

ONTWERPBESLUIT 17.004 VAN HET COLLEGE VAN LUCHTVAARTOMBUDSMANNEN

CM/T/PHT/NL/2019-09/17.004/9 september 2019

Betreft : BOEING 777 AEROLOGIC

Wij, ondergetekende leden van het College van Luchtvaartombudsmannen: **Philippe TOUWAIDE** - directeur van de Ombudsdienst en luchtvaartombudsman van de Federale Overheid - ; **Juan TORCK** – Adjunct-ombudsman - en **Alexandre de SPIRLET** – Adjunct-ombudsman in de aanwezigheid van mevrouw **Aurélië DUPONT**, **Mona OUNIS** en **Emily DELBAER** die het secretariaat verzorgen; bijeengekomen voor een collegiale vergadering van de luchtvaartombudsmannen op 9 september 2019, geven het volgende advies in de context van het betreffende dossier en doen deze aanbeveling aan de :

- Minister van Mobiliteit van de Federale Overheid
- Directeur-Generaal van de Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer

Gezien de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, met name artikelen 5 §1, 14a en 32 ;

Gezien het Koninklijk besluit van 15 maart 1954 voor de regulering van de luchtvaart, en met name artikelen 2 § 2, 43 § 2 en 44 ;

Gezien het Koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal ;

Gezien de wet van 28 april 2010 ;

Gezien de wet van 29 juli 1991 betreffende de formele motivering van administratieve handelingen ;

Gezien de wet van 2 augustus 1963 betreffende het gebruik van talen in administratieve aangelegenheden ;

Gezien de wet van 18 juli 1966 betreffende de coördinatie van de wetten inzake het gebruik van talen in administratieve aangelegenheden ;

Gezien het Koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures betreffende de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven van Brussel-Nationaal, in het bijzonder artikelen 4 en 9 ;

Overwegende dat artikel 9 van het Koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures betreffende de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal bepaalt dat :

« De minister of zijn afgevaardigde kan een vergunning voor tijdelijk gebruik afgeven aan de luchthaven Brussel-Nationaal voor een luchtvaartuig met een laag marge voor conformiteit dat niet kan worden geëxploiteerd onder andere bepalingen van dit besluit.

Deze vrijstelling is beperkt tot :

- (1) luchtvaartuigen waarvan de exploitatie zo uitzonderlijk is dat het onredelijk zou zijn om geen tijdelijke vrijstelling te verlenen ;
- (2) luchtvaartuigen die niet-commerciële vluchten uitvoeren voor wijzigingen, reparaties of onderhoudsdoeleinden. »

Gezien het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van geluidsoverlast op de luchthaven Brussel-Nationaal ;

Gezien Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen op de luchthavens in de Unie, als onderdeel van een evenwichtige aanpak en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG, waarvan hoofdzakelijk artikel 7.1.;

Artikel 7 : Informatie betreffende akoestische eigenschappen

1. Beslissingen betreffende geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen zijn gebaseerd op de akoestische eigenschappen van luchtvaartuigen zoals bepaald door de certificatieprocedure in overeenstemming met bijlage 16, deel 1, van het Verdrag van Chicago (zesde editie, maart 2011).

Overwegende dat alleen de akoestische ICAO-certificering in aanmerking moet worden genomen bij nationale geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen; dat deze ICAO-bepalingen verplicht worden gesteld in de Europese regelgeving, en dus ook in de Belgische wetgeving;

Gezien het Arrest van de Raad van State nr. 238.283 van 22 mei 2017 : « *Overwegende dat het onvermijdelijk is dat de exploitatie van een luchthaven geluidsoverlast voor zijn omgeving veroorzaakt; dat de staat daarom een ruime beoordelingsvrijheid heeft, de keuze tussen de concentratie van deze overlast in bepaalde gebieden of hun verspreiding over een groot gebied, de beperking van de openingstijden van de luchthaven, de strikte naleving van de vereisten voor luchtvaartveiligheid, de bescherming van economische belangen die nauw of indirect verband houden met luchtverkeer, zijn allemaal parameters die een rol spelen bij de opportuniteitswaardering van wat het beste is voor de samenleving in een politieke beoordeling. Overwegende dat artikel 23 van de Grondwet het recht op bescherming van een gezond milieu voorziet, verbiedt het overal en ten allen tijde de verstoring van de milieukwaliteit niet, maar vereist het in het algemeen dat hij ervoor zorgt dat het milieu beschermd blijft; dat in het bijzonder wat betreft de lokalisatie van de geluidshinder die onvermijdelijk verband houdt met de exploitatie van een luchthaven, dit artikel de bevoegde autoriteiten de keuze laat om de geluidshinder te concentreren of te verspreiden op de manier die zij het meest conform achten voor het algemeen belang; dat het derhalve de achteruitgang van de situatie in bepaalde gebieden niet verbiedt als deze achteruitgang wordt gecompenseerd door de verbetering van de situatie in andere gebieden » ;*

Gezien artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering;

Gezien omzendbrief nr. 573 van 17 augustus 2007 met betrekking tot het deontologisch kader van de agenten van de federale administratieve openbare functie;

Gezien de mondelinge uiteenzetting van de situatie aan de minister van Mobiliteit in de aanwezigheid van de Directeur-Generaal van de Luchtvaart van woensdag 4 september 2019;

PRESENTATIE VAN HET DOSSIER

Overwegende dat de AEROLOGIC medecontractant op 6 februari 2012 een verzoek heeft ingediend om 's nachts een vlucht uit te voeren met verschillende vliegtuigen van het type BOEING 777, maar dit op basis van een verminderd gewicht bij opstijging en een certificaat van herberekening van zijn geluidsniveau en zonder de productie van een nieuw akoestisch certificaat voor elk gebruikt vliegtuig;

Overwegende dat de heer A. Feist op 19 december 2012 aanvullende informatie verstrekt heeft, namelijk dat de reële QC niet aan de marge voldoet, maar 10.7 was zonder hercertificering zoals oorspronkelijk beweerd, en dat een tweede aanvraag geïntroduceerd werd door DHL op 19 juni 2013;

Overwegende dat de DGLV-administratie, het interkabinet van de federale regering en het kabinet van de Staatssecretaris in totaal 17 negatieve adviezen heeft uitgebracht tussen 13 maart 2012 en 16 september 2013;

Overwegende dat de Directeur-Generaal van de Luchtvaart destijds, per e-mail op 10 oktober 2013, 8 vluchten van het type Boeing 777 AEROLOGIC geïdentificeerd door hun kenteken D-AALA tot D-AALH aanvaardde op basis van een niet-ondertekende verklaring en niet op basis van een akoestisch certificaat om 's nachts vanuit Brussel-Nationaal te kunnen opstijgen met de uitdrukkelijke voorwaarde van een maximaal startgewicht (MTOW) beperkt tot 312.978 kg wat hen een fictief geluidsquotum QC geeft van 7,7 waardoor ze 's nachts kunnen evolueren bij opstijging vanuit Brussel-Nationaal :

Van : *Frank Durinckx/PERS/Mobilit*

Aan : *didier.hocq@brucoord.org,*

Datum : *10/10/2013 13:44*

Onderwerp : *B777 - Aerologic*

Monsieur Hocq,

Suite à l'attestation reçue de la LBA (Luftfahrt-Bundesamt) en annexe, nous confirmons que le quota de bruit (QC) au décollage des B777-F d'Aerologic GmbH immatriculés D-AALA, D-AALB, D-AALC, D-AALD, D-AALE, D-AALF, D-AALG et D-AALH est de 7.7 lorsque la masse maximale de décollage (MTOW) est limitée à 312.978 kg.

Dans ces conditions et suite aux instructions reçues du Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, ces appareils sont autorisés à opérer à la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

Bien à vous.

Frank Durinckx

Overwegende dat de eerste daadwerkelijke vluchten uitgevoerd werden bij landing op 5 november 2013 om 20:23 uur en op 6 december 2013 om 00:40 uur bij opstijging, werd het geteld op 22 vertrekken in de nacht in 2013, 153 in 2014, 157 in 2015, 153 in 2016, 147 in 2017, 152 in 2018 en 106 voor de eerste 8 maanden van 2019;

Overwegende dat extra vluchten werden waargenomen met behulp van vliegtuigen waarvan de Duitse registratie D- niet voorkomt in de bovengenoemde en betwiste e-mail, namelijk de vliegtuigen van het type Boeing 777 die voor AEROLOGIC vliegen en die de registraties D-AALI dragen (eerste vlucht 13 september 2017), D-AALJ (eerste vlucht 8 november 2017), D-AALK (eerste vlucht 28 januari 2019), D-AALL (eerste vlucht in september 2019) en D-AALM (eerste vlucht in september 2019);

Overwegende dat AEROLOGIC op 30 september een nieuw Boeing 777-vliegtuig in gebruik zal nemen geregistreerd als D-AALL; Overwegende dat de opstijging AEROLOGIC regelmatig een SID opstijgprocedure volgt richting de LNO- of SPI-bakens naar de luchthaven van Leipzig en dat hij inderdaad 's nachts vanaf baan 25R opstijgt, moet hij de omleidingsprocedure volgen via de Ring R0 rond Brussel genaamd «ZULU» naar aanleiding van zijn MTOW groter dan 200 ton;

Overwegende dat DHL voor zijn vliegtuigen van het type Boeing 757 een hercertificatie heeft uitgevoerd om ze te beantwoorden aan CHAP.4 ICAO en zo op de Londense luchthavens te bedienen, en dat BRUSSELS AIRLINES onlangs een AIRBUS A.319 heeft gehercertificeerd om meer gewicht aan boord te nemen over langere afstanden;

Overwegend dat de juridische analyse van de DGLV negatief is wat betreft het principe van 's nachts handelen op basis van een eenvoudige niet-ondertekende verklaring, zonder te beschikken over een nieuw akoestisch certificaat overeenkomstig met de huidige beperkingen;

JURIDISCHE CONCLUSIES VAN DE DGLV

Het geluidsquotum per beweging is vastgelegd in het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de geluidsoverlast op de luchthaven Brussel-Nationaal, artikel 3, § 1^{er} :

Voor civiele subsonische straalbewegingen wordt de hoeveelheid geluid per beweging (QM) als volgt berekend tot op één decimaal :

$$QM = 10 [(B-85) / 10],$$

waar variabele B staat voor :

- (1) voor elke landing: het EPNdB-gecertificeerde geluidsniveau van een vliegtuig op het maximale landingsgewicht gemeten op het naderingsmeetpunt, minus 9 EPNdB;
- (2) voor elke opstijging: de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarover hij vliegt bij opstijging, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa, in overeenstemming met de vereisten van ICAO-bijlage 16.

De gecertificeerde geluidsniveaus in kwestie moeten worden begrepen als degenen die vallen onder de certificatieprocedure van ICAO-bijlage 16, DEEL 2. AKOESTISCHE CERTIFICATIE VAN LUCHTVAARTUIGEN, artikel 1.2.

Deze niveaus worden aangeduid op het akoestische certificaat van elk vliegtuig, afgegeven door hun staat van registratie overeenkomstig aan artikelen 1.4 en 1.5 van dezelfde bijlage.

De akoestische certificaten van de Boeing 777 AEROLOGIC zorgen voor een opstijggeluidquotum van 10,7 bij het maximale opstijggewicht van 347.814 kg. Dit voorkomt dat ze 's nachts opstijgen tussen 23:00 en 05:59 uur LT. Aangezien deze luchtvaartuigen tussen 25 oktober 2008 en 24 oktober 2009 niet in Brussel hebben geopereerd, kunnen ze niet genieten van de uitzondering voorzien in art. 4§4 van het M.B. van 3 mei 2004.

Om in de nacht te kunnen opstijgen, moet AEROLOGIC deze luchtvaartuigen daarom opnieuw laten certificeren tot een lagere maximale opstijgmassa.

GEMOTIVEERDE BESLISSING VAN HET COLLEGE VAN LUCHTVAARTOMBUDSMANNEN

Om deze redenen geeft het College van Luchtvaartombudsmannen unaniem de volgende mening :

- **Artikel 1** : er wordt aanbevolen om de internationale bepalingen met betrekking tot de certificeringsprocedure in bijlage 16 van de ICAO en de definities opgenomen in het ministerieel besluit van 3 mei 2004 inzake het beheer van geluidsoverlast op de luchthaven van Brussel-Nationaal strikt na te leven.
- **Artikel 2** : er wordt aanbevolen om vliegtuigen met een geluidsniveau QC hoger dan de toegestane en goedgekeurde nachtlimiet van meer dan 8.0 's nachts niet te laten opstijgen op Brussel-Nationaal.
- **Artikel 3** : er wordt aanbevolen om de nachtevolutie van geregistreerde vliegtuigen van D-AALI naar D-AALM op Brussel-Nationaal die geen toestemming hebben met onmiddellijke ingang op te schorten, zelfs als het illegaal of betwistbaar is.
- **Artikel 4** : er wordt aanbevolen om vliegtuigen die 's nachts wel evolueren opnieuw te certificeren met een MTOW lager dan hun huidige certificaat in overeenstemming met de geldende wetgeving.
- **Artikel 5** : een expeditie van deze gemotiveerde beslissing van het College van Luchtvaartombudsmannen zal worden doorgestuurd naar de Federale Minister van Mobiliteit, de Directeur-Generaal van de Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Aldus gegeven in Brussel op 9 september 2019, meent het College van Luchtvaartombudsmannen daarom te hebben gehandeld en gereageerd op zijn wettelijke missies met dit gemotiveerd advies dat hem van alle verantwoordelijkheid ontlaaft.

Door het College van Luchtvaartombudsmannen, ondergetekende :

Philippe TOUWAIDE

Licentiaat in Luchtvaartrecht

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Luchtvaartombudsman van de Federale Regering

Juan TORCK

Adjunct-ombudsman
Gedetacheerd door skeyes

Alexandre de SPIRLET

Adjunct-ombudsman
Gedetacheerd door skeyes

Emily DELBAER

Directie Assistentie
Gedetacheerd door skeyes

Mona OUNIS

Directie Assistentie
Gedetacheerd door skeyes

Aurélie DUPONT

Directie Assistentie
Gedetacheerd door skeyes