



JAARVERSLAG 2010

Directoraat-Generaal Luchtvaart



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Luchtvaart

INHOUDSTAFEL

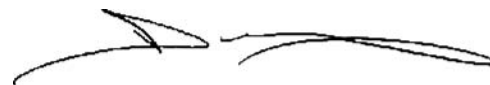
Inhoudstafel	1
Voorwoord	2
Organogram DGLV 2010	3
Europees voorzitterschap in 2010	5
Evoluties in de burgerluchtvaart	7
Directie Bedrijfserkenningen (COM)	9
Directie Vergunningen (LIC)	13
Directie Luchtruim en Luchthavens (AIR)	17
Directie Belgische Toezichthoudende Instantie van de Luchtvaartnavigatiediensten (BSA-ANS)	23
Directie Inspectie (INS)	25
Directie Algemeen Beheer (GEN)	31
Strategische Cel	33
Risicobeheer van voorvallen in de Belgische burgerluchtvaart en het veiligheidsprogramma van de Belgische Staat	35
Organisatorische wijzigingen	39
Cel Onderzoek Ongevallen en Incidenten	41
Lijst van gebruikte afkortingen en begrippen	43

Voorwoord

Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) is de instelling die verantwoordelijk is voor de veilige, geordende en duurzame ontwikkeling van de burgerluchtvaart in België en streeft naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid. Het DGLV zal vanuit zijn competenties eveneens de economische versterking van de Belgische luchtvaartsector ondersteunen.

Het DGLV voert zowel op nationaal als op internationaal niveau zijn taken uit conform zijn missie. Het realiseren van deze missie vindt plaats binnen zowel de huidige economische crisis als binnen een turbulent internationaal kader. Nadat er decennia lang op een informele wijze is samengewerkt met andere luchtvaartautoriteiten op basis van verantwoordelijkheden vastgelegd in de verdragen van Chicago, zullen als gevolg van recente en toekomstige Europese regelgeving (zoals de regelgeving met betrekking tot “Single Sky” of de uitbreiding van taken van het Europese veiligheidsagentschap EASA), de marktcompetenties van de EU en de werking van EASA opnieuw bekeken moeten worden hoe we binnen Europa de luchtvaartsector willen reguleren en beheren. Op toezichthoudend vlak zal het DGLV zich steeds meer profileren als een “buitendienst” van de internationale organisaties, vooral op het vlak van toezicht. Daarbij zal het DGLV zich inspannen om op regelgevend vlak de nodige invloeden uit te oefenen ter verdediging van de Belgische belangen. Het DGLV zal dus ook moeten “meegroeien” met de markt. Deze groei zal nieuwe specifieke competenties van het DGLV vergen.

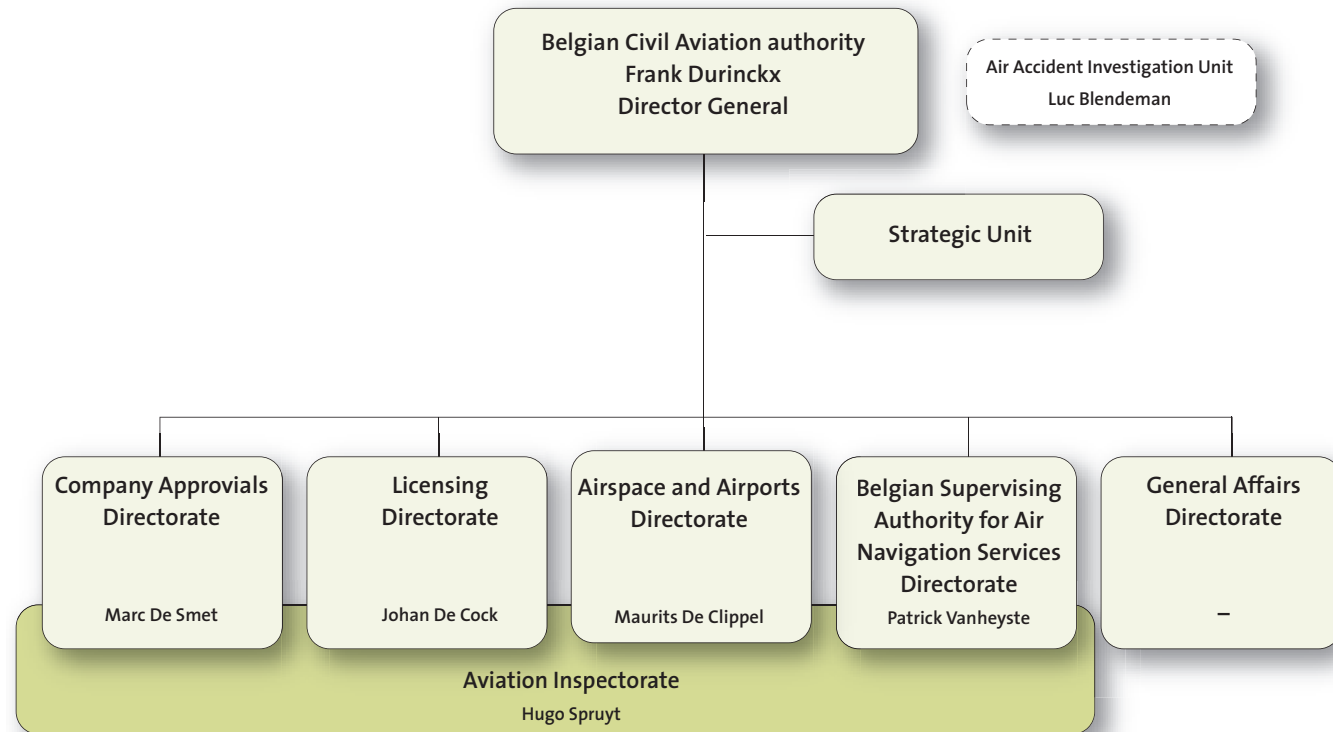
Dit jaarverslag wil een verantwoording bieden van de door het DGLV ingezette middelen met betrekking tot de luchtvaartveiligheid alsook een overzicht geven van de resultaten van de uitgevoerde audits, controles en inspecties.



FRANK DURINCKX, DIRECTEUR-GENERAAL



ORGANOGRAM DGLV 2010



EUROPEES VOORZITTERSCHAP IN 2010

Vanaf juli 2010 vervulde het DGLV het Belgisch Voorzitterschap van de Europese Raad voor alle luchtvaartgebonden onderwerpen. Onder dit voorzitterschap vonden een aantal belangrijke vergaderingen plaats terwijl in meerdere dossiers belangrijke vooruitgang werd geboekt.

Begin september verzekerde het DGLV de coördinatie van de Europese positionering tijdens de diplomatieke conferentie van Beijing. Door de aanvaarding van nieuwe internationale luchtrechtinstrumenten werd het gebruik van burgerlijke luchtvaartuigen als wapen, het gebruik van gevaarlijke goederen om vliegtuigen aan te vallen en het illegale vervoer van biologische, chemische en nucleaire wapens strafbaar.

Een andere belangrijke vergadering betrof de 37ste sessie van de Algemene Vergadering van ICAO. Deze vergadering vond plaats in Montreal tijdens de laatste week van september en de eerste week van oktober 2010. Na zes maanden van intense voorbereiding kon het DGLV zowel de standpunten van de 27 EU-lidstaten als van de 44 ECAC-lidstaten succesvol verdedigen door ter plaatse dagelijkse coördinatievergaderingen te organiseren met de vertegenwoordigers van alle EU- en ECAC-lidstaten. Tijdens deze Algemene Vergadering werd een

belangrijke vooruitgang geboekt op het vlak van veiligheid en beveiliging, terwijl voor het eerst een wereldwijde resolutie op het vlak van CO₂-reductie werd goedgekeurd.

Eind oktober 2010 organiseerde het DGLV de "European Aviation Summit" in Brugge. Deze conferentie concentreerde zich op 4 onderwerpen: competitiviteit, veiligheid en beveiliging, de klimaatverandering en de toepassing van het "SESII-package". Deze conferentie leidde uiteindelijk tot de "Declaration of Bruges", die als richtlijn zal fungeren voor te nemen initiatieven op ieder van de voormelde domeinen.

Op 2 december 2010 ondertekenden de Ministers van Transport en de vertegenwoordigers van Landsverdediging van Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland en België de "FABEC States Agreement". Daardoor richtten deze zes staten een "Functional Airspace Block" op, een gezamenlijk luchtruim waardoor het kader geschapen wordt om de dienstverleners met betrekking tot luchtverkeersleiding toe te laten hun prestaties op te drijven inzake veiligheid, milieu, capaciteit, kostefficiëntie, routes en efficiëntie van militaire activiteiten zonder hierbij de burgerlijke luchtvaartactiviteiten te verstoren.



Onder het Belgisch Voorzitterschap van de Europese Raad werd eveneens belangrijke vooruitgang geboekt op het vlak van de regelgeving. Op 20 oktober 2010 keurden het Europees Parlement en de Raad namelijk Verordening 996/2010 goed met betrekking tot het onderzoek van ongevallen en incidenten.

Het "Memorandum of Cooperation on Regional Assistance" werd na langdurig onderhandelen ondertekend door de Europese Commissie en ICAO. Het doel van deze samenwerking is de bevordering van de luchtvaartveiligheid en -beveiliging in derdewereldlanden. In dit verband werkt het DGLV een samenwerkingsakkoord uit met de "Autorité de l'Aviation Civile" van de Democratische Republiek Congo, dat eveneens model zal staan voor toekomstige bilaterale samenwerkingsakkoorden binnen de EU en ICAO.

Vrachtbeveiliging werd een belangrijk onderwerp na de terroristische dreiging op vrachtvliegtuigen in oktober 2010. Het Belgisch Voorzitterschap en de Europese Commissie besloten tot de oprichting van een werkgroep om deze dreiging te beoordelen en een actieplan voor de beveiliging van luchtvracht in Europa en de derdewereldlanden op te stellen. Dit rapport werd goedgekeurd door de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie en de Raad Justitie en Binnenlandse Zaken van de Raad Van de Europese Unie op 2 december 2010.

In het kader van de multilaterale luchtvaartakkoorden tussen de EU en derde landen werden

onder Belgische impuls onderhandelingen opgestart met Brazilië en luchtvaartakkoorden met Georgië en Jordanië ondertekend.

Ten slotte werd, als onderdeel van het "SESII-package", de bevoegdheid van EASA uitgebreid tot ATM en luchthavens.



EVOLUTIES IN DE BURGERLUCHTVAART



I Veiligheid

EASA, de operationele arm van de Europese Commissie, zorgt ervoor dat de Europese burgerluchtvaart een zo hoog mogelijk veiligheid- en milieubeschermingsniveau nastreeft. EASA heeft van de lidstaten de bevoegdheid en verantwoordelijkheid gekregen voor typecertificering van luchtvaartuigen en verzorgt eveneens de goedkeuring van conceptiebedrijven.

De bevoegdheden van EASA werden in 2010 enerzijds uitgebreid met vergunningen voor vliegend personeel en anderzijds met de operationele uitbating van luchtvaartmaatschappijen. De uitvoeringsvoorschriften voor deze uitbreidingen worden meer dan waarschijnlijk van toepassing vanaf ten laatste april 2012. In het kader van de "Single Sky Package II" werd de certificatie van luchtvaartnavigatiediensten en van luchthavens eveneens toegevoegd aan de bevoegdheden van EASA.

Het toepassingsdomein luchtwaardigheid (luchtvaartfabricage, individuele luchtvaartuigcertificaten, onderhoud van luchtvaartuigen en vergunningen van het personeel in kwestie) wordt door de nationale administraties behandeld, overeenkomstig Europese reglementen. Deze reglementen bepalen niet alleen de plichten van de burgers, maar ook de plichten en middelen van de nationale administraties. De Europese Commissie zal, via EASA, waken over de correcte toepassing van de reglementen.

I Beveiliging

Sinds 11 september 2001 heeft de Europese Commissie vergaande bevoegdheden gekregen op het gebied van beveiliging. De Commissie fungeert als de gesprekspartner met de VS over samenwerking op beveiligingsgebied. De VS schreeft de beveiligingseisen steeds hoger op en het is voor België belangrijk te participeren in de Europese overlegstructuren om de redelijkheid van de toekomstige maatregelen te bepleiten. In 2010 werd een nieuwe Europese regelgeving luchtvaartbeveiliging van kracht.



I Luchtruim

Sinds 2004 heeft de Europese Unie ook bevoegdheden op het gebied van het luchtruim en kan zij regels bepalen ten aanzien van het beheer en het gebruik ervan. Zo verplicht deze regelgeving tot een scheiding tussen regelgever, toezichthouder en uitvoerder. Hierbij dienen grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden tussen Europese staten en hun luchtverkeersleidingorganisaties opgestart te worden die moeten leiden tot de creatie van functionele luchtruimblokken ("Functional Airspace Blocs – FABs"). Op 18 november 2008 heeft België samen met Duitsland, Nederland, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland een intentieverklaring ondertekend om vóór 2013 de "FAB Europe Central (FABEC)" te creëren.

Als gevolg van de nieuwe regelgeving en de aanneming van het SES II pakket (Europese Verordening Nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009), zijn de verhoudingen tussen de staten en hun luchtverkeersleidingorganisaties, tussen de staten en de Europese Commissie, tussen de luchtverkeersleidingorganisaties en Eurocontrol, sterk aan verandering onderhevig.

In december 2010 werd het langdurig onderhandelde "FABEC States Agreement" ondertekend, waardoor een "Functional Airspace Block" werd opgericht binnen de FABEC-lidstaten.

I Europese Unie

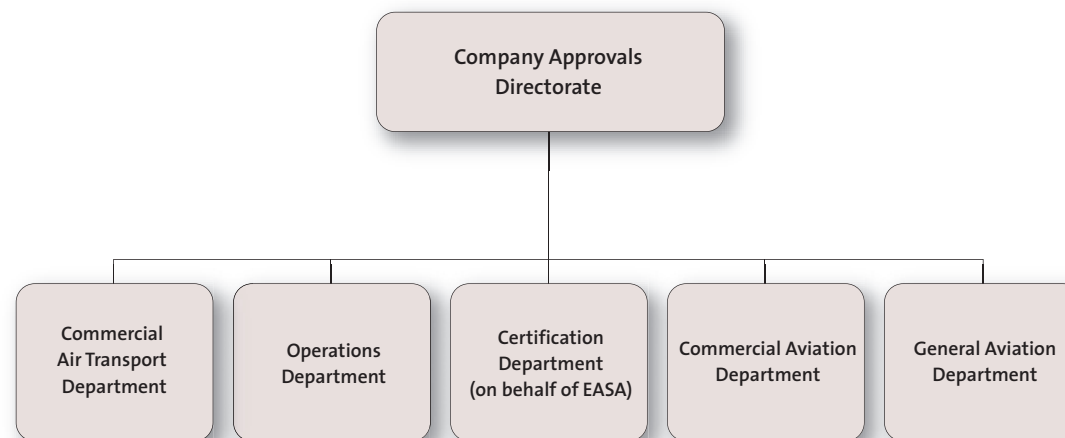
Naast voornoemde domeinen is de Europese Commissie reglementair actief op het vlak van luchthaventarieven, luchthavencapaciteit, de invoering van een "Emission Trading System" en verplichtingen op het gebied van geluidsoverlast. Hierbij stimuleert Europa de productie van milieuvriendelijke vliegtuigen via een investeringsprogramma en heeft ze een enorm onderzoeksprogramma opgestart met de industrie voor het uniformeren van de luchtverkeersleiding in Europa. Het is belangrijk dat zowel Belgische bedrijven als de overheid aansluiting verkrijgen bij deze belangrijke ontwikkelingen.

I ICAO

De VN-organisatie ICAO steunt uitsluitend op zijn lidstaten. Zo heeft de EU geen rechtstreekse toegang tot ICAO en is bijgevolg geen lid van deze organisatie. Van 2010 tot 2013 is België rechtstreeks vertegenwoordigd in de Raad van ICAO. Het DGLV zal aldus een veel actievere bijdrage leveren aan de ICAO-activiteiten dan in het voorbije decennium het geval was.

DIRECTIE BEDRIJFSERKENNINGEN (COM)

Deze directie is onderverdeeld in 5 diensten: Handelsluchtvaartexploitatie, Operaties, Certificatie, Commerciële Luchtvaart en Private Luchtvaart.



I Dienst Handelsluchtvaartexploitatie (C-EXP)

Deze dienst concretiseert het beleid inzake het geregeld en niet-geregeld luchtvervoer. De dienst neemt deel aan de bilaterale luchtvaartakkoorden, kent verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten toe en onderzoekt de programma's en kent de verkeersrechten voor regelde vluchten toe.

De dienst Handelsluchtvaartexploitatie levert exploitatievergunningen af aan Belgische luchtvaartmaatschappijen. Dit gebeurt na evaluatie van de ondernemingsplannen en de commerciële voorwaarden voor exploitatie. Hij behandelt de dossiers in verband met machtigingen voor luchtarbeid en luchtdopen.

De dienst staat in voor het afleveren van tijdelijke toelatingen voor het vliegen boven Belgisch grondgebied voor de in het buitenland ingeschreven luchtvaartuigen die niet over een geldig bewijs van luchtwaardigheid beschikken

De dienst Handelsluchtvaartexploitatie heeft 88 machtigingen en 89 wijzigingen voor luchtarbeid en/of luchtdopen afgeleverd. Inzake het geregeld luchtvervoer werden 89 programma's van verkeersrechten voor regelde luchtdiensten van en naar België onderzocht.

Op het vlak van de toekenning van verkeersrechten voor niet-geregeld vervoer (chartervervoer) werden er voor het IATA-jaar (van 1 november 2009 tot 31 oktober 2010) 3114 aanvragen voor verkeersrechten voor 14176 vluchten van of naar Belgische luchthavens (zowel passagiers- als cargovluchten) behandeld. De aanvragen kwamen van 109 maatschappijen uit niet-EU-landen die commerciële vluchten willen uitvoeren van of naar hun eigen land (derde en vierde vrijheden) of naar een derde land (vijfde of zevende vrijheid), alsook maatschappijen uit EU-landen die vluchten wensen uit te voeren tussen België en landen buiten de Europese Unie.

In 2010 heeft de dienst Handelsluchtvaartexploitatie 177 tijdelijke toelatingen tot het overvliegen van België ("Permits to Fly") toegekend.

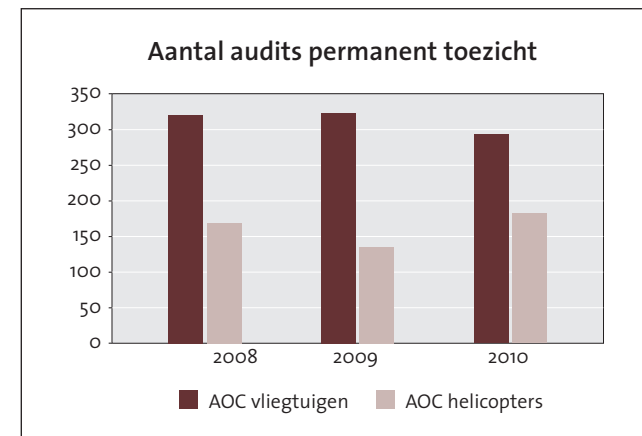
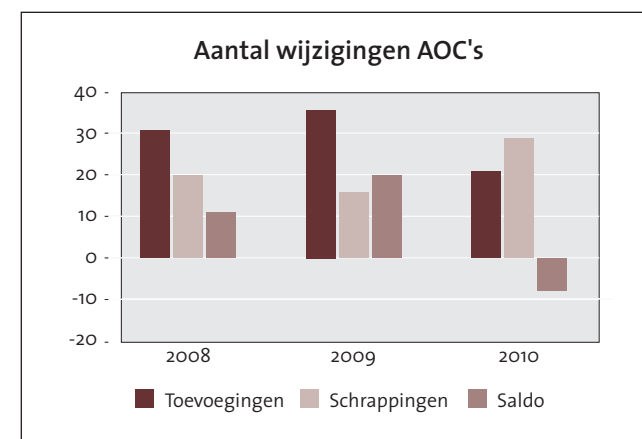
I Dienst Operaties (C-OPS)

Deze dienst levert AOC's af aan Belgische luchtvaartmaatschappijen na controle van het naleven van de reglementering inzake de technische exploitatie van luchtvaartuigen. Deze dienst levert ook de machtigingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen af en behandelt de dossiers met betrekking tot de erkenning van het boordpersoneel.

Het aantal exploitanten dat houder is van een AOC werd eind 2010 afgesloten op 13 waarvan 10 voor vliegtuigen en 3 voor helikopters.

Alle exploitanten zijn houder van een AOC volgens EU-OPS1 voor vliegtuigen en JAR-OPS3 voor helikopters. Onze exploitanten passen voortdurend hun vloot aan naargelang de marktbehoeften. Daarvoor werden 21 toevoegingen en 29 schrappingen van luchtvaartuigen op de AOC's van Belgische exploitanten uitgevoerd. Globaal gezien is de uitgbate vloot in de commerciële luchtvaart verminderd met 8 vliegtuigen. Daarnaast verdwenen 22 toestellen wegens het stopzetten van de activiteiten van EAT. Er werden 142 toelatingen tot leasing verleend.

In het kader van het permanent toezicht zijn er 472 periodieke audits uitgevoerd bij de



luchtvaartmaatschappijen betreffende de verificatie van het kwaliteitssysteem, de controle van de procedures in vlucht van piloten en cabinepersoneel, de kwaliteit van de pilootopleidingen, de kwaliteit

van opleidingen van het cabinepersoneel, de controle van overzichten van rust- en prestatietijden van het vliegend personeel, de controle van de overzichten van de opleidingen van piloten en cabinepersoneel, enz. Elke audit brengt een proces van correctieve acties op gang die iedere exploitant dient uit te voeren.

Er werden 125 revisies van exploitatiehandboeken en 98 revisies van "Minimum Equipment Lists" ter goedkeuring voorgelegd.

In 2010 werden 16 algemene machtigingen verleend voor het transport van gevaarlijke goederen. Er werden ook 26 toelatingen verleend voor het transport van radioactieve substanties. Er zijn 23 audits gerealiseerd met betrekking tot het transport van gevaarlijke goederen.

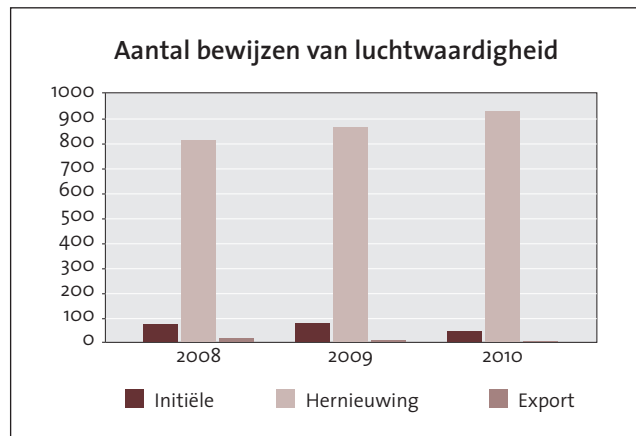
I Dienst Private Luchtvaart (C-GEN)

De dienst Private Luchtvaart verzekert de technische controle van alle niet-commercieel uitgebate luchtvaartuigen ingeschreven in België (vliegtuigen, zweefvliegtuigen en heteluchtballonnen). Het doel van deze acties is het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid conform de EASA- en ICAO-procedures. Hij levert ook vergunningen af aan onderhoudsorganismen conform de internationale luchtvaartprocedures.

In 2010 heeft de dienst C-GEN 968 dossiers met betrekking tot bewijzen van luchtwaardigheid behandeld. De hernieuwingen van de bestaande bewijzen van luchtwaardigheid hadden in dit totaal het leeuwendeel met 923 dossiers. Daarnaast heeft de dienst ook 41 initiële luchtwaardigheidsbewijzen (25 voor vliegtuigen en 16 voor warme luchtballonnen) alsook 4 luchtwaardigheidsbewijzen voor export afgeleverd. Er werden eveneens 21 beperkte toelatingen tot het luchtverkeer verleend.

Er werden 16 bewijzen van erkenning van onderhoudswerkplaatsen hernieuwd conform de nationale reglementering. Twee ateliers kregen naast hun nationale erkenning conform de Europese regelgeving EASA Part M Subpart F ook een initiële erkenning.

26 onderhoudswerkplaatsen werden conform de Europese regelgeving EASA Part M Subpart F erkend.



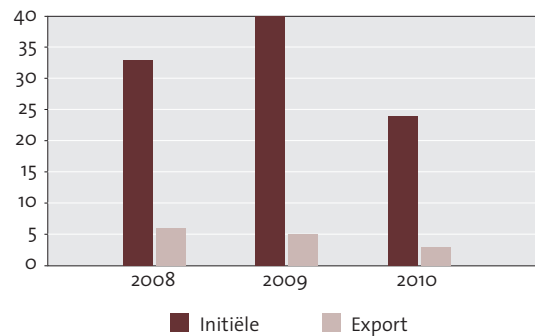
De dienst voerde 681 controles op vliegtuigen en 242 controles op heteluchtballonnen uit.

I Dienst Commerciële Luchtvaart (C-COM)

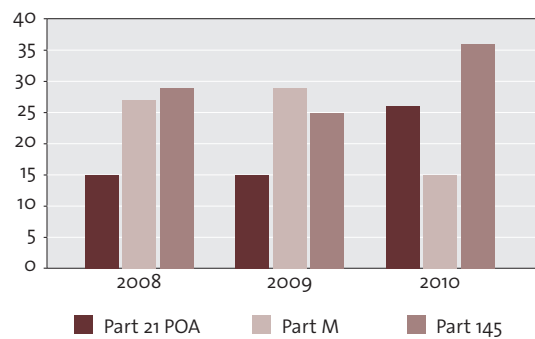
De dienst Commerciële Luchtvaart verzekert de technische controle van alle commercieel uitgebate luchtvaartuigen ingeschreven in België. Het doel van deze acties is het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid volgens de procedures voorgeschreven door EASA. Hierbij voert deze dienst fysieke controles uit op luchtvaartuigen. Hij volgt eveneens de betrouwbaarheidsprogramma's en belangrijke incidenten van luchtvaartuigtypes op.

De dienst Commerciële Luchtvaart levert de vergunningen aan productie- en onderhoudsorganismen af conform de EASA-regelgeving. C-COM levert ook de machtigingen "CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV" af. Hij verleent technisch advies in verband met de leasingaanvragen van Belgische maatschappijen en verleent luchtvaartpassen volgens de Europese regelgeving. Sinds 2010 worden de meeste hernieuwingen van de bewijzen van luchtwaardigheid door de onderhoudscentra zelf afgeleverd. Deze centra worden via het ACAM-programma opgevolgd. Daarnaast werden een aantal dossiers met betrekking tot bewijzen van luchtwaardigheid van vliegtuigen afgehandeld: 17 initiële afgiften en 2 bewijzen van luchtwaardigheid voor export. Voor helikopters werden er naast enkele hernieuwingen,

Aantal bewijzen van luchtwaardigheid



Aantal audits



7 initiële bewijzen van luchtwaardigheid en 1 bewijs van luchtwaardigheid voor export afgeleverd.

C-COM leverde in 2010 5 IFR-vergunningen af en voerde 90 controles uit op deze vergunningen. De

dienst gaf 45 technische machtigingen “CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV” uit.

De dienst Commerciële Luchtvaart reikte 33 luchtvaartpassen uit en gaf 44 technische adviezen bij leasingaanvragen.

Er werden 15 audits van managementorganisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen (volgens de regelgeving EASA Part M), 26 audits van productieorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 21 POA en 36 audits van onderhoudsorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 145 uitgevoerd.

In 2010 werden ten slotte geen “engineering centres” aanvaard.

I Dienst Certificatie (C-CER)

De dienst Certificatie is verantwoordelijk voor de certificatie van luchtvaartproducten en –componenten die onder de nationale bevoegdheid vallen. Deze dienst houdt zich eveneens bezig met het goedkeuren van aanpassingen en herstellingen aan systemen en structurele elementen van luchtvaartuigen. De dienst levert vergunningen en specifieke goedkeuringen af aan conceptie-organismen conform de internationale luchtvaartprocedures. Hij behandelt de dossiers in verband met geluidscertificaten en “Emergency Equipment Layouts”.

Deze dienst geeft technische, administratieve en procedurele ondersteuning aan de dienst Private Luchtvaart (C-GEN) met betrekking tot goedkeuringen van onderhoudsorganisaties en managementorganisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid volgens de EASA-regelgeving.

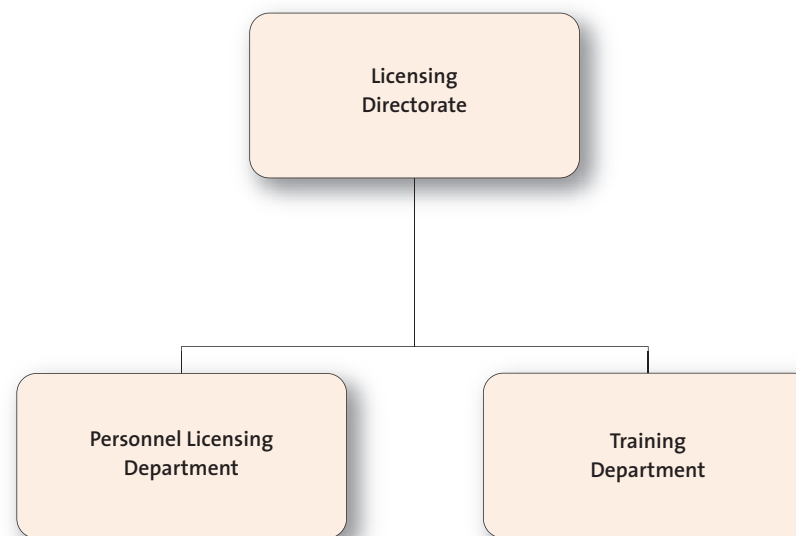
In 2010 heeft de dienst Certificatie (C-CER) 28 controle-audits uitgevoerd met betrekking tot de erkenning van luchtwaardigheidsbeheerbedrijven. Sinds 2008 hebben er 26 luchtwaardigheidsbeheerbedrijven hun initiële erkenning ontvangen conform de EASA-reglementering Part M Subpart F.

In 2010 heeft de dienst C-CER 3 luchtwaardigheidsbeheerbedrijven (CAMO = Continuing Airworthiness Management Organisation) erkend conform de EASA-reglementering Part M subpart G. De dienst heeft bovendien ook 40 aanpassingen of herstellingen aan in België ingeschreven luchtvaartuigen goedgekeurd en 225 geluidscertificaten afgegeven. Uiteindelijk werden er vijfendertig “Emergency Equipment Layouts” goedgekeurd.

DIRECTIE VERGUNNINGEN (LIC)



Deze directie is onderverdeeld in twee diensten: de dienst Vergunningen (L-PEL) en de dienst Opleiding (L-TRA).



I Dienst Vergunningen (L-PEL)

Deze dienst reikt de vergunningen uit voor het vliegend personeel. Deze vergunningen worden ofwel volgens de nationale reglementering ofwel volgens de JAR-reglementen afgeleverd. In 2010 werden enkel nog JAR-vergunningen afgeleverd.

Hij organiseert de theoretische examens voor het behalen van de vliegvergunningen en valideert en erkent de in het buitenland behaalde vliegvergunningen. Er zijn verschillende types vliegvergunningen: PPL (Private Pilot License), CPL (Commercial Pilot License), ATPL (Airline Transport Pilot License). De dienst neemt in het kader van EASA deel aan de Europese harmonisering van de reglementen inzake het vliegend personeel.

Naast vergunningen voor het vliegend personeel reikt L-PEL de vergunningen uit aan de mecaniciens van onderhoudsateliers (EASA Part 66).

Sinds 2009 staat de dienst ook in voor de aflevering van de vergunningen luchtverkeersleiders.

Aantal geldige vergunningen op 31/12/2010:

Type vergunning	Aantal
PPL	2437
CPL	1029
ATPL	1560
Instrument Rating (A&H)	685
Flight Instructor Rating (A&H)	345
Free Balloon	224
Aircraft Maintenance	832
Air Traffic Controller	610
Air Traffic Controller Ratings	1963
Ultralight	553
Student Pilot	1419
Student ATCO	48
Totaal	11705

Aantal afgelegde examens in 2010:

Type examen	Aantal
ATPLA	306
Ballon	11
CPLA	2
CPLH	0
IR(A)	3
IR(H)	2
PPLA	230
PPLH	35
ULM	48
Totaal	637

De dienst Vergunningen houdt eveneens het register van Belgische burgerluchtvaartuigen bij. Hij doet de inschrijvingen en de schrappingen van alle Belgische luchtvaartuigen, van ULM-toestellen tot passagiersvliegtuigen.

Op 31/12/2010 bevatte het register van Belgische burgerluchtvaartuigen 2687 luchtvaartuigen:

Type luchtvaartuig	Aantal
1-motorige vliegtuigen	674
2-motorige vliegtuigen	166
3-motorige vliegtuigen	5
4-motorige vliegtuigen	47
Helikopters	196
Zweefvliegtuigen	495
Ballonnen	531
ULM's	380
DPM's	173
Motorzweefvliegtuigen	20

I Dienst Opleiding (L-TRA)

De dienst Opleiding keurt de instellingen goed die instaan voor de opleidingen voor het bekomen van vliegvergunningen (FTO en RF) en bevoegdverklaringen (TRTO). Hij keurt ook de opleidingsprogramma's van deze instellingen goed. Hij controleert tenslotte de simulatoren.

Naast de vliegscholen keurt L-TRA de organismen goed die instaan voor de opleiding van onderhoudspersoneel EASA Part-66 volgens de EASA Part-147 regelgeving.

Aantal Belgische vliegscholen op 31/12/2010:

Type vliegschool	Aantal Belgische vliegscholen	Aantal initiële goedkeuringen
FTO	11	0
TRTO	5	0
RF	50	3
Individual approval	7	1

In 2010 werden de volgende audits uitgevoerd:

Type vliegschool	Aantal audits
FTO	13
TRTO	4
RF	14
Individual approval	1
Totaal	32

Voor de opleiding van onderhoudspersoneel (EASA Part 147) zijn er in België momenteel vier scholen actief.

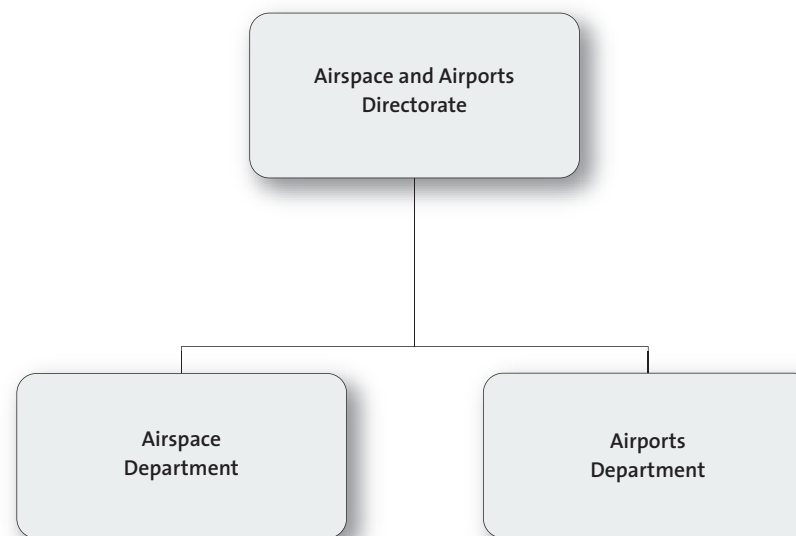
In België zijn er in totaal zes uitbaters van vluchtsimulatoren voor vliegtuigen en één voor helikopters actief. Deze uitbaters beschikken samen over het volgende aantal simulatoren:

Type simulator	Aantal
Vliegtuigen	15
Helikopters	1
Andere	15

DIRECTIE LUCHTRUIM EN LUCHTHAVENS (AIR)



Deze directie is onderverdeeld in twee diensten namelijk de dienst Luchtruim en de dienst Luchthavens.



I Dienst Luchtruim (A-SPA)

De dienst Luchtruim is belast met de opmaak en de actualisatie van de nationale regelgeving met betrekking tot het luchtruim en de luchtvaartnavigatiediensten en kijkt er op toe dat ze wordt nageleefd. Deze dienst levert ook een bijdrage aan het concipiëren en ten uitvoer brengen van de nieuwe internationale of supranationale regelgeving en zorgt voor de follow-up van de bestaande regelgeving en eventueel ook voor de omzetting in Belgisch recht.

Tot de voornaamste taken van de dienst horen ook de follow-up van de beheersovereenkomst tussen de Belgische Staat en Belgocontrol en de voorbereiding van de nieuwe beheersovereenkomst.

De dienst neemt deel aan de vergaderingen van de verschillende organen van de Europese Organisatie voor de Veiligheid van het Luchtverkeer EUROCONTROL en zorgt voor de follow-up van de genomen beslissingen.

De dienst A-SPA zorgt voor het beheer van de structuur van het nationale burgerluchtruim en voor zijn integratie in het “Gemeenschappelijk Europees Luchtruim” en in het functionele luchtruimblok FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). In dat verband neemt de dienst deel aan meerdere werkgroepen van het FABEC om de mandaten van Eurocontrol met het oog op de ontwikkeling van maatregelen inzake ANS uit te werken. De dienst houdt zich bezig met het beantwoorden van de adviesaanvragen door Eurocontrol in verband met de

voorstellen voor reglementen of technische specificaties.

Wat de voorbereiding van het algemene beleid en de coördinatie met de “stakeholders” betreft, houdt de dienst zich in het bijzonder bezig met:

- de voorbereiding van het algemene beleid rond de operationele, technische en beheersmatige aspecten van het luchtruim en het toezicht op de naleving ervan; de analyse van de onderzoeken op het vlak van het beleid en, op basis daarvan, de uitwerking van strategische scenario's;
- de studie en voorbereiding van de aanpassingen van vliegverkeersregels waarvoor de dienst verantwoordelijk is, en dit zowel op nationaal als op internationaal vlak;
- het verzekeren van de coördinatie tussen de militaire en burgerluchtvaart, vooral met het oog op een soepel gebruik van het luchtruim, zodat aan de behoefte van de burgerlijke en militaire gebruikers op een evenwichtige manier voldaan wordt;
- de organisatie van technische en operationele werkgroepen met specifieke opdrachten en de samenwerking met deze werkgroepen;
- de deelname aan verschillende werkgroepen in verband met de oprichting en het gebruik van het FABEC;
- de coördinatie van de algemene aspecten van het luchtruimbeheer met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;
- de deelname aan bijeenkomsten georganiseerd door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) in de aangelegenheden die onder zijn bevoegdheid vallen (zoals het

opstarten van het gebruik van de mode S transponder en de ontwikkeling van de reglementering inzake safety assessment en risk classification);

- de coördinatie van de materie betreffende de luchtvaartfrequenties in samenwerking met het BIPT en met landsverdediging;
- het leveren van expertise rond de ontwikkeling van nationale regelgeving die de andere directies van het DGLV beheren;
- het leveren van expertise inzake regelgeving aan de BSA-ANS voor haar certificeringstaak van de ANSP's;
- het leveren van financiële en economische expertise aan de BSA-ANS in haar taak met betrekking tot de opmaak van een performance plan;
- de follow-up en de coördinatie van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart op nationaal en internationaal niveau, en met de samenwerking met de gewestelijke overheden in de dossiers waarvoor zij bevoegd zijn;
- het leveren van technische expertise bij de uitvoering van beleidsbeslissingen betreffende de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en bij de geschillen aangaande de geluidsoverlast;
- de deelname aan het project rond de duurzame mobiliteit van de luchtvaart;
- de behandeling van aanvragen en de uitreiking van vergunningen voor proef- en studievluchten met UAV's in het Belgische luchtruim;
- het leveren van financiële en economische expertise teneinde de economische leefbaarheid alsook de goede financiële draagkracht van de dienstverlener ANS te garanderen.

Verwezenlijkingen in 2010

In het raam van de voorbereiding van het 3de beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol heeft de dienst voorstellen gedaan en adviezen geformuleerd voor de beleidscel van de Staatssecretaris voor Mobiliteit, en dit zowel in het raam van de herdefiniëring van de opdrachten als voor wat de aspecten in verband met de heffingen of de performantie betreft.

In 2010 heeft de dienst de invoering van het tweede pakket rond het "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim" waarbij de GEL-regelgeving zich heeft uitgebreid tot het leefmilieu, de prestatiedoelstellingen, de ontwikkeling van een pan-Europese netwerkfunctie en tot de financiering van gemeenschappelijke projecten, actief gevolgd.

In 2010 heeft de dienst actief deelgenomen aan de werkzaamheden van talrijke groepen die onder de hoede van de "High Level Policy Board" en van de "States Strategic Board" werden opgericht met het oog op de oprichting van het FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). De dienst zorgde voor de opmaak van het verdrag en heeft ook meegewerkt aan de ondertekeningprocedure. Het FABEC-verdrag werd op 2 december 2010 ondertekend door de vertegenwoordigers uit België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland die zo een gemeenschappelijk functioneel luchtruimblok hebben opgericht teneinde het beheer van het luchtverkeer los van de nationale grenzen te organiseren en zo een kader te creëren voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Hierdoor kunnen laatstgenoemden hun performantie op het vlak van veiligheid, de impact op het milieu, de capaciteit, de economische doeltreffendheid, de kortste luchtvaartroutes en de doeltreffendheid van de militaire opdrachten verbeteren.

De dienst A-SPA ziet toe op de uitvoering van het verdrag door deel te nemen aan gespecialiseerde werkgroepen die hoofdzakelijk betrekking hebben op het luchtruim, de harmonisering van de regels en procedures, het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten, de burgerlijk-militaire samenwerking, de retributies, het toezicht, de performantie en het beheer, zonder daarbij het toezicht op de goedkeurings- en samenwerkings-procedure met de juridische cel van de FOD Buitenlandse Zaken uit het oog te verliezen.

In het raam van de verwezenlijking van het "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim" zal de dienst regelmatig deelnemen aan de door de Europese Commissie gecoördineerde vergaderingen van het "Single Sky Committee" die vooral dienen voor het onderzoek en de goedkeuring, na redactionele en inhoudelijke wijzigingen, van verschillende uitvoeringsmaatregelen op basis van de vier basisverordeningen, alsook voor de wijziging van de basisverordeningen. In dezelfde context heeft de dienst A-SPA vijf onderzoeken voor Eurocontrol uitgevoerd, waarbij de overlegprocedure in de onderstaande domeinen werd nageleefd: de elektronische AIP (eAIP), Surveillance performance indicators, aircraft identification, aeronautical data quality, aeronautical

data assurance levels.

Ingevolge de uitvoering van deze verordeningen, en vooral van de Verordening tot instelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten in Europa, werkte en werkt de dienst samen met de beleidscel van de Staatssecretaris voor Mobiliteit aan projecten om deze bepalingen in de interne Belgische rechtsorde te integreren, zoals de herziening van enkele bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de economische overheidsbedrijven, het samenwerkingsakkoord van 1989 tussen de federale Staat en de gewesten rond de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten op de regionale luchthavens, de herziening en aanpassing in deze zin van de beheersovereenkomst tussen de Staat en Belgocontrol, de bepaling van de heffingen voor de plaatselijke diensten op de luchthaven Brussel-Nationaal, enz.

De dienst heeft in 2010 bovendien ook deelgenomen aan de werkzaamheden van een groot aantal werkgroepen die binnen EUROCONTROL werden opgericht (Safety Regulation Commission, Stakeholder Consultation Group, Standing Committee on Finance, Enlarged Committee for Route Charges, Budgetary and Financial Working Group-MUAC, Airspace Navigation Team, Surveillance Regulators Task Force, Electronic Terrain and Obstacle Working group, Working Group Meteo support to ATM, Aeronautical Data Quality Working Group,...).

In 2010 heeft de dienst deelgenomen aan de 37ste algemene vergadering van de ICAO en heeft hij veel bijgedragen aan de werkzaamheden van

verschillende commissies van deze organisatie.

In 2010 is de dienst erin geslaagd de eerste toelating af te geven voor de testvlucht van de Mercator, een onbemand vliegtuig. Deze test verwezenlijkte de integratie van een onbemand vliegtuig in het gecontroleerde luchtruim en in reële omstandigheden van gemengd verkeer (bemande en onbemande vliegtuigen).

De dienst heeft samengewerkt met en adviezen verstrekt aan de beleidscel van de Staatssecretaris bij de behandeling van de klacht die bij de Europese Commissie tegen België werd ingediend ingevolge de bijdrage ten belope van twee maal twee miljoen die de Belgische Staat bij Belgocontrol had opgevraagd.

In 2010 heeft de dienst samengewerkt met en adviezen verstrekt aan de beleidscel van de Staatssecretaris in het dossier betreffende het zoeken van adequate oplossingen voor de financiële problemen van Belgocontrol.

In overleg met alle belanghebbenden heeft de dienst in 2010 het actieplan dat België heeft opgesteld om tegemoet te komen aan de bevindingen van de USOAP-audit, die de ICAO in 2006 heeft verricht, verder ten uitvoer gebracht.

De belanghebbende partijen werden eveneens geraadpleegd voor de antwoorden die de dienst gaf op de talrijke parlementaire vragen alsook voor de diverse staatsbrieven en overige documenten van de ICAO.

De dienst heeft het FABLIMAS-project (Functional Airspace Block Liège/Maastricht) gedeeltelijk geleid met het doel dit nog vóór de verwezenlijking van het FABEC ten uitvoer te brengen. De resultaten van het onderzoek van de werkgroep werden voorgesteld op het nationale luchtruimcomité ANS (BELANC) dat van het directeurscomité (DIRCOM) de eindbeslissing verwacht over het gevolg dat aan het dossier moet worden gegeven.

De dienst A-SPA heeft ook de jaarlijkse revisie van het LSSIP-document (Local Single Sky Implementation) op zich genomen. Dit document omvat alle in acht te nemen actiepunten om de Europese ATM-programma's op elkaar af te stemmen.

Net als vroeger heeft de dienst bijzondere aandacht besteed aan:

- de vergaderingen betreffende het beheer van het nationale luchtruim;
- de civiel/ militaire coördinatie- en werkvergaderingen en
- de vergaderingen met Belgocontrol en EUROCONTROL.

De dienst heeft deelgenomen aan de werkgroepen die nieuwe relevante standaarden, normen en regels voor het luchtruimbeheer willen uitwerken. Ook op de vergaderingen van de EANPG (European Air Navigation Planning Group) was de dienst regelmatig aanwezig.

De dienst ging door met het aanreiken van de technische en reglementaire expertise in het raam van de exploitatie van de luchthaven Brussel-

Nationaal, met inbegrip van het beheer van de geluidshinder rond deze luchthaven. Er werden onderzoeken uitgevoerd om te trachten een antwoord te vinden op het probleem van de windcomponenten en van de hoogte tijdens de nadering en de opstijging. Er werd technische bijstand verleend aan de advocaten van de Belgische Staat in het raam van de talrijke verzoekschriften die tegen het spreidingsplan werden ingediend.

De dienst heeft Belgocontrol ondersteund bij de invoering van een systeem voor "vehicle tracking" op de luchthaven van Brussel-Nationaal in overeenstemming met de vraag van ICAO naar de invoering van het A-SMGCS (Advanced surface movement ground control system).

De dienst A-SPA heeft samen met de dienst Luchthavens een informatiedag georganiseerd voor de Belgische luchthavens over de impact van de nieuwe regelgeving inzake terreingegevens en elektronische obstakels op hun werking.

De dienst heeft de samenwerking met Belgocontrol en met de militairen in de nationale coördinatiegroep voor de invoering van Bijlage 15 van ICAO (Aeronautical Information Services) op Belgisch niveau voortgezet.

De dienst is het dossier betreffende de opname van de internationale luchtvaart in het Europese systeem van emissiehandel (ETS) in samenwerking met de gewestelijke overheden blijven volgen.

De dienst heeft deelgenomen aan het driejaarlijkse

colloquium van de ICAO (ICAO Environmental Colloquium).

De dienst heeft deelgenomen aan de beoordeling van het immissiegeluid veroorzaakt door het luchtverkeer van de luchthaven Brussel Nationaal op basis van de metingen van de geluidsmetingsstations beheerd door 'The Brussels Airport Company', 'Leefmilieu Brussel - BIM' en het departement 'Leefmilieu, Natuur en Energie' (LNE) van de Vlaamse overheid, in samenwerking met Belgocontrol.

Op het gebied van milieuzaken werden ook andere taken vervuld:

- steun aan en follow-up van de "Continuous Descent Approach" testen op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- voorbereiding van de certificering van de precisienavigatieroutes (PRNAV) (SID op de luchthaven Luik-Bierset);
- voorbereiding van het Belgisch standpunt inzake milieu (ECAC);
- steun aan de lastenboeken rond milieukwesties
- steun aan de diensten van het DGLV die dossiers met milieuaspecten moeten behandelen;
- analyse van het jaarverslag van de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, met inbegrip van het specifieke deel "geluidsquota";
- coördinatie tussen de verschillende spelers in het kader van operationele problemen als gevolg van beslissingen op het gebied van leefmilieu;
- analyse van de EASA-Notices of Proposed Amendment die verband houden met het milieu.

I Dienst Luchthavens (A-POR)

Deze dienst staat in voor de redactie van de reglementering inzake de certificatie van luchthavens en de implementatie ervan. Naast de reglementering inzake de gecertificeerde luchthavens werkt deze dienst ook de reglementering inzake de machtiging van niet-gecertificeerde luchtvaartterreinen (vliegvelden, helihavens, ulmodromen) uit en houdt zich bezig met de implementatie ervan. Andere reglementering waarvoor deze dienst bevoegd is, is deze inzake de luchtvaarterfdienstbaarheden van de luchthavens met inbegrip van bebakening van hindernissen, de reglementering inzake luchtvaartactiviteiten en luchtsporten (parachutespringen, vliegmeetings,...), de reglementering inzake de toelating voor luchtactiviteiten die de luchtvaart kunnen hinderen (ballonvaart, vuurwerk, modelvliegtuigen, ...), de reglementering inzake de toewijzing van "slots", de grondafhandeling en de luchthavengelden. Ten slotte bestudeert en werkt de dienst Luchthavens mee aan de aanpassing van het deel van de luchtverkeersregels waar de dienst verantwoordelijk voor is, zowel op nationaal als op internationaal vlak.

Naast het regelgevende werk draagt A-POR bij aan de activiteiten van ICAO, de Europese Unie en de GASR.

Deze dienst beheert de onroerende goederen die eigendom zijn van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de terreinoverdrachten ten behoeve van The Brussels

Airport Company en Belgocontrol.

Hij verzamelt statistieken over het luchtverkeer op de Belgische luchthavens en verstrekt beschikbare statistische informatie op vraag van interne en externe klanten.

De dossiers van de zes gecertificeerde luchthavens (Brussel-Nationaal, Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Charleroi, Luik-Bierset en Kortrijk-Wevelgem) werden opgevolgd, met veel aandacht voor de correcties van eerdere auditvaststellingen. In totaal vonden in 2010 52 audits plaats bij deze luchthavens.

Naast de zes gecertificeerde luchthavens zijn er in België 47 vliegvelden, één "off-shore" helihaven en 58 "on-shore" helihavens. In 2010 heeft de dienst 11 adviezen verleent voor het aanleggen van nieuwe vliegvelden, 12 controles uitgevoerd en 28 follow-ups (waarvan 18 enkel administratief zonder bezoek terplaatse). In totaal heeft A-POR 15 vliegvelden en 23 helihavens gecontroleerd.

Er werden 94 adviezen in verband met bouwvergunningen voor gebouwen gegeven en 210 adviezen in verband met windturbines.

Daarnaast werden 261 toelatingen gegeven voor het loslaten van ballonnetjes, 9 toelatingen voor kabelballons, 311 toelatingen voor vuurwerk, 24 toelatingen voor skytracers, 10 toelatingen voor het droppen van voorwerpen, 78 toelatingen voor het opstijgen met een luchtballon, 53 toelatingen

voor parachutesprongen, 4 toelatingen voor een vliegerevenement, 64 afwijkingen op de minimale vlieghoogte (1) of het vliegverbod boven Brussel en 18 toelatingen voor ballonvaartmeetings.

Naast deze kernactiviteiten heeft de dienst Luchthavens ook aan volgende projecten en acties gewerkt:

- BAWiHaC: op 29 maart 2010 werd op initiatief van het DGLV een voorbereidende vergadering georganiseerd die resulteerde in de oprichting van het "Belgian Aviation Wildlife Hazard Committee (BAWiHaC)". Dit initiatief moet het relatief hoge risico op wildlife incidenten op de Belgische luchthavens op termijn verminderen. Het comité bestaat momenteel uit delegaties van alle gecertificeerde luchthavens en het Aviation Safety Department van Defensie, en wordt voorgezeten door de dienst Luchthavens van het DGLV. Een eerste concrete resultaat van het comité is de organisatie van een cursus wildlife management in Beauvechain.
- circulaire GDF-09: reeds enige tijd bestond de noodzaak om de circulaire GDF-09 te updaten, onder meer omwille van auditvaststellingen (ICAO) en interne auditvaststellingen, alsook omwille van de nieuwe risicogerichte manier van plannen van audits. In de loop van 2010 werden de updates uitgewerkt en besproken met de luchthavens. De nieuwe editie van de circulaire werd gepubliceerd op 24 december 2010 (2).
- deelname aan ADR.001: de dienst neemt deel aan de "ADR.001 Rulemaking Group" van EASA met betrekking tot "Organisation en Authority Requirements voor Luchthavens". In 2010 werd

deelgenomen aan drie officiële vergaderingen en een aantal informele besprekingen. Binnen de "Rulemaking Group" is een medewerker van de dienst aangeduid als "Taskforce leader van Organisation Requirements – Management".

- deelname aan ICAO Aerodromes Panel en Visual Aids Working Group: de dienst heeft een vertegenwoordiging in het "ICAO Aerodromes Panel" en in één van haar werkgroepen, namelijk de "Visual Aids Working Group". In 2010 werd een werkdocument van de dienst aanvaard, waarmee hoofdstuk 6 van ICAO Annex 14 over het bepalen van hindernissen aangepast zal worden.
- RESA studie: een uitgebreide studie werd uitgevoerd over de implementatie van de Annex 14 normen en aanbevelingen met betrekking tot de "Runway End Safety Area (RESA)" op alle gecertificeerde luchthavens in België en dit naar aanleiding van de veiligheidsaanbevelingen van de AAIU na het Kalitta-ongeval.
- specifieke dossiers aanvragen: enkele dossiers die in de loop van 2010 werden behandeld door de dienst Luchthavens naar aanleiding van veranderingen op de gecertificeerde luchthavens: B747-8 op Brussels Airport, Zone W op Liège Airport, Stopbars op Oostende Airport,...
- circulaire GDF-02: de dienst heeft een nieuwe editie van de omzendbrief GDF-02 betreffende de helihavens uitgewerkt (inwerkingtreding voorzien begin 2011). Daarbovenop werd een nieuw Ministerieel Besluit voorbereid voor wat betreft het landen en opstijgen van helikopters buiten de erkende terreinen. Dit laatste besluit annuleert en vervangt het MB van 24 december

1970. De inwerkingtreding zal plaatsvinden in de loop van het jaar 2011.

- Problematiek betreffende kraanwagens in de omgeving van de luchthaven van Brussel-Nationaal: de dienst heeft een bijeenkomst belegd met The Brussels Airport Company en met de omliggende gemeenten van de Luchthaven van Brussel-Nationaal teneinde de problematiek van de kraanwagens rond de luchthaven te bespreken. Er werd afgesproken om kaarten met luchtvaartgerelateerde beperkingen op te stellen voor de kranen in de gemeenten, zodat laatstgenoemde deze beperkingen in hun verordeningen kunnen opnemen. De gemeentediensten, de politie en de aannemers weten zo in welke zones de aannemers een voorafgaande vergunning nodig hebben van de luchthavenexploitant wanneer ze het gebruik van kraanwagens voorzien. Deze kaarten zullen alle beperkingen bevatten die verband houden met de aan hindernisbeperkingen onderworpen gebieden (OLS) die door TBAC zijn opgesteld, alsook de beperkingen met het oog op de bescherming van de installaties van Belgocontrol.

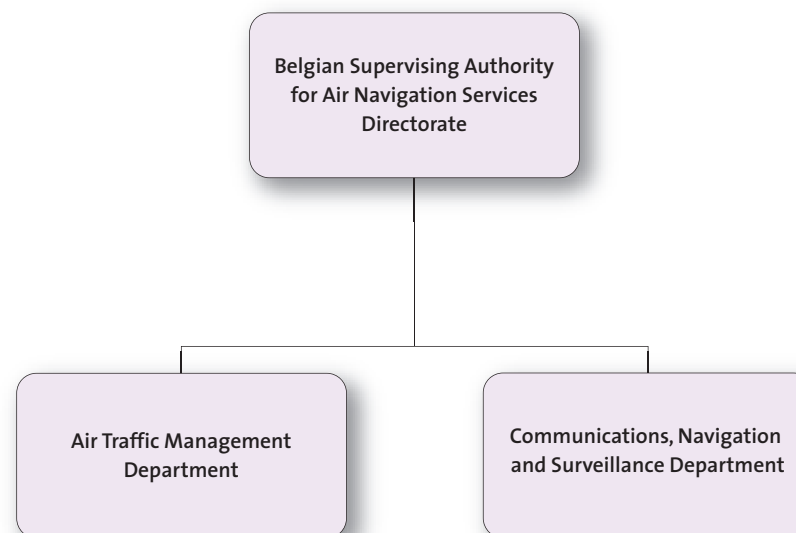
(1) Dit wordt oa gegeven voor filmopnames van wielervedstrijden en het controleren van gas- en hoogspanningslijnen.

(2) Alle circulaires kunnen worden geraadpleegd op de website van de FOD Mobiliteit en Verkeer (<http://www.mobilit.fgov.be/nl/lucht/aircircn.htm>)

DIRECTIE BELGISCHE TOEZICHTHOUDENDE INSTANTIE VAN DE LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN (BSA-ANS)



Deze directie is onderverdeeld in twee diensten namelijk de dienst Beheer van het Luchtverkeer (B-ATM) en de dienst Communicatie, Navigatie en Plaatsbepaling (B-CNS).



De BSA-ANS is in België de door elke Europese lidstaat aangewezen nationale controle instantie voor luchtvaartnavigatiedienstverleners. De BSA-ANS heeft hoofdzakelijk certificerings-, supervisie- en controletaken voor wat betreft de betrouwbare en doeltreffende levering van luchtvaartnavigatiediensten in het kader van de verwezenlijking van het "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim".

De BSA-ANS staat in voor de certificering van de vier categorieën luchtvaart-navigatiedienstverleners die vanuit het nationale grondgebied wensen te opereren: ATS (Air Traffic Services), CNS (Communication-Navigation-Surveillance), AIS (Aeronautical Information Services) en MET (meteorologische dienst). In België gaat het over drie ATS-, één AIS-, één MET- en één CNS-organisatie.

De afgifte, wijziging en hernieuwing van certificaten worden uitgevoerd via een strenge en onafgebroken controle van de naleving van de gemeenschappelijke door de Europese reglementering opgelegde vereisten (Common Requirements). Deze controle vereist belangrijke auditactiviteiten ter plaatse.

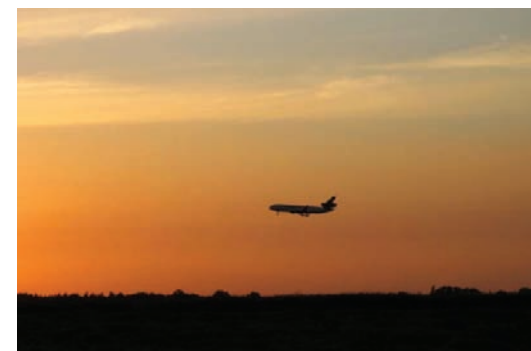
Categorie	Aantal Belgische providers	Aantal audits
ATS	3	2
AIS	1	2
MET	1	2
CNS	1	2

In 2010 werd een nieuwe CNS-dienstverlener gecertificeerd. Hiervoor vonden onder meer 2 certificeringsaudits plaats.

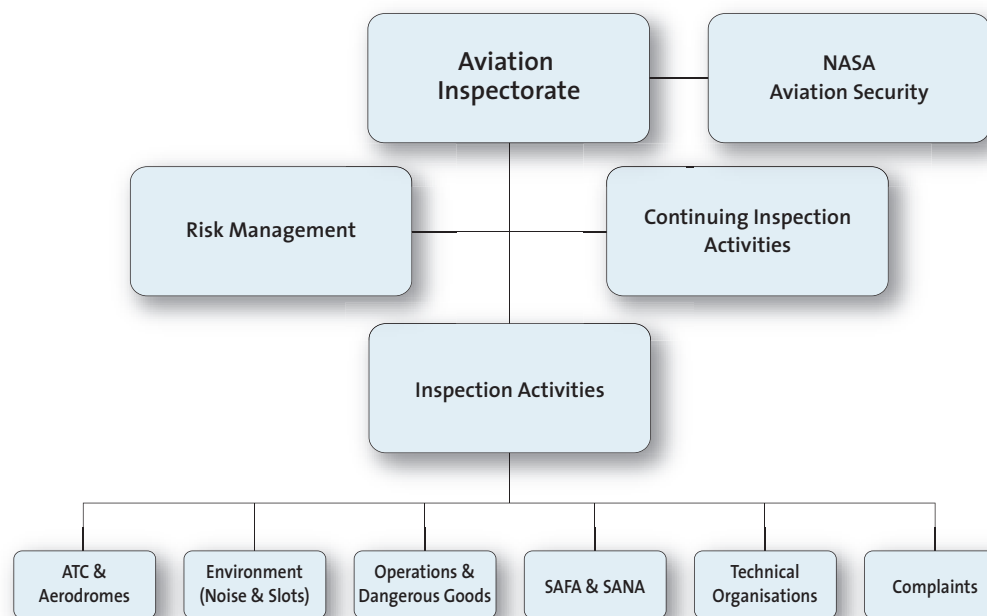
De BSA-ANS heeft ook als taak de naleving van de gemeenschappelijke vereisten te controleren vóór de benoeming door de Minister van alle luchtverkeerdienstverleners (ATS) en meteorologische diensten (MET) die in het Belgische luchtruim wensen te opereren vanuit een ander land in de Europese Unie.

Daarnaast certificeert de BSA-ANS organisaties die zich bezighouden met de opleiding van de luchtverkeersleiders: het opleidingscenter van Belgocontrol, het IANS van Eurocontrol en het opleidingscenter van MUAC. De BSA-ANS voerde 8 audits uit op deze opleidingscentra.

Ten slotte is de BSA-ANS ook verantwoordelijk voor het maken van voorstellen aan de Directeur-generaal van het DGLV om boetes of dringende maatregelen op te leggen aan de dienstverleners in verband met de veiligheid, in het bijzonder de beperking, opheffing of intrekking van het certificaat.



DIRECTIE INSPECTIE (INS)



De directie Inspectie heeft vijf opdrachten:

1. Het uitvoeren van risicoanalyses, onder meer door middel van het bijhouden en analyseren van databases. Dit gebeurt met het oog op het voeren van een efficiënt inspectiebeleid en de eventuele bijsturing van het beleid in het algemeen.
2. Het uitvoeren van het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart. Dit gebeurt door het voeren van een preventiebeleid, gekoppeld aan een inspectiebeleid. Door middel van het uitvoeren van onaangekondigde inspecties kan de naleving van (inter)nationale regelgeving getoetst worden.
3. Het beleid inzake crisismanagement, zowel op vlak van de veiligheid (ongevallen, noodsituaties, alarmfases) als op het vlak van de beveiliging van de luchtvaart. Het betreft onder meer het uitwerken en opvolgen van crisisplannen en het verzekeren van een permanentie voor noodgevallen.
4. Het coördineren en sturen van de inspecties van de Belgische luchthavens.
5. Het beleid inzake het toezicht op de luchtvaartbeveiliging, dit is het geheel van voorschriften en maatregelen ter beveiliging van de luchtvaart tegen daden van criminaliteit en terrorisme. Hier handelt het onder meer over de beveiligingsplannen van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen en de certificering van het luchtvaartbeveiligingspersoneel.

Via de daartoe gemandateerde leden kan deze directie inspecties verrichten, zowel op eigen initiatief als op verzoek van derden. Deze kunnen desgevallend leiden tot een repressief optreden tegen personen en bedrijven die in overtreding zijn met de bestaande reglementen of machtigingen.

I Dienst Veiligheid (I-SAF)

De kerntaak van de dienst Veiligheid van de directie Inspectie is het bevorderen van een veilige en duurzame luchtvaart door middel van het toezicht op en de handhaving van de wet- en regelgeving. Dit gebeurt door het uitvoeren van enerzijds doelgerichte inspecties naar aanleiding van risicoanalyses en anderzijds door inspecties ingevolge klachten, een vraag van politie of parket en herinspectie na een voorgaande controle. Het doel van deze inspecties is om de luchtvaartreglementering in het algemeen te doen naleven, door alle betrokken partijen in de luchtvaart. Daarbij handelt het onder meer om de uitbaters van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen, de sector van de algemene luchtvaart, sportluchtvaart en –beoefenaars, maar de Dienst Veiligheid inspecteert ook het luchtvervoer van gevaarlijke goederen en de verladings (handling agents) van luchtvracht.

Met het oog op een grotere luchtvaartveiligheid voor de burger zijn er ook preventieve en doelgerichte inspecties voorzien bij de luchtvaarttechnische bedrijven en bij de

luchtverkeerdienstverlener. Daarnaast vinden nog inspecties plaats inzake vliegtuiggeluid. Deze inspecties beperken zich niet enkel tot Belgische vliegtuigen, ook buitenlandse vliegtuigen kunnen aan een inspectie onderworpen worden. De uit de inspecties bekomen operationele gegevens kunnen gebruikt worden bij het uittekenen van de beleidspolitiek. Daarenboven worden klachten of vragen omtrent veiligheid van vliegtuigen of luchthavens door de Dienst Veiligheid behandeld.

De inspectie en toezichtdomeinen van de dienst Veiligheid zijn:

- luchtvaartterreinen, luchtruim en sportluchtvaart;
- de vakbekwaamheid van luchtverkeerdienstverlener (ANSP);
- gevaarlijke goederen:
 - Inspectie op gevaarlijke goederen aan boord van een vliegtuig (vliegtuiginspectie)
 - Inspectie van magazijnen en documenten (inspectie van verladings van luchtvracht – luchtvaartmaatschappijen)
- Luchtvaartmaatschappijen en commerciële exploitatie:
 - Inspecties van “flight operations”
 - Inspecties van “ground operations en grondafhandelingsbedrijven”
- SAFA-inspecties (vliegtuiginspecties - Safety Assessment of Foreign Airplanes)
- SANA-inspecties (vliegtuiginspecties - Safety Assessment of National Airplanes)
- Luchtvaarttechnische bedrijven:
 - Algemene luchtvaart

- Commerciële luchtvaart
- Geluidsoverlast op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- “Slots monitoring” op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- Behandeling van klachten ingediend door burgers, politie, publieke administratie of parket;
- Diverse projecten oa advies- en sensibiliseringscampagnes van de industrie inzake veiligheid en de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Inspecties in 2010:

Domein	Aantal inspecties	Aantal pv's	Aantal waarschuwingen
luchtvaartterreinen, luchtruim en sportluchtvaart	64	4	95
luchtverkeerdienstverlener	15	0	15
gevaarlijke goederen	43	1	20
commerciële luchtvaart (luchtvaartmaatschappijen)	57	3	50
buitenlandse vliegtuigen (SAFA)	144	0	128
Belgische vliegtuigen (SANA)	23	0	25
luchtvaarttechnische bedrijven	21	0	45
geluidsoverlast	99	5	43
slots monitoring	186	13	15
Totaal	663	26	436

Bij deze tabel dient opgemerkt te worden dat niet elke vaststelling betrekking heeft op een tekortkoming die de luchtvaartveiligheid in dezelfde mate in het gedrang zou brengen. In vele gevallen handelt het om een niet-correcte toepassing van de administratieve procedures.

Bij de kleinere vliegvelden hadden de belangrijkste tekortkomingen betrekking op de volgende aspecten:

- Het ontbreken van de meest recente NOTAMS, meteo en AIP-gegevens en het niet bijhouden van het vluchtregister;
- De afwezigheid van de terreinoverste;

- Onvoldoende passende voorzieningen en inrichtingen die verhinderen dat personen zich ongewenst op de terreinen kunnen begeven;
- Niet-conforme grondseinen en windzakken.

In de zomermaanden werden er vooral inspecties uitgevoerd op speciale activiteiten, zoals de organisatie van luchtdopen en opendeurdagen van vliegvelden met fly-ins.

Er werd dit jaar ook meer aandacht besteed aan inspecties in het kader van RFF (Rescue and Fire Fighting) en dan meer bepaald naar de responstijden toe.

Bij de grote luchthavens ging het vooral om kleine niet-conformiteiten met de lokale regelgevingen. De grote luchthavens worden al grondig geauditeerd en gecontroleerd door de Directie Luchtruim en Luchthavens die hen ook certificeert conform ICAO Bijlage 14. Er werden ook inspecties uitgevoerd naar onvergunde permanente heliterreinen, voornamelijk bij restaurants. Hierbij werd steeds gevraagd zich in regel te stellen of om alle visuele verwijzingen naar een helihaven te verwijderen. Niet-conformiteiten werden steeds gemeld aan de terreineigenaar of terreinverantwoordelijke met de vraag om zich zo snel mogelijk in regel te stellen zodat de veiligheid van het vliegverkeer niet in het gedrang komt.

Voor gevaarlijke goederen werden in de loop van 2010 43 inspecties uitgevoerd. Twintig bevindingen op vliegtuigen en in magazijnen van de handling

agenten en shippers werden vastgesteld. Verder werden er 39 bijkomende onderzoeken uitgevoerd inzake gerapporteerde incidenten en ongevallen met betrekking tot het luchttransport van gevaarlijke goederen. Volgende tekortkomingen werden daarbij vastgesteld:

- niet of onvolledig gemarkeerde en geëtiketteerde goederen;
- betrokken personeel (bemanning, afhandelingspersoneel) dat geen of onvoldoende training heeft gekregen;
- niet correcte belading op het gebied van segregatie en lading der goederen;
- beschadigde verpakkingen, lekkages;
- ontbrekende of onvolledige vrachtdocumenten;
- goederen geladen op een verkeerde plaats in het vliegtuig;
- procedures voor noodgevallen met gevaarlijke goederen die niet onmiddellijk beschikbaar zijn voor de bemanning;
- verborgen gevaarlijke goederen.

De verschillende acties voor deze tekortkomingen bestonden uit:

- het onmiddellijk laten corrigeren van de tekortkomingen, met grote directe invloed op de veiligheid, voor het vertrek van het vliegtuig met een aansluitende verificatie door de inspecteurs en met het aansluitend opstellen van een proces-verbaal;
- het sturen van een schriftelijke vraag voor correctieve actie(s) en waarschuwing naar de betrokken partijen voor tekortkomingen met geringe of aanzienlijke invloed op de veiligheid.

Verschillende partijen dienden in de loop van 2010 99 klachten in tegen geluidsoverlast. Het onderzoek van deze klachten leidde tot 18 PV's. Het betreft hier zeer diverse zaken, onder meer overlast door laag overvliegende helikopters, acrobatie boven woonkernen, laag overvliegen van natuurgebieden en doorkruisen van verboden zones.

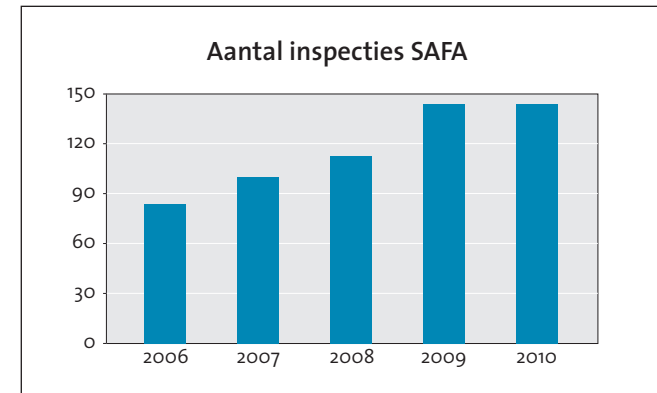
In het domein van vliegtuiginspecties werden 23 SANA inspecties (Safety Assessment of National Airplanes) uitgevoerd waarbij 25 bevindingen van de categorieën 2 en 3 werden vastgesteld.

In 2010 werden 144 SAFA-inspecties (Safety Assessment of Foreign Airplanes) uitgevoerd. De evolutie van het aantal SAFA-inspecties wordt weergegeven op onderstaande grafiek.

Tijdens een SAFA-inspectie kunnen 54 punten gecontroleerd worden. De volledige controle van al deze punten gebeurt echter zelden aangezien het niet toegelaten is dat een vlucht vertraging zou oplopen omwille van deze inspecties, uitgezonderd in het geval er ernstige tekortkomingen vastgesteld worden welke de veiligheid van de vlucht zouden kunnen in gevaar brengen.

Deze 144 uitgevoerde inspecties hebben aanleiding gegeven tot 128 vaststellingen (categorieën 2 en 3 samen).

De vermelde categorieën in het kader van de SAFA en SANA hebben volgende betekenis:



- Categorie 3: heeft een grote invloed op de directe veiligheid (luchtwaardigheid) van het toestel.
- Categorie 2: heeft een aanzienlijke invloed op de veiligheid.
- Categorie 1: heeft een geringe invloed op de veiligheid.
- Categorie G: heeft geen invloed op de veiligheid.

Het beoogde doel is dat een uitgevoerde inspectie op een gegeven luchtvaartuig aanleiding geeft tot vaststellingen, onafhankelijk van het land waar de inspectie uitgevoerd wordt en door welke gekwalificeerde personen deze inspecties uitgevoerd worden.

In 2010 werd de dienst Veiligheid door EASA geauditeerd. Er werden slechts 2 kleine bevindingen met betrekking tot SAFA vastgesteld.

I Dienst Beveiliging (I-SEC)

De Dienst Beveiliging van de Directie Inspectie is volgens het KB van 3 mei 1991 belast met het uitvoeren van audits, inspecties, testen en onderzoeken op het vlak van de luchtvaartbeveiliging met inbegrip van terrorisme- en criminaliteitsbestrijding. De controleactiviteiten omvatten inspecties, testprocedures en onderzoeken.

De dienst Beveiliging streeft naar een zo onafhankelijk mogelijke opstelling en een éénduidig toezicht.

De audit- en controledomeinen van de Dienst Beveiliging zijn:

- Luchthavens (Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi, Oostende en Kortrijk);
- Luchtvaartmaatschappijen (vliegtuigen, passagiers, cabine, bagage/cargo en post);
- Certificering en opleiding van beveiligingspersoneel van luchthavens;
- Erkende luchtvrachtagenten (Regulated Air Cargo Agents);
- "Known Consignors" (cargo);

Activiteiten in 2010:

Audit- en controledomein	Aantal audits
Luchtvaartmaatschappijen (vliegtuigen en passagiers, cabine, bagage/cargo en post)	57
Beveiligingspersoneel luchthavens	95
Erkende luchtvrachtagenten (regulated air cargo agents)	52
Luchtverkeersinstallaties	5
Totaal	209

In het domein van de beveiliging van luchthavens werden Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi en Oostende geauditeerd op het gebied van toegangscontrole, bescherming van de vliegtuigen en bagagescreening. Het merendeel van de tekortkomingen werd vastgesteld in het domein "toegangscontrole", meer bepaald wat betreft het onderzoek van voertuigen die zich toegang verlenen tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Op regelmatige basis worden vergaderingen inzake beveiliging gehouden tussen de Dienst Beveiliging en de respectievelijke luchthavencommandanten. Het kwaliteitscontroleprogramma van de Dienst Beveiliging omvat naast de controles op het terrein eveneens de certificatie van alle inspecteurs van de luchthaveninspectie.

In het domein van de beveiliging van luchtvaartmaatschappijen werden 57 inspecties of testen

uitgevoerd. De inspecties van en testen op de luchtvaartmaatschappijen worden op een continue basis en in overleg met de interdepartementale commissie uitgevoerd. Ook op dit gebied vindt op regelmatige basis overleg plaats tussen de Dienst Beveiliging en de respectievelijke verantwoordelijken bij de verschillende luchtvaartmaatschappijen.

In het domein van beveiligingspersoneel van luchthavens werden er 95 inspecties uitgevoerd met betrekking tot de correcte uitvoering van de toegangscontrole en het beveiligingsonderzoek van luchthavenpersoneel en passagiers. De tekortkomingen situeerden zich voornamelijk op het vlak van het beveiligingsonderzoek van passagiers en hun handbagage.

De Directie Inspectie is de bevoegde autoriteit om de status van erkend luchtvrachtagent te verlenen onder bepaalde voorwaarden. Deze voorwaarden zijn duidelijk omschreven in de vigerende Europese regelgeving:

- EC 300 / 2008
- EC 272 / 2009
- EC 185 / 2010

De erkende luchtvrachtagenten beschikken over een certificaat dat geldig is voor drie jaar en in het kader van re-certificatie werd in 2010 reeds aangevangen met het nodige nazicht.

Zoals vereist door de EU-regelgeving dienen de betrokken entiteiten een aanvraagformulier en een adequaat beveiligingsprogramma voor te leggen aan de Directie Inspectie waarin zij de door hun toegepaste procedures en methodes beschrijven conform de vigerende regelgeving.

De Directie Inspectie zal in eerste instantie het beveiligingsprogramma toetsen aan de geldende Europese regelgeving. Nadien wordt er een controle ter plaatse uitgevoerd om na te gaan of de beschreven procedures en methodes conform zijn met de vigerende EU-wetgeving. Tekortkomingen dienen via een correctief actieplan te worden rechtgezet en op basis van dit plan wordt dan beslist of deze entiteit al dan niet de status van erkend luchtvrachtagent krijgt.

In tegenstelling tot vroegere EU-regelgeving, werd de Directie Inspectie vanaf 29 april 2010 bevoegd voor de erkenning van afzenders, rekening houdend met een overgangsfase van drie jaar. Eind 2010 werd de erkenningsprocedure op punt gezet (communicatie, ontwerp van de te gebruiken documenten, CIR 02/INS, ...) zodat begin 2011 van start kan gegaan worden met de nodige inspecties teneinde na te gaan of de kandidaten bekende afzenders conform zijn met de vereisten zoals vermeld in de vigerende EU-regelgeving.

I Passagiersklachten

De Cel Passagiersklachten heeft als doel er over te waken dat de rechten die passagiers ontleen aan de Verordening 261/2004, zoals rechten van passagiers die een grote vertraging hebben opgelopen of wiens vlucht geannuleerd is, gevrijwaard worden en erop toe te zien dat de luchtvaartmaatschappijen deze rechten erkennen en respecteren. De Cel Passagiersklachten werd op 16 september 2010 aan de Directie Inspectie toegevoegd.

In 2010 was er een enorme toename van het aantal dossiers. Deze stijging was voornamelijk te wijten aan een vulkaanuitbarsting in IJsland en de strenge winter die het vliegverkeer lamlegden.

In 2011 zullen de nodige maatregelen getroffen worden om het rendement en de efficiëntie te verhogen. De belangrijkste maatregelen zijn:

- bijstand verlenen aan de Cel Passagiersklachten door alle veiligheidsinspecteurs van de Directie Inspectie;
- de bestaande gegevensbank van de passagiersklachten gebruiksvriendelijker maken;
- een aangepast document voor het indienen van klachten op de website van het DGLV plaatsen;
- de opvolging van de bekomen resultaten van passagiersklachten verzekeren door middel van meetpunten die in de boordtabellen zullen opgenomen worden.



DIRECTIE ALGEMEEN BEHEER (GEN)

I Dienst Personeel en Organisatie (G-P&O)

De dienst Personeel en Organisatie helpt de personeelsleden van het DGLV in de uitoefening van hun verantwoordelijkheden met het oog op de uitvoering van het beleid en streeft een verbetering van de kwaliteitseisen en de klantentevredenheid na. Vanuit een proactief perspectief neemt G-P&O dan ook deel aan de voorbereiding, de coördinatie en de begeleiding van veranderingsprocessen op het niveau van de interne organisatie waaronder het systeem van boordtabellen, de procesbeschrijvingen en het "Project Management Office".

De dienst staat eveneens in voor het uitvoeren van interne audits en voor het opvolgen van internationale audits. G-P&O verzorgt onder meer de coördinatie en opvolging van de "Universal Safety Audit Programme (USOAP)" en de "Continuous Monitoring Approach (CMA)" van ICAO.

De dienst verzamelt de nodige evaluaties, aanbevelingen, adviezen en alle andere nuttige informatie die voortvloeien uit de doorlichting van

het DGLV. Om tegemoet te komen aan sommige auditbevindingen heeft G-P&O een centraal opleidingssysteem uitgewerkt.

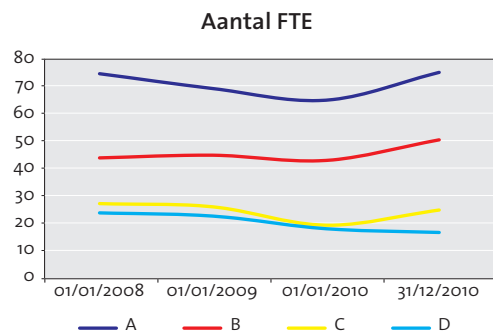
G-P&O verzorgt de coördinatie van het Belgisch veiligheidsprogramma en zorgt in samenwerking met de operationele directies voor de uitwerking van het strategisch actieplan ter verbetering van de luchtvaartveiligheid. Dit plan is een onderdeel van het veiligheidsbeleid van de Belgische Staat en tracht mogelijke veiligheidsproblemen te verhelpen door regelgevende, toezichhoudende en informatieverstrekende activiteiten.

G-P&O fungeert eveneens als tussenschakel tussen de stafdienst P&O en het DGLV voor de uitvoering van de nieuwe beleidslijnen op het gebied van het personeelsbeleid of voor het opstarten van nieuwe projecten in verband met de behoeften op de werkvloer. Ze is nauw betrokken bij de personeelsplanning en aanwervingen, adviseert de personeelsleden en het management op het vlak van personeelsbeleid en ondersteunt de opmaak van de opleidingsplannen.



Evolutie aantal personeelsleden in 2010:

Niveau	1/01/2010		31/12/2010	
	Aantal	FTE	Aantal	FTE
A	73	64,9	77	75,2
B	43	42,6	51	50,2
C	22	18,6	27	24,2
D	20	17,3	18	15,9
Totaal	158	143,4	173	165,5



I Financiën (G-FIN)

Deze dienst fungeert als tussenschakel tussen de stafdienst B&B en het DGLV voor de uitvoering van de financiële processen. Hij helpt ook bij het voorbereiden van de begroting. In 2010 noteerde het DGLV 5 miljoen euro aan inkomsten en 3 miljoen euro aan uitgaven. Deze inkomsten bestaan hoofdzakelijk uit vergoedingen voor geleverde diensten terwijl de uitgaven bestonden uit overheidsopdrachten, subsidies en werkingskosten. De personeelskosten zijn niet in deze uitgaven opgenomen.

I Juridische Zaken (G-LEG)

Deze dienst werkt de Belgische luchtvaartregelgeving uit overeenkomstig de normen en aanbevelingen van de internationale organisaties (ICAO, EASA en ECAC). Hij staat eveneens in voor de juridische omzetting van de Europese richtlijnen en in voorkomend geval, de aanpassing van het Belgisch recht aan de Europese verordeningen. Hij verzekert de coördinatie van deze regelgeving.

Tijdens de gerechtelijke procedures voor de rechtbanken en de administratieve procedures voor de Raad van State staat deze dienst in voor het bestuderen en voorbereiden van het technisch-juridisch dossier, en de opvolging hiervan doorheen de procedure.

In overleg met de betrokken directies stelt deze dienst administratieve maatregelen voor aan de Directeur-generaal inzake inbreuken op de luchtvaartreglementering en volgt hij het administratieve luik verder op. Hij levert juridische bijstand aan de directies van het DGLV.

Op internationaal gebied bereidt deze dienst de wetsontwerpen voor met het oog op de goedkeuring en opzegging van internationale verdragen of verdragswijzigingen.

In 2010 werden er twee wetten en zes KB's goedgekeurd en gepubliceerd. Deze dienst verleende 233 juridische adviezen en behandelde 8 administratieve sancties.



STRATEGISCHE CEL



Deze cel onderhoudt en coördineert de contacten met de internationale organisaties (EU, ICAO, ECAC en ABIS). Ze behartigt de Belgische en Europese belangen binnen deze organisaties en definieert op basis van deze internationale visie, de grote lijnen inzake luchtvaartpolitiek en vertaalt deze in concrete aandachtspunten voor de verschillende entiteiten van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Daarenboven onderhandelt deze cel de bilaterale akkoorden voor de exploitatie van reguliere luchtverbindingen door Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Deze cel verzekert tevens de rol van informatieambtenaar en is belast met het beantwoorden van schriftelijke en mondelinge parlementaire vragen, alsmede interpellaties.

In 2010 vond er één bilateraal gesprek plaats met de Democratische Republiek Congo. Er werden vijf bilaterale akkoorden gesloten met Burundi, Rwanda, Costa Rica, Angola en de Malediven. Daarnaast werden 36 schriftelijke en 50 mondelinge parlementaire vragen beantwoord.

RISICOBEBEER VAN VOORVALLEN IN DE BELGISCHE BURGERLUCHTVAART EN HET VEILIGHEIDSPROGRAMMA VAN DE BELGISCHE STAAT



I Veiligheidsvoorvallen 2006 tot en met 2010: een analyse

In het algemeen kan men stellen dat de veiligheidssituatie in de Belgische luchtvaart een zeer bevredigend niveau heeft bereikt. Desalniettemin doen zich ook in België jaarlijks nog ongevallen voor en daarnaast zijn er ook nog incidenten die niet tot een ongeval geleid hebben maar wel een potentieel gevaarlijke situatie veroorzaakten.

Uit de voorhanden zijnde gegevens blijkt dat er in de loop van 2006 in totaal 2121 voorvallen gemeld werden aan het Directoraat-generaal Luchtvaart. Gedurende het jaar 2007 daarentegen verhoogde het aantal meldingen dat bij het Directoraat-generaal Luchtvaart ingediend werd tot 2353 en tot 2906 in het jaar 2008. Dit is een stijging met bijna 11% ten opzichte van 2006. Hieruit mag niet automatisch de conclusie getrokken worden dat ook het aantal voorvallen toeneemt en bijgevolg de veiligheid achteruitgaat. Het heeft er eerder mee te maken dat het vrij recent ingevoerde rapporteringssysteem meer en meer ingeburgerd raakt. In 2009 waren er in totaal 2608 meldingen. Deze daling is echter eerder te wijten aan de

gevolgen van de economische crisis die een vermindering van het aantal vluchten met zich heeft meegebracht. In 2010 werden 2842 voorvallen gemeld.

Wanneer men de gegevens van 2006 tot 2010 met elkaar vergelijkt, kan men vaststellen dat de belangrijkste types van voorvallen over deze jaren vrij gelijklopend zijn. Er dient wel opgemerkt te worden dat er in 2010 één risicogebied is bijgekomen nl. de “laser beams”.

Een veel voorkomend probleem is dat van de vogelaanvaringen. Daarbij komt een vliegtuig in botsing met (meestal) een vogel, of wordt een vogel in één van de motoren gezogen. De meeste vogelaanvaringen doen zich voor op lage hoogte, in de omgeving van een luchthaven tijdens het opstijgen of het landen. Luchthavens zijn daarom verplicht om maatregelen te nemen die de aanwezigheid van vogels moeten tegengaan. Dit kunnen ze doen door de vegetatie rond de luchthaven aan te passen, of door gebruik te maken van licht- en geluidseffecten die de vogels verjagen. Desondanks zijn dergelijke voorvallen moeilijk te vermijden.

Vogelaanvaringen per luchthaven	2006	2007	2008	2009	2010
Brussel-Nationaal	39	56	101	83	119
Antwerpen	3	5	8	5	12
Charleroi	0	1	0	2	17
Oostende	0	2	5	0	7
Kortrijk	0	0	2	0	3
Luik	7	11	7	7	17
Andere	8	5	2	2	4
Totaal	57	80	125	99	179

Een andere categorie van frequent voorkomende incidenten zijn gevallen die te maken hebben met de grondafhandeling. Hier handelt het om een zeer breed spectrum van voorvallen. Het kan hierbij gaan om het tanken van brandstof zonder de nodige toelatingen, bijna-botsingen tussen vliegtuigen en grondvoertuigen of de beschadiging van een vliegtuig door één van dergelijke grondvoertuigen.

Event type	2006	2007	2008	2009	2010
Ground Handling Services	72	131	115	73	69
Flight Preparation	22	49	37	31	35
Damage by vehicle/equipment	15	33	31	25	31
Totaal	109	213	183	129	135

Er zijn ook gevallen waarbij de bemanning een verkeerde interpretatie maakt van de beschikbare gegevens ("systems / crew mismatch"). In 2006 waren er 99 dergelijke incidenten, in 2007 119, in 2008 97, in 2009 111 en in 2010 121. In de meeste gevallen ging het om een te hoge snelheid van het luchtvaartuig.

Wat betreft de technische kant, zijn het vooral de motoren, het landingsgestel en de besturingssystemen van het vliegtuig die, in al hun aspecten, voor problemen zorgen. Hoewel dergelijke problemen zich al bij al relatief weinig voordoen, hebben zij toch een hoog risiconiveau, aangezien de gevolgen van een dergelijk incident erg zwaar kunnen zijn. Het aantal voorvallen met de besturingssystemen bedroeg voor de jaren 2006 tot 2010 respectievelijk 60, 27, 51, 60 en 38. Voor de landingsgestellen waren er voor deze jaren respectievelijk 59, 70, 67, 63 en 55 incidenten. Het aantal voorvallen dat te maken had met de motoren en hun verschillende controlesystemen bleef ongeveer stabiel op een 90-tal incidenten. In 2010 waren het echter 105 incidenten.

Ook de passagiers kunnen aan de basis liggen van voorvalmeldingen. Zo waren er in 2006 84 meldingen over moeilijkheden met passagiers; in 2007 was dit aantal opgelopen tot 111 en tot 131 in 2008. In 2009 en 2010 werden respectievelijk 112 en 121 incidenten in dit verband gemeld. In tweederde van de gevallen betrof het incidenten die te maken hadden met roken in de toiletten van het vliegtuig, wat omwille van het brandgevaar strikt verboden is.

I Veiligheidsprogramma van de Belgische Staat

Het Directoraat-generaal Luchtvaart beperkt zich uiteraard niet tot het louter registreren van voorvallen. Eén van de hoofdbetrachtingen is om ongevallen en ernstige incidenten in de burgerluchtvaart waar mogelijk te voorkomen. In de loop van 2009 heeft het DGLV de belangrijkste veiligheidsrisico's bepaald door het analyseren van de gemelde voorvallen. In overleg met de partners uit de industrie werden vervolgens voorstellen en maatregelen uitgewerkt teneinde deze risico's gericht te kunnen aanpakken.

In de loop van 2010 werd gestart met de opstelling van het vierjaarlijks strategisch actieplan ter bevordering van de luchtvaartveiligheid. Het plan geeft aanleiding tot een bijsturing van het beleid door onder meer de luchtvaartregelgeving aan te passen. Een andere mogelijkheid tot bijsturing is door het inspectiebeleid op deze risicogebieden af te stemmen.

In het strategisch actieplan werden volgende risicobeperkende projecten opgenomen:

- Oprichten van een "Belgian Aviation Wildlife Hazard Committee" en het opstellen van een nationaal actieplan ter preventie van aanvaringen met dieren;
- Oplossen van de problematiek in verband met de grondafhandeling met de marktpartijen;
- Opstellen van een regelgeving met betrekking tot het slecht gedrag van passagiers;

- Actief ondersteunen van de ontwikkeling van veiligheidsindicatoren en –doelstellingen ANS;
- Opvolgen van de betrouwbaarheid van de “Flight Controls” door middel van jaarlijkse analyses van gemelde voorvallen.

Daarenboven werden in het kader van de verdere uitbouw van het Belgische veiligheidsprogramma volgende acties ondernomen:

- Uitwerken van aanvaardbare nationale veiligheidsniveaus;
- Oprichten van een nationale veiligheidsbibliotheek;
- Uitwerken van een strategie met betrekking tot veiligheidsopleidingen en –promotie.



ORGANISATORISCHE WIJZIGINGEN



De organisatie en werkwijze van het DGLV werden op een aantal punten verbeterd. In 2010 werd de Strategische Cel van de directeur-generaal opgericht. Deze cel onderhoudt en coördineert de contacten met alle internationale organisaties (waaronder EU, ICAO, ECAC, EASA, Eurocontrol, FABEC, SES en ABIS) en behartigt de Belgische en Europese belangen binnen deze organisaties. De directeur-generaal of zijn vertegenwoordiger nemen deel aan de vergaderingen van de beleids- en coördinatie-organen van ieder van deze organisaties. Op basis van een internationale visie definieert hij met zijn ondersteuningscel de grote lijnen inzake luchtvaartpolitiek en vertaalt deze in concrete aandachtspunten. De directeur-generaal stuurt via deze cel het beleid aan. Daarenboven onderhandelt deze cel de bilaterale akkoorden voor de exploitatie van luchtverbindingen door Belgische luchtvaartmaatschappijen. De ondersteuningscel verzekert daarnaast de informatieverstrekking en is belast met het beantwoorden van schriftelijke en mondelinge parlementaire vragen, alsmede interpellaties. Deze cel is ten slotte verantwoordelijk voor de opvolging van belangrijke luchtvaartdossiers en voor de briefwisseling van het DGLV.

Vanaf 1 januari 2010 werden de cel Kwaliteit en Interne Controle, de cel Human Resources en de juridische activiteiten van de cel Internationale en EU-aangelegenheden samengevoegd tot de nieuwe directie Algemeen Beheer. In deze directie werden eveneens de begrotingsactiviteiten van het DGLV ondergebracht. Vanuit een optiek van organisatiebeheersing was het aanbevolen om bovenstaande activiteiten binnen één directie te centraliseren, daar er een duidelijke afstemming diende te bestaan tussen de kernactiviteiten, de reglementaire verplichtingen, het personeelsbeleid en de begroting.

Naast bovenstaande punten was het eveneens noodzakelijk om de organisatiestructuur van sommige operationele directies aan te passen. Zo werden vanaf 1 januari 2010 de activiteiten met betrekking tot "Handelsluchtvaartexploitatie" ondergebracht bij de directie Bedrijfserkenningen. Deze dienst levert machtigingen voor luchtarbeid/luchtdopen én toelatingen voor overvluchten af evenals exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen voor commercieel luchttransport. Dit laatste gebeurt na evaluatie van de ondernemingsplannen en de commerciële voorwaarden voor exploitatie.

De directie Inspectie vormt geen aparte verticale directie maar een horizontale directie waarvan de werking geïntegreerd is met de werking van de andere directies.

Sedert 16 september 2010 is de Cel Passagiersklachten aan de Directie Inspectie toegevoegd. De cel wordt op het terrein ondersteund door inspecteurs van de Dienst Veiligheid die gespecialiseerd zijn in de vigerende regelgeving inzake passagiersrechten en die op gezette tijdstippen controles uitvoeren op de luchthavens. De Cel Passagiersklachten heeft als doel er over te waken dat de rechten die passagiers ontleen aan Verordening 261/2004 geïmplementeerd worden en er op toe te zien dat de luchtvaartmaatschappijen deze rechten erkennen en respecteren. De behandeling van klachten van individuele burgers is een fundamentele plicht van de overheid. Het afdwingen van de rechten van passagiers die een grote vertraging hebben opgelopen of wiens vlucht geannuleerd is, is in het bijzonder de taak van een performant bemiddelingsorgaan.



CEL ONDERZOEK ONGEVALLEN EN INCIDENTEN

Deze cel die onafhankelijk van het Directoraat-generaal Luchtvaart werkt, onderzoekt en rapporteert alle ongevallen en incidenten, conform de internationale reglementering (Bijlage 13 van ICAO, KB van 09/12/1998 en Europese Verordening (EU) 996/2010).

De cel heeft tot doel ongevallen te voorkomen. Hij vaardigt aanbevelingen uit inzake veiligheid, aan de hand van analyses van ongevallen en incidenten. Ze is belast met het onderzoek van alle ongevallen en incidenten die plaatsvinden op Belgisch grondgebied met zowel Belgische als buitenlandse luchtvaartuigen. Ze werkt mee aan onderzoeken in het buitenland waarbij Belgische luchtvaartuigen betrokken zijn.

In 2010 heeft de cel actief meegewerkt aan de voorbereiding van de Europese Verordening (EU) 996/2010 en het stichten van de "European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities".

In 2010 vielen er 11 doden in 7 ongevallen:

- OO-TRB in Urssel op 3 januari (2 doden).
- Een deltavleugel in Bevekom op 22 mei (1 dode).
- OO-YEB in Weelde op 12 juni (1 dode)
- OO-ZGJ in Saint-Hubert op 13 augustus (1 dode)
- OO-Go8 in Kiewit op 4 juli (2 doden)
- OO-G15 in Houtain-le-Val op 25 juli (2 doden)
- Botsing in vlucht tussen OO-WAO en OO-G55 in Frankrijk (delegatie van BEA-Fr) op 2 oktober (2 doden).

De cel heeft nog 11 andere voorvallen onderzocht in de sector van de private luchtvaart (General Aviation / ULM) waarbij er enkel materiële schade veroorzaakt werd.

De cel was aanwezig tijdens de ULM-veiligheidsdag van 10 oktober 2010.

In de sector van de commerciële luchtvaart werden 20 incidenten onderzocht, waarvan:

- 2 ernstige incidenten (runway excursion) in Deurne in oktober en december;
- 1 ernstig incident in Charleroi (runway incursion) op 26 mei;



- 5 incidenten onderzocht door buitenlandse veiligheidsautoriteiten;
- 1 onderzoek werd gedelegeerd naar de veiligheidsautoriteit van Ierland.

Deze voorvallen werden met de luchtvaartmaatschappijen besproken teneinde herhaling in de toekomst te voorkomen.

Ongeveer 100 ATC-incidenten werden behandeld en correctieve maatregelen werden genomen. Om de zes maanden vindt een "Safety Meeting" plaats met Belgocontrol teneinde de handhaving van de verkeersveiligheid op te volgen.



LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN

Afkorting / Begrip	Betekenis	Uitleg
ABIS	Austria Benelux Ireland Switzerland Portugal	De ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal binnen de permanente organen van ICAO.
ACAM	Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring	Controleren van permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen
AIP	Aeronautical Information Publication	Luchtvaartgids: officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor het vliegverkeer
AIS	Aeronautical Information Service	Luchtvaartinlichtingendienst: een binnen het vastgestelde bestreken gebied opgerichte dienst die verantwoordelijk is voor het verstrekken van luchtvaartinformatie en gegevens die nodig zijn voor de veiligheid, regelmaat en efficiency van luchtvaartnavigatie
ANS	Air Navigation Services	Luchtvaartnavigatiediensten: luchtverkeersleidingsdiensten; communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten; meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie, en luchtvaartinlichtingendiensten
ANSP	Air Navigation Service Provider	Verleners van luchtvaartnavigatiediensten: de openbare of particuliere lichamen die luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer verlenen
AOC	Air Operator's Certificate	Bewijs luchtvaartexploitant: een aan een onderneming afgegeven certificaat waarin wordt verklaard dat de luchtvaartexploitant beschikt over de beroepsbekwaamheid en organisatie om de veiligheid van de in dat certificaat gespecificeerde activiteiten te garanderen, overeenkomstig de relevante bepalingen van de Gemeenschapswetgeving of, voor zover van toepassing, het nationaal recht
ARC	Airworthiness Review Certificate	Certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid
ATM	Air Traffic Management	Luchtverkeersbeveiliging: de verzameling van functies in de lucht en functies op de grond (luchtverkeersdiensten, luchtruimbeheer en regeling van luchtverkeersstromen) die nodig zijn om de veiligheid en de doeltreffendheid van de vliegtuigbewegingen in alle fasen te waarborgen

Afkorting / Begrip	Betekenis	Uitleg
ATPL	Airline Transport Pilot License	Vergunning van lijnpiloot.
ATS	Air Traffic Services	Luchtverkeersdiensten: vluchtinlichtingendiensten, alarmeringsdiensten, adviesdiensten voor het luchtverkeer en luchtverkeersleiding (algemene luchtverkeersleiding, naderingsluchtverkeersleiding en plaatselijke luchtverkeersleiding)
B-RNAV	Basic Area Navigation	Gebiedsnavigatie
BVP	Belgisch VeiligheidsProgramma	Belgisch veiligheidsprogramma met betrekking tot de luchtvaartveiligheid
CAT II/III	/	Categorieën van instrumentlandingssystemen
CNS	Communication, Navigation and Surveillance	Categorie van luchtvaartnavigatiediensten
CPL	Commercial Pilot Licence	Vergunning beroeps piloot
DPM	Delta Plane Motorized	Ultralicht gemotoriseerd vliegtuig van het type " delta-vleugel ": ultralicht motorluchtvaartuig waarvan de controle in vlucht gebeurt door een verplaatsing van het zwaartepunt uitgevoerd door de bestuurder
EANPG	Regional European Air Navigation Planning Group	Onderverdeling van het regionale kantoor van ICAO in Parijs.
EASA	European Aviation Safety Agency	Het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is de hoeksteen van de strategie voor luchtvaartveiligheid van de Europese Unie. Bevordering van de hoogste gemeenschappelijke normen voor veiligheid en milieubescherming in de burgerluchtvaart is zijn taakopdracht.
EASA Part 145	/	EASA-regelgeving voor onderhoudsbedrijven
EASA Part 21 POA	/	EASA-regelgeving voor productiebedrijven
EASA Part M	/	EASA-regelgeving voor vliegtuigonderhoud
EASA Part 147	/	EASA-regelgeving voor onderhoudstrainingorganisaties

Afkorting / Begrip	Betekenis	Uitleg
EASA Part 66	/	EASA-regelgeving met betrekking tot vergunningen voor onderhoudspersoneel
EBBR		ICAO-code voor Brussel-Nationaal
ECAC	European Civil Aviation Conference	Europese Burgerluchtvaartconferentie
ECCAIRS	European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems	Europees coördinatiecentrum voor meldsystemen inzake luchtvaartincidenten
ETOPS	Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards	Prestatienormen voor de exploitatie van tweemotorige vliegtuigen op lange afstandsvluchten
ETS	Emissions Trading Scheme	Europees systeem van emissiehandel
EU-OPS	/	Technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart
EUROCONTROL	/	Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart.
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central	Gemeenschappelijk luchtruimblok tussen België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland.
FNPT	Flight & Navigation Procedures Trainer	Trainer voor vlieg- en navigatieprocedures
FTD	Flight Training Device	Vliegtrainer
FTO	Flight Training Organisation	Organisatie voor vliegopleiding
GASR	Group of Aerodrome Safety Regulators	
GPWS	Ground Proximity Warning System	Grondnabijheidwaarschuwingssysteem
IATA	International Air Transport Association	Internationale handelsorganisatie voor de luchtvaartindustrie

Afkorting / Begrip	Betekenis	Uitleg
ICAO	International Civil Aviation Organization	Internationale Burgerluchtvaartorganisatie
IFR	Instrument Flight Rules	Instrumentvliegvoorschriften
IR	Instrument Rating	Bevoegdverklaring instrumentvliegen
JAA	Joint Aviation Authorities	Organisatie die geassocieerd is met de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en die regelingen heeft opgesteld voor samenwerking bij de uitwerking en tenuitvoerlegging van gezamenlijke regels (JAR-codes) op alle gebieden die op de veiligheid en de exploitatie van luchtvaartuigen betrekking hebben
JAR	Joint Aviation Requirements	Joint Aviation Regulations, gemeenschappelijke luchtvaartregelgeving uitgegeven door de JAA (Joint Aviation Authorities), het organisme dat verbonden is aan de Europese Conferentie voor de burgerluchtvaart (ECAC) en dat de regelingen heeft uitgewerkt om samen te werken aan de ontwikkeling en het in werking stellen van gemeenschappelijke regels (codes JAR) op alle domeinen die betrekking hebben op de veiligheid van de luchtvaartuigen en van hun exploitatie
JAR-FCL	Joint Aviation Requirements for Flight Crew Licensing	JAR - Flight Crew Licensing, gemeenschappelijke regels die door de JAA zijn uitgewerkt op het gebied van de vergunningen van het stuurpersoneel
JAR-OPS	Joint Aviation Requirements for Operations	JAR-OPS: gemeenschappelijke regels die door de JAA zijn uitgewerkt op het gebied van de operaties
JAR-OPS 1		Laatste uitgave van het document "JAR-OPS 1 Commercial Air Transportation (Aeroplanes)", inclusief de door de JAA goedgekeurde en gepubliceerde addenda
Luchtvaartpas	/	De luchtvaartpas is een voorlopig document waarbij machtiging wordt verleend aan een luchtvaartuig tot het luchtverkeer binnen het nationaal luchtruim in bepaalde gevallen
MEL	Minimum Equipment List	Minimum lijst van de uitrusting
MET	Meteo	Weerkunde

Afkorting / Begrip	Betekenis	Uitleg
MPL	Multi-crew Pilot License	Vergunning die de houder toelaat de functie van copiloot uit te oefenen aan boord van luchtvaartuigen die gecertificeerd zijn om te worden bestuurd door een meerkoppige bemanning
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre	Maastricht Upper Area Control Center (MUAC) beheert het hogere luchtruim van België, Nederland, Luxemburg en het Noordwestelijk deel van Duitsland.
NAVECO	Nationaal Veiligheidscomité	Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerluchtvaart
NOTAMS	Notice to Airmen	Kennisgeving met inlichtingen omtrent de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure, -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat operationeel luchtvaartpersoneel tijdig kennis neemt
PPL	Private Pilot License	Vergunning privaat piloot
RF	Registered Facility	Instelling die uitsluitend voor de vergunning van privaat piloot (PPL) een opleiding wil bieden
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima	Gereduceerde verticale separatieminima (tussen luchtvaartuigen)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft	Veiligheidsevaluatie van buitenlandse luchtvaartuigen
SANA	Safety Assessment of National Aircraft	Veiligheidsevaluatie van nationale luchtvaartuigen
SES	Single European Sky	Het initiatief inzake de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim
TCAS	Traffic Collision Avoidance System	Anti-botsingsysteem
TRTO	Type Rating Training Organization	Instelling voor opleiding voor type-bevoegdverklaringen
ULM	Ultra Light Motorized of Ultralicht motorluchtvaartuig	Ultralicht motorluchtvaartuig waarvan de controle in vlucht verzekerd wordt door aërodynamische stuurorganen rond tenminste twee assen

Afkorting / Begrip	Betekenis	Uitleg
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme	Universeel auditprogramma van ICAO met betrekking tot het toezicht op de luchtvaartveiligheid
Verdrag van Chicago	-	Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, goedgekeurd door de Wet van 30 april 1947 en dat de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) instelt.

