

# ONTWERPBESLUIT 17.034 VAN HET COLLEGE VAN LUCHTVAART- OMBUDSMANNEN

CM/T/PHT/NL/2021-06/17.034/8 juni 2021

## BETREFT : AANBEVELING OM OPERATIONELE BEPERKINGEN OP TE LEGGEN AAN ZWAARDERE VLIEGTUIGEN EN VLIEGTUIGEN MET EEN HOGE GELUIDSQUOTA.

Wij, ondergetekende leden van het College van Luchtvaart-Ombudsmannen: **Philippe TOUWAIDE** – directeur van de Ombudsdienst en Luchtvaart-Ombudsman van de Federale Overheid; **Juan TORCK** – Adjunct-ombudsman en **Alexandre de SPIRLET** – Adjunct-ombudsman in de aanwezigheid van mevrouw **Mona OUNIS**, **Emily DELBAER** en **Aurélie DUPONT** die het secretariaat verzorgen; bijeengekomen voor een collegiale vergadering van de Luchtvaart-Ombudsmannen op 8 juni 2021, 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
- Regulator voor de economische exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

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 Brussel-Nationaal, in het bijzonder de 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 gemachtigde mag toestaan dat op de luchthaven Brussel-Nationaal tijdelijk gebruik wordt gemaakt van marginaal conforme luchtvaartuigen, die op grond van andere bepalingen van dit besluit niet mogen worden geëxploiteerd.*

*Deze vrijstelling is beperkt tot :*

- 1. luchtvaartuigen waarvan de exploitatie zo uitzonderlijk van aard is dat het niet redelijk zou zijn daarvoor geen tijdelijke vrijstelling te verlenen;*
- 2. luchtvaartuigen die niet-commerciële vluchten uitvoeren met het oog op wijzigings-, herstellings- of onderhoudswerkzaamheden.”*

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

Gezien Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader 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 over geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen worden gebaseerd op de geluidsprestaties van luchtvaartuigen zoals vastgesteld volgens de certificering van volume 1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago (zesde uitgave van maart 2011).*

Overwegende dat alleen de akoestische ICAO-certificering in aanmerking moet worden genomen bij nationale geluidsgerelateerde 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, dat de keuze tussen de concentratie van deze overlast over 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, allemaal parameters zijn die een rol spelen bij de opportuniteitswaardering van wat het beste is voor de samenleving in een politieke beoordeling. Overwegende dat ook als artikel 23 van de Grondwet het recht op bescherming van een gezond milieu voorziet, het niet overal en ten allen tijde elke verstoring van de milieukwaliteit verbiedt, maar globaal gezien vereist dat ervoor gezorgd wordt 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 verdelen 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 de verklaring van een commercieel directeur, genaamd Feist, van de besloten vennootschap die eigenaar is van de exploitatievergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal van dinsdag 1 juni 2021 betreffende de vaststelling van de tarieven voor lawaaiërende vliegtuigen in 2023;

Overwegende dat duurzame en rechtvaardige tegenvoorstellen moeten worden ontwikkeld;

Overwegende dat wij verschillende opmerkingen en klachten hebben ontvangen van omwonenden over de verklaringen van diezelfde Feist aan de pers op dinsdag 1 juni 2021, die niet begrijpen dat een banale verhoging van de B.A.C.-tarieven voor vervuilende vliegtuigen gewoon de aankoop zou zijn van een vergunning om te vervuilen en lawaai te maken;

Gezien de terechte opmerkingen die ons werden geformuleerd, met het voorstel om op een duurzame en permanente wijze te werken aan een milieuvriendelijkere luchthaven middels een volledig verbod op de exploitatie van een hele reeks oude, lawaaierige en vervuilende vliegtuigen;

Overwegende dat in plaats van een vervuilingsvergunning, waarvan de winst in de schatkist van Brussels Airport Company zou vloeien, wat geen echte stimulans is om de overlast te verminderen, moet worden overgegaan tot een verbod, de enige radicale manier om het milieu voor de hele gemeenschap in alle aangrenzende regio's te verbeteren;

Overwegende dat de communicatie van deze eventuele hogere belasting voor lawaaierige en vervuilende vliegtuigen in feite een kunstgreep is ten voordele van Brussels Airport Company om nog meer geld te verdienen in haar kas en op haar rekeningen;

## **PRESENTATIE VAN HET DOSSIER**

### **1. Zwaardere vliegtuigen of HEAVY**

Het laat opstijgen van cargovliegtuigen van het type B747 richting de USA op een DENUT-procedure en vaak van dezelfde maatschappij, vroeg in de ochtend of 's avonds, van zwaardere vliegtuigen met een maximumstartgewicht van meer dan 136 ton (HEAVY ICAO/FAA-classificatie) leidt tot aanzienlijke overlast en een groot aantal klachten.

Er moeten dus maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat dit soort zware, lawaaierige, vliegtuigen niet meer systematisch 's ochtends en/of 's avonds, vóór de "avondklok", opstijgen aangezien sommige van deze vliegtuigen met een maximum startgewicht (MTOW) van meer dan 136 ton 's nachts niet mogen vliegen.

De types vliegtuigen die klachten veroorzaken zijn de volgende zwaardere vliegtuigen met een hoog opstijgingsgewicht van meer dan 136 ton:

- AIRBUS A-330
- AIRBUS A-340
- BOEING 747
- BOEING 767
- BOEING 777
- BOEING 787 (lage evolutie volgens hun draagkracht)

Hun opstijgen, hetzij 's morgens vroeg, reeds om 06:00 uur plaatselijke tijd, hetzij zeer laat op de avond, omstreeks 22:50 uur, wekt bij de stedelijke gemeenschap en de omwonenden van Brussel-Nationaal grote ergernis, op een wijze die niet kan moet worden aangetoond of betwist, maar die overduidelijk is.

### **ICAO- en FAA-definitie van grote vliegtuigen:**

In de documenten FAA-N JO 7110.525 van 8 april 2010 en ICAO DOC 4444 PANS-ATM worden luchtvaartuigen ingedeeld volgens gewicht, maar ook om turbulenteredenen.

Zwaardere vliegtuigen worden gedefinieerd als vliegtuigen met een maximum startgewicht (MTOW) van meer dan 136 ton.

The ICAO wake turbulence category (ITC) is entered in the appropriate single character wake turbulence category indicator in Item 9 of the ICAO mode/ flight plan form and is based on the maximum certificated take-off mass, as follows:

- H (Heavy) aircraft types of 136 000 kg (300 000 lb) or more;
- M (Medium) aircraft types less than 136 000 kg (300 000 lb) and more than 7000 kg (15 500 /b); and
- L (Light) aircraft types of 7 000 kg (15 500 lb) or less.

### Gewichtsbepalingen in Brussel-Nationaal voor bepaalde SID-procedures:

Sinds 1 juli 2009 is een arbitraire gewichtslimiet van 200 ton ingevoerd voor opstijgingen van baan 19.

Van 6 februari 2014 tot 2 april 2015 werden luchtvaartuigen van meer dan 136 ton verplicht toegewezen aan de luchtvaartprocedures SID DELTA of YANKEE en konden zij niet langer gebruikmaken van de linkerbochtprocedure CHARLIE vanaf 1.700 voet.

| MTOW= MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT |           |
|-------------------------------|-----------|
| Learjet 45                    | 10        |
| E145                          | 20        |
| Embraer 145                   | 20 – 21   |
| Bombardier CRJ-700            | 33        |
| Embraer 175L                  | 37        |
| Bombardier CRJ 900            | 38        |
| Embraer 170                   | 39        |
| Soukhoi Superjet 100          | 46        |
| SU95                          | 46        |
| F-100 Super Sabre             | 46        |
| Embraer 195                   | 51        |
| E 195                         | 51        |
| B 737-500                     | 61        |
| B 737-300                     | 63        |
| B 737-400                     | 63 – 69   |
| A 319                         | 64 – 76   |
| B 737                         | 65 – 70   |
| B 737-800                     | 67 – 80   |
| B 737-700                     | 69        |
| A 320                         | 71 – 8    |
| A 20 Neo                      | 74        |
| A 321                         | 83 – 89   |
| B 737 Max                     | 83        |
| B 737-900                     | 86        |
| B 757-200                     | 100 – 109 |

| ABOVE 136 MTOW |           |
|----------------|-----------|
| A 300-600      | 153 – 171 |
| B 767-300      | 187       |
| A 330-300      | 215 – 235 |
| A 330-200 P    | 215 – 242 |
| A 330-200 F    | 233       |
| B 787-800      | 220 – 228 |
| B 747-400 P    | 233       |
| B 747-400 F    | 395 – 413 |
| B 787-900      | 251       |
| A 350-900      | 268 – 275 |
| A 340-300      | 275       |
| B 777-200      | 294 – 298 |
| B 777 P        | 348       |
| B 777 L        | 313 – 352 |
| B 777 W        | 341 – 352 |
| B 747-800      | 448       |
| A 388          | 575       |

De voornaamste vliegtuigen die het object vormen voor de klachten, op niet-exhaustieve wijze:

- Boeing 767,777,787
- Airbus A.330 en A.340
- Boeing cargo 747
- Boeing cargo 777 vliegen 's nachts op basis van een beperkte gewichtsberekening
- Sommige militaire vliegtuigen C130,C17, C5 Galaxy, KC 135 en Boeing 707 AWACS

## 2. Het Quota Count systeem op Brussel-Nationaal

Het regeerakkoord van 11 februari 2000 voorziet in de invoering van maatregelen ter bestrijding van geluidshinder die rechtstreeks betrekking hebben op vliegtuigen.

Deze maatregelen kunnen drie verschillende vormen aannemen:

- ofwel een toegangsverbod tot Brussels Airport voor lawaaiërigere vliegtuigen, onder meer door middel van een maximale geluidsquota (QC = Quota Count) per beweging
- ofwel de invoering van een globale geluidsquota per seizoen
- of stimulansen

Door bepaalde categorieën lawaaiërigere vliegtuigen te verbieden, kan de geluidshinder aanzienlijk worden beperkt. Daarom heeft de regering een verordening opgesteld die vanaf 1 juli 2001 vliegtuigen die een bepaald geluidsniveau overschrijden, verbiedt te landen of op te stijgen in Zaventem.

Het ministerieel besluit van 26 oktober 2000, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 17 november 2000, keurt de B.I.A.C.-regeling goed betreffende de invoering van een geluidsquotasysteem tijdens de nacht en het vastleggen van de maximale geluidshinder die 's nachts op de Luchthaven Brussel-Nationaal is toegestaan.

Het ministerieel besluit van 5 mei 2004 betreffende het beheer van de geluidshinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal vervolledigt deze bepalingen.

De maximaal toegestane hoeveelheid lawaai per beweging wordt voor elk vliegtuigtype bepaald op basis van het geluidscertificaat van het vliegtuig. Dit betekent dat een vliegtuig dat weinig lawaai maakt een lage quota verkrijgt en een vliegtuig dat meer lawaai produceert een hogere QC.

Luchtvaartuigen met een individueel QC-cijfer van meer dan 12 mogen sinds 1 januari 2003 's nachts (van 23u00 tot 06u00) niet meer vliegen. De maximale geluidsquota bedroeg in juni 2001 nog 20.

Dit houdt in dat bepaalde type vliegtuigen die zijn uitgerust met verouderde technologieën of waarvan het opstijggewicht ver boven het gemiddelde ligt, niet langer zijn toegestaan.

Aan deze bindende maatregel kan slechts op twee manieren worden voldaan:

- in de meeste gevallen (*hushkitted* Boeing 727's) moet de exploitant zijn vloot renoveren, iets wat al gedaan is door de meeste maatschappijen die 's nachts op Brussel-Nationaal opereren
- in het geval van enkele recente vliegtuigen met een grote capaciteit (Boeing 747, DC-10 en MD-11) moeten de exploitanten ofwel ter vervanging kleinere vliegtuigen inzetten ofwel hun dienstregeling aanpassen.

Sinds 31 oktober 2004 geldt ook voor de periode van 06:00 tot 07:00 uur plaatselijke tijd, de zogenaamde "vroeg ochtend", een startverbod met een individueel geluidsniveau boven (QC) 24. Dit betekent dat vliegtuigen van het type Boeing 747-200, 300 en 400 en Tristar L101 niet meer mogen opstijgen tussen 06.00 en 06:59 uur plaatselijke tijd.

#### **Vliegtuigen verboden tijdens de nacht op de Luchthaven Brussel-Nationaal:**

- 1 juli 2001, de vliegtuigen met een geluidsquotum van 20 en+
- 1 juli 2002, de vliegtuigen met een geluidsquotum van 16 en+
- 1 januari 2003, de vliegtuigen met een geluidsquotum van 12 en+
- 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquotum van 8,0 en+

#### **Vliegtuigen 's morgens (van 06:00 tot 07:00 uur) verboden op de Luchthaven Brussel-Nationaal:**

- 31 oktober 2004, de vliegtuigen met een geluidsquotum van 24 en+

- 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquotum van 12,0 en+

**Vliegtuigen overdag (van 07:00 tot 21:00 uur) verboden op de Luchthaven Brussel-Nationaal:**

- 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquotum van 48,0 en+

**Vliegtuigen 's avonds (van 21:00 tot 23:00 uur) verboden op de Luchthaven Brussel-Nationaal:**

- 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquotum van 24,0 en+

| QC Departures (0 - 4,0) |         |
|-------------------------|---------|
| Learjet 45              | 0,1     |
| E145                    | 0,6     |
| Embraer 145             | 0,6     |
| Airbus 20 Neo           | 0,7     |
| Bombardier CRJ-700      | 1,2     |
| B 737 Max               | 1,2     |
| A 319                   | 1,3-2,5 |
| B 737-500               | 1,3     |
| Bombardier CRJ-900      | 1,3     |
| SU95                    | 1,5     |
| B 787-800               | 1,9-2,1 |
| Embraer 170             | 2,1     |
| A 350-900               | 2,1-2,3 |
| Embraer 195             | 2,2     |
| B 737                   | 2,2-2,4 |
| B 737-400               | 2,4     |
| B 737-700               | 2,4     |
| A 320                   | 2,4-2,9 |
| B 737-800               | 2,5-4,5 |
| B 787-800               | 2,7-3   |
| B 787-900               | 2,8     |
| B 757-200               | 2,8-3,1 |
| A 321                   | 3,8-4,1 |

| QC Departures (4,1 - 8,0) |         |
|---------------------------|---------|
| B 737-900                 | 4,0-5,2 |
| A 300-600 F               | 4,1-6,7 |
| B 757-200 F               | 4,2     |
| B 767-600                 | 7,2     |
| B 767-300                 | 7,2     |
| A 330-200 F               | 8,0     |

| QC Departures (8,1 - 12,0) |           |
|----------------------------|-----------|
| A 388                      | 10,4      |
| B 777-200 P                | 10,7-12,6 |
| B 777L F                   | 11,4-11,9 |
| A 330-300                  | 7,9-9,3   |
| A 330-200                  | 7,9-11,2  |
| B 777W                     | 10,8-11,2 |

| QC Departures (12 - 26,6) |           |
|---------------------------|-----------|
| B 747-400 F               | 22,1-26,6 |

**3. Voorstellen komende van de gemeenschap rond de Luchthaven Brussel-Nationaal**

**a) Vermindering van individuele geluidsniveaus van vliegtuigen op basis van hun werkelijke EASA - QC geluidscertificering (INDIVIDUELE QUOTA COUNT):**

De maximale individuele geluidsniveaus (Quota Count) die voor elk vliegtuig zijn toegestaan, werden sinds 1 januari 2010 niet meer gewijzigd, hoewel de luchtvloot wereldwijd aanzienlijk is veranderd, en ze zouden moeten worden aangepast in overeenstemming met de evenwichtige aanpak en de operationele beperkingen.

De Gemeenschap en de autoriteiten hebben de wens uitgedrukt de NACHTperiode uitgebreid te zien tot de periode tussen 22:00 uur en 07:00 uur.

Alleen met een proactief beleid, waar absoluut iedereen in alle zones baat bij zou hebben, dat de individuele geluidsniveaus van de in Brussel-Nationaal gebruikte vliegtuigen zou verlagen, kan het lawaai bij de bron worden teruggedrongen en kan de nodige sereniteit in het beheer van het luchtverkeerslawaai worden teruggebracht.

Volgend voorstel voor een verlaging van de QC werd ons toegezonden:

- NACHT: van 22:00 uur tot 07:00 uur lokale tijd: QC max 6,0 (in plaats van 8,0) en van 3,0 (in plaats van 4,0) op de procedure CIV Delta ook KANAAL genoemd
- MORGEN: van 07:00 uur tot 09:00 uur lokale tijd: QC max 9,0 (in plaats van 12,0)
- DAG: van 09:00 uur tot 20:00 uur lokale tijd: QC max 12,0 (in plaats van 48,0)
- AVOND: van 20:00 uur tot 22:00 uur lokale tijd: QC max 9,0 (in plaats van 24,0)

**b) Vermindering van het individuele startgewicht op bepaalde tijden van de dag en/of de nacht (MAX.TOFF = MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT):**

Zwaardere vliegtuigen, die door de ICAO en de FAA als HEAVY worden geclassificeerd als vliegtuigen met een totaal startgewicht (MTOW) van meer dan 136 ton, zijn de belangrijkste veroorzakers van klachten over lawaai en vervuiling in de omgeving van de start- en landingsbanen, zowel tijdens het landen als tijdens het opstijgen.

Sommige vliegtuigen, hoewel recent, produceren veel lawaai, zoals de Airbus A.330 en 340 of de Boeing 747, 767, 777 of 787.

Een voorstel om de MTOW voor alle banen te beperken werd ons als volgt voorgelegd:

- Luchtvaartuigen met een maximumstartgewicht van meer dan 136 ton mogen alleen tijdens de zogenaamde DAY time-periode vliegen, d.w.z. alleen tussen 09:00 en 20:00 uur plaatselijke tijd.

**LEGALE BASIS**

Dit collegiale besluit vindt zijn basis in het **koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal**, alsook in de **wet van 28 april 2010**.

Om deze redenen geeft het College van Luchtvaart-Ombudsmannen unaniem de volgende mening:

- **Artikel 1:** er wordt aanbevolen om een categorisering van de vliegtuigen uit te werken op basis van hun individuele geluidsquota, een lijst die enkel rekening houdt met hun uniek geluidscertificaat uitgeleverd door EASA, gezien het feit dat een vliegtuig over één en slechts één individuele geluidsquota (QC) beschikt;
- **Artikel 2:** er wordt aanbevolen om te voldoen aan de wetgeving inzake de limieten voor de evolutie van vliegtuigen op basis van hun individuele geluidsniveau (QC) en dus geen vluchten meer toe te laten van vliegtuigen met een geluidsniveau (QC) hoger dan de toegestane en goedgekeurde nachtlimiet op Brussel-Nationaal;

- **Artikel 3:** er wordt aanbevolen om de definitie van zwaardere vliegtuigen aan te passen aan de definitie die internationaal erkend wordt door de FAA-N JO 7110.525 documenten van 8 april 2010 en ICAO DOC 4444 PANS-ATM die vliegtuigen om turbulentiaredenen naar gewicht classificeert, hetzij HEAVY vanaf een MTOW van meer dan 136 ton;
- **Artikel 4:** er wordt aanbevolen om aanvullende maatregelen te treffen om de overvlogen bevolking in de ochtend en in de avond te beschermen, bijvoorbeeld door het individuele geluidsniveau (QC) dat bij opstijgingen toegelaten is te beperken en eventueel de opstijgtoelating van vliegtuigen met een QC hoger dan 18,0 alleen tussen 08:00 en 20:00 uur lokale tijd toe te laten, wat een rationeel en aanvaardbaar tijdslot is;
- **Artikel 5:** er wordt aanbevolen om het opstijgen van lawaaierige, vervuilende en oude vliegtuigen van het type Boeing 747 strikt te beperken;
- **Artikel 6:** een maximaal geluidsquotasysteem van 6,0 tijdens de nacht, 9,0 in de morgen en 's avonds en 12,0 tijdens de dag met een nacht die loopt van 22u00 lokaal tot 07u00 lokaal en operationele restricties die enkel van toepassing zijn voor de periode 09u00 lokaal tot 20u00 lokaal voor de vliegtuigen van het type HEAVY lijkt een goed, duurzaam, billijk en redelijk voorstel te zijn voor alle zones die zich rond de Luchthaven Brussel-Nationaal situeren;
- **Artikel 7:** een kopie van deze gemotiveerde beslissing van het college van ombudsmannen zal worden overgemaakt aan de federale minister van Mobiliteit, aan de Directeur-Generaal van de Luchtvaart van van de FOD Mobiliteit en Vervoer en aan de economische regulator van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Aldus gegeven te Brussel op 8 juni 2021, meent het College van Luchtvaart-Ombudsmannen daarom te hebben gehandeld en beantwoord aan haar wettelijke missies met dit gemotiveerd advies dat haar van alle verantwoordelijkheid ontladent.

***Door het College van Luchtvaart-Ombudsmannen, ondergetekende :***



**Philippe TOUWAIDE**  
Licentiaat in Luchtvaartrecht  
Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal  
Luchtvaart-Ombudsman van de Federale Regering

**Juan TORCK**  
Adjunct-ombudsman  
Gedetacheerd door skeyes

**Alexandre de SPIRLET**  
Adjunct-ombudsman  
Gedetacheerd door skeyes

**Emily DELBAER**  
Directie Assistente  
Gedetacheerd door skeyes

**Mona OUNIS**  
Directie Assistente  
Gedetacheerd door skeyes

**Aurélie DUPONT**  
Directie Assistente  
Gedetacheerd door skeyes