

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL CHANCELLERIE DU PREMIER MINISTRE

F. 2003 — 3729 [C — 2003/21205]

25 SEPTEMBRE 2003

Arrêté royal. — Gouvernement. — Démission

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 104 de la Constitution;

Sur la proposition de Notre Premier Ministre,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. La démission offerte par Mme A. Tamsamani, Secrétaire d'Etat à l'Organisation du travail et au Bien-être au travail, adjointe au Ministre de l'Emploi et des Pensions, est acceptée.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur ce jour.

Art. 3. Notre Premier Ministre est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Vathy, le 25 septembre 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
G. VERHOFSTADT

FEDERALE OVERHEIDSDIENST KANSELARIJ VAN DE EERSTE MINISTER

N. 2003 — 3729 [C — 2003/21205]

25 SEPTEMBER 2003

Koninklijk besluit. — Regering. — Ontslag

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op artikel 104 van de Grondwet;

Op de voordracht van Onze Eerste Minister,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het ontslag aangeboden door Mevr. A. Tamsamani, Staatssecretaris voor Arbeidsorganisatie en Welzijn op het werk, toegevoegd aan de Minister van Werk en Pensioenen, wordt aanvaard.

Art. 2. Dit besluit treedt heden in werking.

Art. 3. Onze Eerste Minister is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Vathy, 25 september 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
G. VERHOFSTADT

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2003 — 3730 [2003/14211]

25 SEPTEMBRE 2003. — Arrêté royal établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment les articles 2 et 5;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 35.780/2/V, donné le 19 août 2003, en application de l'article 84, § 1^{er}, 1° des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, remplacé par la loi du 2 avril 2003;

Considérant que le concept d'« approche équilibrée » défini par la résolution A33/7 adoptée lors de la 33^e assemblée de l'OACI requiert un examen minutieux des différentes solutions possibles pour réduire les émissions sonores, notamment la réduction à la source du bruit des avions, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures d'exploitation « à moindre bruit » et les restrictions d'exploitation;

Considérant que l'aéroport de Bruxelles-National, excédant les 50000 mouvements par année calendaire, répond à la définition d'aéroport telle que fixée par la directive 2002/30 du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, et est, à ce titre, soumis aux dispositions de celle-ci;

Considérant que l'instauration d'un cadre réglementaire est nécessaire à l'introduction de restrictions d'exploitation destinées à réduire les nuisances sonores liées au trafic aérien desservant l'aéroport de Bruxelles-National;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2003 — 3730 [2003/14211]

25 SEPTEMBER 2003. — Koninklijk besluit tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, inzonderheid op de artikelen 2 en 5;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 35.780/2/V, gegeven op 19 augustus 2003, met toepassing van artikel 84, § 1, 1° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, vervangen door de wet van 2 april 2003;

Overwegende dat het begrip « evenwichtige aanpak » omschreven in resolutie A33/7 die werd goedgekeurd door de 33ste algemene vergadering van ICAO een zorgvuldige evaluatie vereist van de verschillende, mogelijke maatregelen om lawaaihinder te verminderen, inclusief beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperkingen;

Overwegende dat de luchthaven Brussel-Nationaal, waar per kalenderjaar meer dan 50000 vliegbewegingen plaatsvinden, beantwoordt aan de definitie van luchthaven zoals vastgesteld in de richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, en daarom onderworpen is aan de bepalingen ervan;

Overwegende dat de instelling van een reglementair kader noodzakelijk is voor de invoering van exploitatiebeperkingen ter vermindering van de lawaaihinder veroorzaakt door het luchtverkeer op Brussel-Nationaal;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° avion à réaction subsonique civil : un avion dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34000 kilogrammes ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type de donnée de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage;

2° aéronef présentant une faible marge de conformité : un avion à réaction subsonique civil qui respecte les valeurs limites de certification définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale avec une marge cumulée inférieure ou égale à 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels - decibels de bruit effectivement perçu), où la marge cumulée, exprimée en EPNdB, est obtenue en ajoutant les différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximum autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 septembre 1944;

3° restriction d'exploitation : une mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès des avions à réaction subsoniques civils à l'aéroport de Bruxelles-National.

Il peut s'agir :

- soit de restrictions d'exploitation visant à l'interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité;

- soit de restrictions d'exploitation partielles, qui limitent l'exploitation des avions à réaction subsoniques civils selon la période de temps considérée;

4° approche équilibrée : une approche examinant les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit à l'aéroport de Bruxelles-National, et plus précisément les effets prévisibles :

- des mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs;

- des procédures d'exploitation dites « à moindre bruit »;

- des restrictions d'exploitation;

- de l'incidence des mesures d'aménagement et de gestion du territoire;

5° le ministre : le ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions.

CHAPITRE II. — Généralités

Art. 2. Le présent arrêté a pour objet la mise en œuvre de la directive (CE) n° 2002/30 du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitations liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

Art. 3. Le ministre adopte une approche équilibrée lorsqu'il traite des problèmes liés au bruit à l'aéroport de Bruxelles-National.

CHAPITRE III. — Restrictions d'exploitation

Art. 4. Les restrictions d'exploitation sont décidées par le ministre conformément aux conditions du présent arrêté.

Art. 5. § 1^{er}. Lorsqu'il envisage des restrictions d'exploitation, le ministre prend en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 2. Les mesures ou combinaisons de mesures prises en vertu du présent arrêté ne sont pas plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental défini pour l'aéroport Bruxelles-National. Elles n'introduisent aucune discrimination en fonction de la nationalité ou de l'identité du transporteur aérien ou du fabricant d'aéronefs.

§ 3. Les restrictions d'exploitation basées sur les performances opérationnelles se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification de l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale.

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Definities

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder :

1° civiel subsonisch vliegtuig : civiel subsonisch straalvliegtuig met een gecertificeerde maximum-startmassa van 34000 kilogram of meer of met een gecertificeerde maximumcapaciteit voor het betrokken vliegtuigtype van meer dan 19 stoelen, de uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend;

2° marginaal conform luchtvaartuig : civiel subsonisch straalvliegtuig dat voldoet aan de geluidsnormen, zoals vastgesteld in boekdeel I, deel II, Hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, met een cumulatieve marge van niet meer dan 5 EPNdB (Effectieve Perceived Noise in decibels - effectief waargenomen geluid in decibel), waarbij de cumulatieve marge de in EPNdB uitgedrukte waarde is die wordt verkregen door het bij elkaar optellen van de individuele marges (d.i. de verschillen tussen het gecertificeerde geluidsniveau en het maximaal toegestane geluidsniveau) op elk van de drie referentiegeluidmeetpunten zoals omschreven in boekdeel I, deel II, Hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart ondertekend op 7 december 1944 te Chicago;

3° exploitatiebeperking : met de geluidssituatie samenhangende maatregel waarbij de toegang van civiele subsonische straalvliegtuigen tot de luchthaven Brussel-Nationaal wordt beperkt of teruggebracht.

Daaronder vallen :

- ofwel exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen;

- ofwel partiële exploitatiebeperkingen, die de exploitatie van civiele subsonische straalvliegtuigen in bepaalde tijdsperiodes inperken;

4° evenwichtige aanpak : aanpak die de beschikbare maatregelen bestudeert om de geluidsproblematiek op de luchthaven Brussel-Nationaal aan te pakken, namelijk het te verwachten effect :

- van beperkingen van het vliegtuiglawaai bij de bron;

- van operationele procedures voor lawaaibestrijding;

- van exploitatiebeperkingen;

- van de weerslag van maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening;

5° de minister : de minister bevoegd voor de luchtvaart.

HOOFDSTUK II. — Algemeenheden

Art. 2. Dit besluit beoogt de tenuitvoerlegging van de richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap.

Art. 3. De minister volgt voor de geluidsproblematiek op de luchthaven Brussel-Nationaal een evenwichtige aanpak.

HOOFDSTUK III. — Exploitatiebeperkingen

Art. 4. De exploitatiebeperkingen worden beslist door de minister volgens de voorwaarden van dit besluit.

Art. 5. § 1. Bij het overwegen van exploitatiebeperkingen houdt de minister rekening met de te verwachten kosten en baten van de diverse ter beschikking staande maatregelen alsook met de specifieke kenmerken van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De krachtens dit besluit genomen maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is om de voor de luchthaven Brussel-Nationaal vastgestelde milieudoelstelling te halen. Zij mogen evenmin discriminerend zijn op grond van de nationaliteit of identiteit van luchtvaartmaatschappijen of fabrikanten van luchtvaartuigen.

§ 3. Exploitatiebeperkingen, gebaseerd op de operationele prestaties, berusten op het geluidsniveau van het luchtvaartuig, vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, derde uitgave (juli 1993.)

Art. 6. § 1^{er}. Lorsqu'une décision relative aux restrictions d'exploitation est envisagée, il est tenu compte des informations visées à l'annexe au présent arrêté, dans la mesure où cela est approprié et possible, pour ce qui est des restrictions d'exploitation concernées et des caractéristiques de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 2. Le premier paragraphe ne s'applique pas aux :

- a) restrictions d'exploitation qui sont déjà décidées au 28 mars 2002;
- b) modifications mineures d'ordre technique apportées aux restrictions d'exploitation partielles qui n'ont aucune incidence significative en termes de coûts pour les exploitants de compagnies aériennes et qui ont été introduites après le 28 mars 2002.

CHAPITRE IV. — *Restrictions d'exploitation visant au retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité*

Art. 7. § 1^{er}. Les restrictions d'exploitation visant au retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité respectent les règles suivantes :

1° six mois après la date de publication des restrictions d'exploitation, débute une période de six mois pendant laquelle aucun service supérieur à ceux assurés au cours de la période correspondante de l'année précédente ne peut être exécuté à l'aéroport de Bruxelles-National avec des aéronefs présentant une faible marge de conformité;

2° au minimum douze mois après la date de publication des restrictions d'exploitation, chaque exploitant est tenu de réduire le nombre de mouvements de ses aéronefs présentant une faible marge de conformité qui sont utilisés à Bruxelles-National, à un rythme annuel égal à 20 % du nombre initial total de ces mouvements.

§ 2. La publication des restrictions d'exploitation comprend un exposé des raisons ayant présidé à ces mesures en tenant compte des éléments pertinents de l'approche équilibrée.

§ 3. Un délai de deux mois minimum est respecté entre la publication de ces restrictions et la conférence de planification horaire relative à la saison au cours de laquelle ces restrictions s'appliqueront.

CHAPITRE V. — Exemptions

Art. 8. Les aéronefs présentant une faible marge de conformité immatriculés sur les registres de pays en développement sont, jusqu'au 28 mars 2012, exemptés de l'application des dispositions de l'article 7, à condition :

1° que ces aéronefs, pour lesquels a été délivré un certificat attestant qu'ils répondent aux normes acoustiques définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, aient été utilisés à l'aéroport de Bruxelles-National entre le 1^{er} janvier 1996 et le 31 décembre 2001 (période dite « de référence »), et

2° que ces aéronefs aient figuré, pendant la période de référence, sur le registre du pays en développement concerné et continuent d'être exploités par une personne morale ou physique établie dans ce pays.

Art. 9. Le ministre ou son délégué peut délivrer une autorisation d'utilisation temporaire à l'aéroport de Bruxelles-National pour un aéronef présentant une faible marge de conformité ne pouvant être exploité en vertu d'autres dispositions du présent arrêté.

Cette exemption est limitée aux :

1° aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère si exceptionnel qu'il serait déraisonnable de ne pas accorder d'exemption temporaire;

2° aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien.

CHAPITRE VI. — Dispositions finales

Art. 10. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 11. Notre Ministre chargé de la navigation aérienne est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Vathy, le 25 septembre 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX

Art. 6. § 1. Bij de besluitvorming inzake exploitatiebeperkingen wordt er rekening gehouden met de in de bijlage bij dit besluit gespecificeerde informatie, voorzover dat voor de betrokken exploitatiebeperkingen en de kenmerken van de luchthaven Brussel-Nationaal, passend en mogelijk is.

§ 2. Het eerste lid is niet van toepassing op :

- a) exploitatiebeperkingen waartoe reeds was besloten op 28 maart 2002;
- b) minieme technische wijzigingen in partiële exploitatiebeperkingen die geen significant kosteneffect hebben voor de luchtvaartondernemingen en die na 28 maart 2002 zijn aangebracht.

HOOFDSTUK IV. — *Exploitatiebeperkingen gericht op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen*

Art. 7. § 1. De exploitatiebeperkingen gericht op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen respecteren de volgende regels :

1° zes maanden na de publicatiedatum van de exploitatiebeperkingen begint een periode van zes maanden te lopen waarin geen uitgebreider luchtdiensten dan die onderhouden tijdens de overeenstemmende periode van het vorige jaar mogen worden uitgevoerd op de luchthaven Brussel-Nationaal met marginaal conforme luchtvaartuigen;

2° minimaal twaalf maanden na de publicatiedatum van de exploitatiebeperkingen, moet iedere exploitant het aantal bewegingen van zijn marginaal conforme luchtvaartuigen, die worden gebruikt op Brussel-Nationaal, verminderen in een jaarlijks tempo gelijk aan 20 % van het aanvankelijke, totale aantal bewegingen.

§ 2. De publicatie van de exploitatiebeperkingen bevat een uiteenzetting van de redenen die aan de grondslag ervan liggen rekening houdend met de relevante elementen van de evenwichtige aanpak.

§ 3. Een termijn van minimum twee maanden wordt in acht genomen tussen de publicatie van deze beperkingen en de dienstregelingsconferentie betreffende het seizoen waarin die beperkingen van toepassing zullen worden.

HOOFDSTUK V. — Vrijstellingen

Art. 8. Marginaal conforme luchtvaartuigen die zijn ingeschreven in de registers van ontwikkelingslanden worden tot 28 maart 2012 vrijgesteld van de toepassing van de bepalingen van artikel 7, mits :

1° dergelijke luchtvaartuigen, waaraan een geluidscertificering is verleend op grond van de normen van boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op de luchthaven Brussel-Nationaal vloegen tussen 1 januari 1996 en 31 december 2001 (« de referentieperiode »), en

2° deze luchtvaartuigen gedurende de referentieperiode voorkwamen in het register van het betrokken ontwikkelingsland en dat zij bij voortdurend door een in dat land gevestigde natuurlijke of rechtspersoon worden geëxploiteerd.

Art. 9. De minister of zijn gemachtigde mag toestaan dat op de luchthaven Brussel-Nationaal tijdelijk gebruik wordt gemaakt van marginaal conforme luchtvaartuigen, die op grond van andere bepalingen van dit besluit niet mogen worden geëxploiteerd.

Deze vrijstelling is beperkt tot :

1° luchtvaartuigen waarvan de exploitatie zo uitzonderlijk van aard is dat het niet redelijk zou zijn daarvoor geen tijdelijke vrijstelling te verlenen;

2° luchtvaartuigen die niet-commerciële vluchten uitvoeren met het oog op wijzigings-, herstellings- of onderhoudswerkzaamheden.

HOOFDSTUK VI. — Slotbepalingen

Art. 10. Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 11. Onze Minister belast met de luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Vathy, 25 september 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

Annexe

1. Situation actuelle
 - 1.1. Description de l'aéroport comportant des informations sur sa capacité, son emplacement, ses environs, le volume et la composition du trafic aérien, ainsi que la composition des pistes de décollage.
 - 1.2. Description des objectifs environnementaux fixés pour l'aéroport et du contexte national.
 - 1.3. Détail des courbes isopsophiques pour les années présentes et antérieures - y compris une estimation du nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs. Description de la méthode de calcul utilisée pour établir les courbes.
 - 1.4. Description de mesures déjà mises en œuvre pour abaisser les niveaux de bruit : par exemple, la planification et la gestion de l'utilisation des sols, des programmes d'isolation acoustique; des procédures d'exploitation comme les PANS-OPS; des restrictions d'exploitation telles que des limitations niveaux sonores, des limitations ou des interdictions des vols de nuit, des redevances liées au bruit, utilisation de pistes préférentielles, d'itinéraires préférés pour des raisons de bruit/suivi de la trajectoire de vol; et mesure du bruit.
2. Prévisions en l'absence de nouvelles mesures
 - 2.1. Descriptions des aménagements aéroportuaires (le cas échéant) déjà approuvés et prévus dans le programme, concernant par exemple une augmentation de la capacité, une extension des pistes et/ou des terminaux, la composition future du trafic et sa croissance prévue.
 - 2.2. En ce qui concerne l'augmentation de la capacité de l'aéroport, présentation des avantages qu'il y a à offrir cette capacité supplémentaire.
 - 2.3. Description de l'impact sur le niveau général de bruit au cas où aucune mesure supplémentaire ne serait prise, et des mesures déjà programmées pour atténuer cet impact sur la même période.
 - 2.4. Courbes isopsophiques prévues - y compris une évaluation du nombre de personnes susceptibles d'être gênées par le bruit des aéronefs - distinction entre les zones résidentielles anciennes et les zones résidentielles récemment construites.
 - 2.5. Evaluation des conséquences et des coûts possibles au cas où aucune mesure ne serait prise pour atténuer l'impact d'une aggravation de la pollution sonore - si c'est ce à quoi l'on s'attend.
3. Examen de mesures complémentaires
 - 3.1. Présentation des grandes lignes des mesures complémentaires possibles, en fonction des diverses options proposées à l'article 4, § 1^{er}, et en particulier, indication des principales raisons qui ont conduit à les choisir. Description des mesures choisies pour une analyse plus approfondie et informations plus complètes sur le coût d'introduction de ces mesures; le nombre de personnes qui devraient en ressentir les effets positifs et dans quel délai; enfin, un classement des mesures en fonction de leur efficacité globale.
 - 3.2. Evaluation de l'efficacité par rapport au coût ou du rapport coût/bénéfice de l'introduction de mesures spécifiques, compte tenu des effets socio-économiques des mesures sur les usagers de l'aéroport : exploitants (passagers et marchandises); voyageurs et collectivités locales.
 - 3.3. Un aperçu des effets possibles sur les plans de l'environnement et de la concurrence des mesures envisagées sur d'autres aéroports, exploitants et parties intéressées.
 - 3.4. Les raisons qui ont conduit à retenir une solution plutôt qu'une autre.
 - 3.5. Un résumé qui ne soit pas technique.
4. Liens avec la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement [COM (2000) 468].
 - 4.1. Quand des cartes du bruit ou des plans d'action contre le bruit ont été préparés en application de ladite directive, ces cartes et plans sont utilisés pour fournir les informations requises dans la présente annexe.
 - 4.2. L'évaluation de l'exposition au bruit (c'est-à-dire l'établissement des courbes isopsophiques et la détermination du nombre de personnes souffrant du bruit) est effectuée au moyen, au moins, des indicateurs de bruit communs Lden et Lnight définis dans la directive susmentionnée, dans les cas où ils sont disponibles.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX

Bijlage

1. Huidige inventarisatie
 - 1.1. Een beschrijving van de luchthaven, inclusief informatie over de capaciteit, locatie en omgeving daarvan, alsook over het volume en de samenstelling van het luchtverkeer en verdeling over start/landingsbanen.
 - 1.2. Een beschrijving van de milieudoelstellingen voor de luchthaven en de nationale context.
 - 1.3. Details over de geluidscontouren voor het lopende en de vorige jaren, inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat last heeft van vliegtuiglawaai. Beschrijving van de voor de ontwikkeling van de contouren gebruikte rekenmethode.
 - 1.4. Een beschrijving van de reeds getroffen maatregelen ter vermindering van vliegtuiglawaai : onder andere informatie over maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening : programma's voor geluidsisolatie; operationele procedures zoals PANS-OPS; beperkingen zoals geluidsgrenswaarden, beperking/verbod op nachtvluchten; geluidsheffingen; preferentieel baangebruik, uit geluidsoogpunt aanbevolen routes/vliegbaanbewaking en geluidsmetingen.

2. Prognose wanneer geen nieuwe maatregelen zouden worden getroffen.
- 2.1. Beschrijving van (eventuele) ontwikkelingen op de luchthaven die reeds zijn goedgekeurd en in de planning zijn opgenomen, bijvoorbeeld capaciteitsverhoging, uitbreiding van start- en landingsbanen en/of de terminal, alsook de verwachte toekomstige verkeerssamenstelling en geraamde groei.
- 2.2. In geval van uitbreiding van de luchthavencapaciteit, de aan die extra capaciteit verbonden voordelen.
- 2.3. Een beschrijving van het effect op de geluidssituatie wanneer geen verdere maatregelen worden genomen, alsook van het effect van de reeds geplande maatregelen ter verbetering van de geluidssituatie over dezelfde periode.
- 2.4. Prognose geluidscontouren, inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat waarschijnlijk last zal hebben van vliegtuiglawaai, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen bestaande en nieuw te bouwen woonwijken.
- 2.5. Evaluatie van de consequenties en mogelijke kosten van het uitblijven van maatregelen ter beperking van het effect van een eventueel verwachte geluidstoename.
3. Evaluatie van bijkomende maatregelen.
- 3.1. Schets van de ter beschikking staande bijkomende maatregelen, als onderdeel van de verschillende opties genoemd in artikel 4, lid 1, en, in het bijzonder, opgave van de belangrijkste redenen voor de keuze daarvan. Beschrijving van de voor verdere analyse geselecteerde maatregelen en informatie over de aan de invoering daarvan verbonden kosten; het aantal mensen dat er naar verwachting baat bij zal hebben en het tijdschema; een rangschikking van specifieke maatregelen naar algemene effectiviteit.
- 3.2. Evaluatie van de kosteneffectiviteit of de kosten/batenverhouding van de invoering van specifieke maatregelen, rekening houdend met de sociaal economische effecten van die maatregelen op de gebruikers van de luchthaven: exploitanten (passagiers- en goederenvervoer); reizigers en plaatselijke gemeenschap.
- 3.3. Een overzicht van de mogelijke milieu- en concurrentie-effecten van de voorgestelde maatregelen op andere luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en andere belanghebbende partijen.
- 3.4. Redenen voor de keuze van de optie waaraan de voorkeur is gegeven.
- 3.5. Niet-technische samenvatting.
4. Relatie tot de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai [COM (2000) 468].
- 4.1. Wanneer geluidsbelastingkaarten en actieplannen als bedoeld in de richtlijn omgevingslawaai zijn opgesteld, zullen deze worden gebruikt voor het verstrekken van de in deze bijlage vermelde informatie.
- 4.2. De evaluatie van blootstelling aan geluid (namelijk geluidscontouren en aantal mensen dat hinder ondervindt) zal worden uitgevoerd met gebruikmaking van ten minste de gemeenschappelijke geluidsbelastingindicatoren Lden and Lnight zoals omschreven in de richtlijn omgevingslawaai, voor zover beschikbaar.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

AVIS OFFICIELS — OFFICIELE BERICHTEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL JUSTICE

[C – 2003/09650]

Journal officiel des Communautés européennes

Sommaire

L 179

17 juillet 2003

I. Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

Conseil

2003/507/CE :

* *Décision du Conseil du 13 juin 2003 portant approbation de l'adhésion de la Communauté européenne au protocole à la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique*

FEDERALE OVERHEIDSDIENST JUSTITIE

[C – 2003/09650]

Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen

Inhoud

L 179

17 juli 2003

I. Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing

Raad

2003/507/EG :

* *Besluit van de Raad van 13 juni 2003 betreffende de toetreding van de Europese Gemeenschap tot het Protocol inzake vermindering van verzuring, eutrofiëring en ozon op leefniveau bij het Verdrag van 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand*