



BELGISCHE LUCHTVAARTWETGEVING

Ref: 7309 - P

Luchtvaart- en luchtruimwetgeving

Overeenkomstig met artikel 6, §1, punt X, 1e alinea, 7° van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zijn de gewesten bevoegd voor de aangelegenheden bedoeld in artikel 107 quater van de Grondwet, waarvan:

7° de uitrusting en exploitatie van openbare luchthavens en luchtvaartterreinen, met als uitzondering de Luchthaven Brussel-Nationaal;

De Federale overheid is verantwoordelijk voor:

- “het opstellen van de regels van de algemene politie en de regelgeving betreffende communicatie en transport, alsmede de technische voorschriften betreffende communicatie- en transportmiddelen”;
- “het opstellen van regels betreffende de organisatie en de uitvoering van de luchtverkeersveiligheid op de regionale luchthavens en openbare luchtvaartterreinen”.

Uit de jurisprudentie van de afdeling wetgeving van de Raad van State volgt ook dat:

- Wanneer de federale overheid haar bevoegdheden uitoefent, met name op het gebied van de luchtvaartregelgeving dat deel uitmaakt van de communicatie- en transportregelgeving, mag zij “de uitoefening van regionale bevoegdheden met betrekking tot de luchthavenexploitatie en bestrijding van de geluidsoverlast niet onmogelijk maken”;
- Bovendien moeten de gewesten, wanneer zij ingrijpen op het gebied van milieubescherming en vooral wat betreft de bestrijding van de geluidsoverlast als gevolg van de exploitatie van de Federale Luchthaven Brussel- Nationaal, “het evenredigheidsbeginsel toepassen waarbij geen enkele autoriteit bij het leiden van het aan haar toevertrouwde beleid – zonder dat hiervoor een minimum aan gegronde redenen bestaat - zodanig ingrijpende maatregelen nemen dat het voor een andere autoriteit buitengewoon moeilijk wordt om haar toevertrouwde beleid op een efficiënte manier uit te voeren”.

Overigens mogen de regionale autoriteiten, wanneer zij hun bevoegdheden uitoefenen betreffende de uitrusting en de exploitatie van de openbare luchthavens en luchtvaartterreinen anders dan Brussel-Nationaal, dit alleen doen in overeenstemming met de federale bevoegdheden inzake de algemene politie en de communicatie- en transportregelgeving, alsook de luchtverkeersveiligheid op regionale luchthavens en luchtvaartterreinen. Het openbare veiligheidsbeleid is over het algemeen een federale bevoegdheid gebleven.

Uit het voorgaande volgt niet alleen dat de verschillende autoriteiten geen inbreuk mogen maken op de bevoegdheden die voortvloeien uit de verdeling tussen de federale overheid en de gewesten waarbij ze de normen moeten respecteren die uitgaan van autoriteiten bevoegd in aangrenzende materies dan deze welke zij reguleren, maar ook dat elke autoriteit bij de uitoefening van haar bevoegdheden het evenredigheidsbeginsel moet respecteren dat voortvloeit uit het algemene stelsel van bevoegdheidsverdeling tussen de Staat, de gemeenschappen en de gewesten (advies van de Raad van State nr. 39.675 / AG / 4 in het kader van het onderzoek van het voorontwerp van wet 51/2466).

De discretionaire bevoegdheid van de Federale Staat op het gebied van het geluid- en luchtverkeersbeheer als gevolg van de wetten van 8 augustus 1980 is ook opgenomen in verschillende rechterlijke beslissingen:

Arrest 2004/KR/458 van het Hof van Beroep van Brussel van 17 maart 2005:

Aangezien de rechtbanken en gerechten zich niet bemoeien met de uitoefening van de bevoegdheden die wettelijk aan de administratieve autoriteit zijn voorbehouden, wanneer zij, voor het herstel van de rechten van de benadeelde door een onrechtmatige daad van die autoriteit, de schadevergoeding in natura bevelen en aan die autoriteit maatregelen voorschrijven om een einde te maken aan schadelijke onwettigheid (Cassatie, 26 juni 1980, Pas.I, 1341); zij kunnen met name concrete maatregelen gelasten om een einde te maken aan de gang van zaken die het slachtoffer schade berokkent (Cassatie 20 januari 1993, nr. I, 67);

Arrest van 17 november 2008 van de Raad van State – n° 187.998:

Tijdens een Algemene Vergadering van het gedeelte van de administratieve geschillen erkent de Raad van State, in zijn arrest 187.998 van 17 november 2008, dat het besluit om het gebruik bij de landing van baan 02 te intensiveren niet zonder imperatief motief kan worden genomen, wat ontbreekt in de context van het Anciaux bis-plan en stelt dat het dossier dat is opgesteld in het Anciaux-plan geen enkele motief bevat die de redenen kan rechtvaardigen waarom het gebruik van deze baan, tot nu toe uitzonderlijk om milieu- en veiligheidsredenen, dit karakter zou verliezen; argument herhaald door de Raad van State in zijn arrest nr. 126.669 van 19 december 2003;

Gezien de Raad van State in zijn arrest erkent dat de standstill-verplichting de bevoegde wetgever verbiedt het beschermingsniveau van de toepasselijke wetgeving merkbaar te verlagen, zonder dat daarvoor redenen van algemeen belang bestaan (pagina 38);

Overwegende dat de Raad van State opmerkt dat de Belgische Staat een discretionaire bevoegdheid heeft voor het beheer van het geluid- en luchtverkeer. Zowel het besluit om het luchtverkeer van- en naar de Luchthaven Brussel-Nationaal te handhaven, als het besluit om een spreidingsstelsel van de geluidshinder veroorzaakt door dit verkeer, tussen de bewoners, in te voeren zijn beslissingen waarbij beleidsalternatieven betrokken zijn. In dit opzicht is het bijvoorbeeld aan de autoriteit om een model te kiezen volgens welke de hinder zoveel mogelijk wordt ondersteund door een minimum aan inwoners van de luchthaven, waarbij de vluchten geconcentreerd zijn boven gebieden met de laagste bevolkingsdichtheid (concentratie-model), ofwel een model volgens welke geluidshinder zoveel mogelijk wordt verdeeld over alle inwoners van de luchthaven, waarbij elke bewoner op vergelijkbare wijze wordt blootgesteld aan het geluid (spreadsysteem).

De Belgische Staat beschikt ook over een discretionaire bevoegdheid om de gekozen optie uit te voeren door gebruik te maken van concrete maatregelen. Bij de uitoefening van zijn controle op de wettigheid is het niet aan de bevoegdheid van de Raad van State om het bestuur zijn politieke vrijheid te ontnemen. Het kan dus geen vervanging zijn voor de Belgische Staat, om bijvoorbeeld het verdelingsmodel van geluidshinder onder de inwoners (concentratie- of spreidingsmodel) te kiezen of om concrete maatregelen om het gekozen systeem te implementeren te kiezen. De verdeling van de geluidsoverlast volgens een systeem van "billijke verdeling" vindt plaats vanuit een politieke optie waarover de Raad van State geen beslissing hoeft te nemen. Het volstaat te zeggen dat deze optie op zichzelf niet overdreven onredelijk is (pagina 39);

Gezien de Raad van State eraan herinnert dat de bestreden besluiten tot doel hebben een maatregel te ontwikkelen die een billijkere verdeling van de geluidsoverlast door het luchtverkeer van- en naar de Luchthaven Brussel- Nationaal mogelijk maakt tussen alle inwoners van het gebied rond de luchthaven, zolang het compatibel is met de capaciteits- en veiligheidsbeperkingen (pagina 45);

Waarde van de inhoud van de informatie opgenomen in de A.I.P.

Gezien het Hof van Beroep te Brussel in zijn arrest van 24 januari 1997 (pagina 370, punt 7.6) zich heeft uitgesproken met de volgende woorden : “Gezien de luchtvaartinformatie gegeven door de RVA en vervolgens door Belgocontrol aan de luchtvaartmaatschappijen, en die het voorwerp waren van de A.I.P, geen wettelijke of reglementaire dispositiewaarde hebben; dat de reden voor deze instructies inderdaad door de luchtvaartmaatschappijen moet worden gevolgd; dat de instructies die deze A.I.P. bevatten geen rechten creëren voor derden die er niet op kunnen vertrouwen om Belgocontrol te dwingen deze te respecteren, terwijl laatstgenoemde ten allen tijde de controle behoudt; dat Belgocontrol kan afwijken van instructies, tenzij om aan te tonen dat het daarmee een onredelijk beleid zou voeren bij de uitvoering van zijn bedrijfsvoering van de luchthaveninfrastructuur van Brussel-Nationaal en de veiligheidspolicy van het luchtverkeer; dat in dit geval niet is aangetoond dat Belgocontrol ten onrechte afwijkingen van deze A.I.P. heeft toegestaan.”;



BELGIAN AIR FORCE



Intention X



Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

c/o skeyes site te Steenokkerzeel, lokaal S.1.3.08

Tervuursesteenweg 303, 1820 Steenokkerzeel

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Philippe TOUWAIDE

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Tweede editie 2023