderhavig wetsvoorstel grijpt — in een gemoderiseerde versie — als dusdanig terug naar dit oorspronkelijk concept. In het voorstel is er sprake van «nationale veiligheid».

Vandaar dat dit wetsvoorstel wil verduidelijken dat beperking van het overvliegen van bepaalde gebieden kan, maar dan wel gemotiveerd door overwegingen van nationale veiligheid. Zulk een verbod moet uiteraard ernstig zijn. Er moet een ernstige vrees voor de nationale veiligheid bestaan. Met andere woorden de nationale veiligheid dient bedreigd te worden.

De minister van Landsverdediging en de minister bevoegd voor de luchtvaart stippelen in dat geval gezamenlijk de «no-fly zones» uit en motiveren hun beslissing. Een koninklijk besluit komt er ten slotte, na overleg in de schoot van de Ministerraad.

De huidige uitvoeringsbesluiten — de koninklijke besluiten van 1954 en 1958 — verliezen hierdoor hun rechtsgrond. Dit is verantwoord. Elk gebied — ook het Brusselse — moet een deel van de lasten ten voordele van werkgelegenheid en nationale welvaart kunnen dragen.

Artikel 3

De wet van 27 juni 1937 is een kaderwet. Toch nopen de recente ontwikkelingen tot een duidelijke wettelijke bepaling wat betreft het opleggen van maatregelen door de uitvoerende macht, vooral wat betreft het opstijgen en het landen van een luchtvaartuig.

Dit artikel voert daarom een nieuw artikel *5bis* in dat bepaalt dat de Koning sommige verplichtingen (normen, procedures) inzake opstijgen, landen en te volgen routes kan opleggen, teneinde hinder voor de meest gehinderde bevolkingsgroep te verminderen. Die beslissingen dienen gesteund te worden door de voltallige Ministerraad.

Les procédures et les normes en question doivent dès lors toujours être définies compte tenu des normes de sécurité arrêtées par les instances internationales spécialisées, dont la préoccupation première est toujours la sécurité du trafic aérien (c'est-à-dire des règles imposées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'OACI) et Eurocontrol).

Lorsqu'il impose ces obligations, le gouvernement doit toujours partir du principe que les nuisances qui résultent du trafic aérien doivent être réparties équitablement entre le plus grand nombre possible de riverains de l'aéroport, de manière que cette répartition permette en fin de compte de réduire les nuisances pour la région où vit le groupe de population qui en subit le plus. L'auteur de la proposition souligne qu'il est question de la répartition des nuisances, et qu'il ne suffit pas nécessairement de prévoir une dispersion des vols pour pouvoir l'assurer. Les mesures devront donc être mises au point de manière très scientifique. Il se pourrait en effet qu'en imposant certains itinéraires, on augmente les nuisances sonores globales (en contraignant les pilotes à effectuer toutes sortes de manœuvres supplémentaires qui augmenteraient le niveau de bruit), tout en réduisant les nuisances pour une région donnée. Pour que cela se justifie, il faut évidemment toujours que les normes imposées par les responsables politiques soient compatibles avec les règles de sécurité des organisations internationales.

En l'espèce, il sera question avant tout de mesures destinées à réduire les nuisances sonores, mais d'autres nuisances environnementales, comme la pollution atmosphérique, pourront aussi être combattues de cette manière. En tout cas, le degré de nuisance sonore pourra être mesuré objectivement.

Les nuisances doivent de toute façon résulter du trafic aérien proprement dit (celles découlant du transport vers l'aéroport, par exemple, ne sont pas visées).

Le pouvoir exécutif délimitera à cet effet, autour de l'aéroport, des zones territoriales dont il faudra tenir compte lorsqu'on élaborera des mesures en vue de réduire les nuisances pour la population d'une de celles-ci. Les zones territoriales sont des zones dont la population est exposée aux mêmes types de nuisances, comme des nuisances résultant des atterrissages sur une piste donnée, des décollages d'une piste donnée, de l'utilisation d'une route aérienne déterminée après les décollages, etc.

La période de cinq ans doit garantir la sécurité. Comme il est précisé dans les développements, il faut des procédures stables. La modification fréquente de celles-ci par les pouvoirs publics représente un risque supplémentaire pour la sécurité. Les procédures ne peuvent être modifiées prématurément que si l'organisation qui veille à la sécurité du trafic aérien dans

Deze procedures of normen moeten dan ook in alle gevallen bepaald worden met inachtneming van de veiligheidsnormen uitgevaardigd door de gespecialiseerde internationale instanties, wier bekommernis steeds uitgaat naar de veiligheid van het luchtverkeer (met andere woorden de regels opgelegd door de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart (ICAO) en Eurocontrol).

Bij deze opgelegde verplichtingen moet de regering steeds uitgaan van het principe dat de lasten voortkomend uit luchtverkeers hinder billijk dient verdeeld te worden over het grootst mogelijk aantal omwonenden van de luchthaven, voor zover dit als resultaat heeft dat de last voor één bepaalde regio hierdoor kan verminderd worden: met name van de bevolkingsgroep die de meeste hinder ondervindt. De indiener wijst erop dat het gaat om verdeling van de hinder, hetgeen niet noodzakelijk het resultaat is van het spreiden van de vluchten. Men zal dus zeer wetenschappelijk te werk moeten gaan bij het ontwerpen van maatregelen. Door het opleggen van bepaalde routes kan de globale geluidsoverlast immers zelfs stijgen (piloten moeten allerlei extra manoeuvres uitvoeren die voor meer geluidsproductie zorgen), maar de totale last voor een bepaalde regio dalen. Dan is zulks verantwoord, nogmaals, voor zover de politiek opgelegde normen compatibel zijn met de veiligheidsvoorschriften van de internationale organisaties.

In casu zal het in de eerste plaats gaan om maatregelen die de geluids- en lawaaihinder moeten verminderen, al kan andere milieuhinder, zoals luchtvervuiling, ook op die manier worden bestreden. Alvast de mate van geluidshinder kan objectief gemeten worden.

De hinder moet wel voortkomen uit het eigenlijke luchtverkeer (het gaat bijvoorbeeld niet om hinder voortkomend uit het transport naar de luchthaven).

De uitvoerende macht zal hiervoor gebiedsdelen rond de luchthaven uittekenen waarmee rekening moet worden gehouden bij het opleggen van maatregelen ter vermindering van hinder voor de bevolking van één van deze gebiedsdelen. De gebiedsdelen zijn gebieden waarin de bevolking aan dezelfde hinder wordt blootgesteld, bijvoorbeeld voortkomend uit het landen op een bepaalde baan, het opstijgen van een bepaalde baan, het volgen van een bepaalde route door vliegtuigen na het opstijgen, enz.

De periode van vijf jaar moet zorgen voor zekerheid. Zoals in de toelichting werd vermeld is er nood aan stabiele procedures en betekent het frequent wijzigen van procedures door de overheid een bijkomend veiligheidsrisico. Enkel wanneer de organisatie die in ons land waakt over het veilig luchtverkeer hiermee kan instemmen, kunnen wijzigingen

notre pays y consent — et ces modifications doivent alors, elles aussi, être maintenues en principe pendant une période de cinq ans aux mêmes conditions. À l'heure actuelle, l'organisation nationale chargée de garantir la sécurité du trafic aérien est Belgocontrol.

Articles 4 et 5

L'arrêté royal de 1954 prévoit une interdiction de survol sans exception des parties du territoire délimitées par une circonférence de 1 500 mètres de rayon centrée sur les châteaux royaux de Laeken et Ciergnon.

L'arrêté royal de 1958 interdit de survoler la partie de l'agglomération bruxelloise située à l'intérieur d'une circonférence de 5 km de rayon, centrée sur le parc de Bruxelles. Il existe aussi une interdiction de survol du plateau du Heysel (deuxième arrêté royal du 14 avril 1958). Cette interdiction — instaurée à l'occasion de l'exposition universelle de 1958 — est toujours en vigueur alors que l'Expo '58 a fermé ses portes depuis longtemps.

Tels qu'ils sont rédigés, les arrêtés royaux ne satisfont personne, pas même les groupes d'action qui souhaitent l'interdiction totale de survol de Bruxelles. En effet, ils se plaignent que les exceptions prévues à l'article 2 de l'arrêté royal de 1958 soient devenues la règle.

La modification légale proposée, qui prévoit l'abrogation des arrêtés royaux de 1954 et 1958, est la mieux à même de clarifier la situation.

Pour des raisons de clarté, cette abrogation est prévue formellement dans la présente proposition.

— die dan onder dezelfde voorwaarden in principe eveneens voor een periode van vijf jaar gehandhaafd dienen te blijven — voortijdig worden doorgevoerd. De nationale organisatie bevoegd voor het garanderen van veilig luchtverkeer, is heden ten dage Belgocontrol.

Artikelen 4 en 5

Het koninklijk besluit van 1954 bepaalt een verboden gebied zonder uitzondering, binnen een straal van 1 500 meter met het Koninklijk Paleis van Laken en Ciergnon als middelpunt.

Het koninklijk besluit van 1958 houdt een verbod in te vliegen boven het gedeelte van de Brusselse agglomeratie gelegen binnen een kring met 5 km straal, met het park van Brussel als middelpunt. Er bestaat tevens een verbod (tweede koninklijk besluit van 14 april 1958) op het overvliegen van de Heizelvlakte. Dit verbod — ingevoerd naar aanleiding van de wereldtentoonstelling van 1958 — geldt nog steeds, ook al is Expo '58 inmiddels al lang gesloten.

Niemand blijkt gelukkig te zijn met de redactie van de koninklijke besluiten. Ook niet die actiegroepen die het overvliegen van Brussel radicaal wensen te verbieden. Zij klagen immers aan dat de uitzonderingen van artikel 2 van het koninklijk besluit van 1958 de regel worden.

De meest duidelijke situatie bekomt men op grond van de voorgestelde wetswijziging, waardoor de koninklijke besluiten van 1954 en 1958 als opgeheven beschouwd kunnen worden.

Voor de duidelijkheid wordt de opheffing in dit voorstel formeel voorzien.

Jean-Marie DEDECKER.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 4 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne sont apportées les modifications suivantes :

A. les mots « , pour une période renouvelable d'un an, pour des raisons motivées par la menace contre la sécurité nationale, » sont insérés entre les mots « par le Roi » et les mots « aux aéronefs »;

B. il est ajouté un alinéa 2, rédigé comme suit :

« Les zones interdites de survol visées à l'alinéa 1^{er} sont fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, sur proposition conjointe des ministres qui ont la Défense nationale et l'Aéronautique dans leurs attributions. »

Art. 3

Il est inséré dans la même loi un article *5bis*, rédigé comme suit :

« Art. *5bis*. — Sans préjudice de toute norme de sécurité fixée par les organisations internationales agréées par la Belgique en matière d'aviation civile, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, imposer des normes aux aéronefs en vue de la réduction des nuisances résultant du trafic aérien qui frappent la population.

Ces normes doivent rester inchangées durant une période de cinq ans au minimum, à compter du jour de leur publication au *Moniteur belge*, à moins que des modifications ne leur soient apportées avec l'assentiment de l'organisation agréée chargée de garantir la sécurité du trafic aérien en Belgique.

Les normes visées à l'alinéa 1^{er} sont fixées de manière à aboutir à une répartition équitable des nuisances globales sur toutes les zones territoriales ou en tout cas — compte tenu des dispositions figurant à l'alinéa 1^{er} — sur le plus grand nombre possible d'entre elles, ce qui aura pour principale conséquence

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de luchtvaart, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

A. tussen de woorden « den Koning » en het woord « zoowel » worden de woorden « voor een hernieuwbare periode van één jaar, om redenen gemotiveerd door de bedreiging van de nationale veiligheid » ingevoegd;

B. er wordt een tweede lid toegevoegd, luidende :

« De in het eerste lid bedoelde zones waarboven een vliegverbod geldt, worden bepaald bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit, op gezamenlijk voorstel van de ministers tot wier bevoegdheid de landsverdediging en de luchtvaart behoren. »

Art. 3

In dezelfde wet wordt een artikel *5bis* ingevoegd, luidende :

« Art. *5bis*. — Zonder afbreuk te doen aan enige veiligheidsnorm vastgesteld door de door België erkende internationale organisaties voor de burgerlijke luchtvaart, kan de Koning, bij een in de Ministerraad overlegd besluit, de luchtvaartuigen normen opleggen met het oog op de vermindering van hinder uit luchtverkeer voor de bevolking.

Die normen moeten gedurende een periode van minimaal vijf jaar, te rekenen vanaf de dag van hun bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, ongewijzigd te blijven, tenzij wijzigingen worden doorgevoerd met instemming van de erkende organisatie die in België de veiligheid van het luchtverkeer waarborgt.

De in het eerste lid bedoelde normen worden derwijze vastgesteld dat zij als resultaat een billijke verdeling beogen van de globale hinder over alle, dan wel, rekening houdend met het bepaalde in het eerste lid, over zoveel mogelijk gebiedsdelen, hetgeen in de eerste plaats resulteert in een vermindering van de

une diminution des nuisances globales pour les habitants de la zone territoriale dont il est établi par des mesurages objectifs qu'elle subit les plus fortes nuisances.

Le Roi détermine les zones territoriales visées à l'alinéa précédent, qui sont définies comme des ensembles géographiques à l'intérieur desquels la population subit des nuisances résultant des mêmes mouvements de vol spécifiques.»

Art. 4

L'arrêté royal du 11 juin 1954 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume est abrogé.

Art. 5

Les arrêtés royaux du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume sont abrogés.

30 juin 2005.

totale hinder voor bewoners van het gebiedsdeel dat objectief gemeten de meeste hinder ondervindt.

De Koning bepaalt de in het vorige lid bedoelde gebiedsdelen, welke worden vastgesteld als geografische gehelen waarbinnen de bevolking hinder ondervindt uit dezelfde specifieke vluchtbewegingen.»

Art. 4

Het koninklijk besluit van 11 juni 1954 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk wordt opgeheven.

Art. 5

De koninklijke besluiten van 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk worden opgeheven.

30 juni 2005.

Jean-Marie DEDECKER.