

DÉCISION MOTIVÉE 17.048 DU COLLEGE DES MEDIATEURS-AÉRIENS
CM/T/PHT/FR/2024-12/17.048/3 décembre 2024

Concerne : Document n° 23.399.01 du bureau néerlandais « To70 » relatif aux normes de vent dans le système préférentiel d'utilisation des pistes à Bruxelles-National

Nous, soussignés membres du Collège des Médiateurs-Aériens du Gouvernement Fédéral de Belgique : **Philippe TOUWAIDE** – Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National et Médiateur-Aérien du Gouvernement Fédéral ; **Juan TORCK** – Médiateur-adjoint et Alexandre de SPIRLET – Médiateur-adjoint, en présence des Mesdames **Martine VAN RIEL** – Directrice-adjointe, Coordinatrice de l'équipe et responsable PR, **Charlotte VAN-VINCKENROYE** – Webmaster, et **Mona OUNIS** et **Emily DELBAER** assurant le secrétariat ; réunis en séance collégiale des Médiateurs-Aériens en date du mardi 3 décembre 2024, rendons l'avis suivant dans le cadre du dossier relatif au document n° 23.399.01 de mars 2024, établi par le bureau néerlandais « To70 » et relatif aux normes de vent dans le système préférentiel d'utilisation des pistes à Bruxelles-National, et le transmettons aux personnes suivantes :

- Le Ministre de la Mobilité du Gouvernement Fédéral ;
- La Présidente du SPF Mobilité et Transports ;
- Le Directeur-général du Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports ;
- Messieurs Kok, Young et Van Weerdenburg de « To70 ».

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5 § 1 ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, et en particulier les articles 2 § 2, 43 § 2 et 44 ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu la loi du 28 avril 2010 ;

Vu l'article 36 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ;

Vu l'article 29 du C.I.C. qui impose à tout fonctionnaire de signaler les présomptions d'infractions constatées ou les atteintes et violations de la législation qui auraient été remarquées ;

Vu la loi du 2 août 1963 relative à l'emploi des langues en matière administrative ;

Vu la loi du 18 juillet 1966 portant coordination des lois sur l'emploi des langues en matière administrative ;

Vu l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu le Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

Vu l'arrêté royal du 11 juin 2023 portant exécution du règlement (UE) n° 598/2014 du parlement européen et du conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

Vu les instructions ministérielles ou DGTA des 15 mars 2012 et du 17 juillet 2013 ;

EXPOSÉ DU DOSSIER :

Le Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National a pris connaissance, via un site internet privé et donc non officiel, du document n° 23.399.01 « To70 » de mars 2024 intitulé dans sa version originale « Windnormen in het preferentiële banenstelsel op de luchthaven Brussel-Nationaal » et tient en tant que spécialistes du droit aérien, des procédures aéronautiques et des normes de vent à vous faire part de nos nettes réserves quant au contenu de votre résumé et de notre avis totalement négatif sur vos conclusions.

Tout d'abord il n'est pas normal de prendre connaissance de ces pages sans nous les avoir préalablement transmises.

Ensuite, les remarques suivantes s'imposent à la société « To70 » désignée comme « vous » dans les attendus et considérations détaillées ci-après :

1. Attendu que votre société To70 ne peut d'aucune façon traiter de façon autonome et impartiale une telle étude pour le SPF Mobilité, à partir du moment où vous êtes également le consultant d'autres organes de pouvoir ou de décision diamétralement opposés au pouvoir fédéral central. En effet, vous vous trouvez dans une situation pleine et totale de conflits majeurs d'intérêts en étant déjà les clients de Brussels Airport Company, du Gouvernement flamand, de la Province du Brabant flamand et de l'Overlegcommissie Luchthaven Vlaams-Brabant ; alors que ces entités ne disposent constitutionnellement d'aucune prérogative en matière d'établissement des règles techniques réglant l'utilisation de Bruxelles-National, les lois spéciales du 8 août 1980 priment sur toute autre considération ;
2. Considérant que curieusement, dès le début de analyse, vous émettez immédiatement des considérations curieuses sous « Achtergrond » ce qui démontre la partialité de votre analyse totalement partielle ;

3. Considérant que vous prétendez que l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 22 octobre 2020 aurait demandé « un retour à la situation d'avant l'instruction du 16 décembre 2013 » ; ce qui est une curieuse vision d'un arrêt de justice qui est bien opposable et qui n'est pas négociable ; la justice ne demande pas, elle juge et ordonne. Tout comme vous ignorez l'arrêt du Conseil d'État du 22 mai 2017 et le Jugement du Tribunal de première instance du 22 décembre 2023 ;
4. Considérant que skeyes n'a pas accepté, à raison, de vous rencontrer puisque vous n'êtes pas agréé pour les audits ;
5. Attendu que vous n'avez à aucun moment pris contact avec le Service Fédéral de Médiation pour parcourir l'historique de ce dossier ainsi que disposer de toutes les études adéquates ;
6. Attendu que vous ne retenez qu'une et une seule étude, celle d'Airsight, la seule à ne pas avoir été validée par le Gouvernement Fédéral, et vous oubliez les études suivantes qui ont été approuvées par les Ministres et leurs experts : Il faut considérer l'ensemble des **5 études spécifiques** qui ont été réalisées en vue de déterminer les valeurs idéales de composantes de vent à l'Aéroport de Bruxelles-National :
 - **A.A.C.** : « Safety case study on cross and tailwind criteria », réalisée pour le compte de Brussels Airport Company en date du 12 mai 2004, et qui recommande une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L ;
 - **DGTA** : « Étude des performances pour des composantes de 7 nœuds de vent arrière et de 20 nœuds de vent traversier pour une utilisation préférentielle des pistes 25 et 07 (R&L) de l'Aéroport de Bruxelles-National », réalisée par la DGTA pour le compte du gouvernement belge en date du 10 janvier 2005, et qui recommande une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L ;
 - **AIRSIGHT** : « Study on the maximum wind component figures applicable to the use of runways at the Brussels National Airport », réalisée pour le compte du Gouvernement Fédéral belge en date du 24 septembre 2009, et qui recommande une valeur de composante de 5 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L, cette étude n'a PAS été validée par le Gouvernement ;
 - **ENVISA** : « Étude d'utilisation de la piste 20 à Bruxelles-National », réalisée pour la DGTA en date du 3 juillet 2013 ; et qui recommande de limiter le tonnage des avions au décollage sur la piste 20 à maximum 80 tonnes si une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière est définie sur la piste 20 au décollage, étude validée par le gouvernement le 10 juillet 2013 ;
 - **TOUWAIDE** : « Étude de sécurité sur la limite à 12 nœuds maximum de la petite rafale de vent arrière » qui distingue parfaitement les notions de vitesse moyenne, de vitesse maximale, de petite rafale de vent sous 5 nœuds qui ne modifie pas la vitesse moyenne de vent et de vent qui souffle en rafales. Cette étude qui n'a jamais été contestée ou critiquée démontre que la limite à 12 nœuds de petite rafale ne crée aucun problème de sécurité ;
7. Considérant que vous prétendez, à tort, que l'instruction du 17 juillet 2013 imposerait de continuer à voler jusqu'à une composante de vent arrière de 12 nœuds de vitesse moyenne du vent, c'est FAUX. Cette instruction, d'ailleurs validée par le Conseil d'État, le Tribunal de première instance et la Cour d'Appel de Bruxelles, définit bien ce seuil de 12 nœuds de vitesse, comme étant 12 nœuds maximum de petite rafale instantanée de moins de 3 secondes observée au cours des 2 dernières minutes et qui ne modifie PAS la vitesse moyenne du vent ; on reste bien à un vent de vitesse moyenne de maximum 7 nœuds avec des petites rafales sous 5 nœuds qui

Décision Motivée 17.048 du Collège des Médiateurs-Aériens

n'entrent pas en ligne de compte ;

8. Attendu que la norme de vent fut de 10 nœuds de vent arrière, rafales comprises, entre le 12 juin 2003 et le 19 février 2004 ; à la demande des compagnies aériennes, sans aucune réaction des pilotes alors que les petites rafales instantanées de vent ne modifiant pas la vitesse moyenne du vent n'étaient pas prises en compte sous un maximum de 15 nœuds (10 + 5 nœuds) ;
9. Considérant que l'association des pilotes BeCA a accepté le 11 mai 2004 la norme de 7 nœuds sur base des conditions supplémentaires définies dans l'étude A.A.C. de 2004 ;
10. Considérant que tout au long de votre document vous entretenez une confusion regrettable entre la vitesse moyenne du vent, la vitesse maximale du vent, et le vent qui souffle en rafale, sans jamais évoquer la notion de gusts lorsque des procédures NADP sont publiées—à savoir que la petite rafale instantanée ne doit pas être prise en compte sous 5 nœuds lorsqu'elle ne modifie pas la vitesse moyenne du vent ;
11. Attendu que vous vous trompez dans la définition des recommandations ICAO en matière de normes de vent qui ne sont recommandables, sans statut de norme ou d'obligation, que pour les pistes préférentielles anti-bruit, définition qui ne correspond pas aux pistes 25R/L de Bruxelles-National. Ce sont bien des recommandations puisque les aéroports de Orly et de Charleroi appliquent une norme de 8 nœuds sans rafales et le comble, le principal aéroport des Pays-Bas dont le mode de fonctionnement ne devrait pas vous être inconnu applique une norme de 7 nœuds mais en ne prenant en compte que les rafales au-delà de 10 nœuds : « gusts below 10 KT shall not be taken into account » (norme non contestée d'ailleurs aux Pays-Bas). Les aéroports de Palma de Mallorca, de Madrid et de Lanzarote ont bien une norme de 10 nœuds sans comptabilisation des rafales de vent ;
12. Considérant que n'établissez aucune différence entre les pistes, alors que les 07R/L sont toujours utilisées en VOR pour l'atterrissage, que l'ILS de la piste 01 est de catégorie I et que la piste 01/19 est la plus courte et en pente sans aucune aire de sécurité, et que les équipements RESA et EMAS ne sont pas installés en bout de piste 19. Les 3 pistes de Bruxelles-National ne sont donc absolument pas comparables entre elles ;
13. Attendu que vous ne faites aucune référence au Règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, alors que des procédures d'approche conformes aux exigences de la spécification relative à l'approche RNP devaient être mises en œuvre aux bouts des pistes d'aéroports au plus tard pour le 25 janvier 2024 sur toutes les pistes de Bruxelles-National ;
14. Attendu que vous n'avez pas retenu les restrictions opérationnelles de l'étude A.A.C. de 2004 quant aux conditions d'utilisation de la piste de décollage 19 (« not a mature runway ») ;
15. Considérant que vous n'évoquez jamais le fait que la valeur de composante de vent à Bruxelles-National a été pendant 30 ans et sans la moindre contestation de 8 nœuds sans prise en compte des rafales ;
16. Attendu que vous ne prenez pas en compte les arrêtés royaux, qui sont une base légale indiscutable, qui établissent une capacité opérationnelle horaire de 74 mouvements par heure à garantir pour l'écoulement du trafic à Bruxelles-National ; dès lors seules les pistes 25R/L correspondent à la définition de pistes capacitaires pour

gérer le maximum de trafic :

- Article 24 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C. : « le titulaire garantit la capacité déclarée des pistes [...] à septante-quatre mouvements coordonnés par heure » avec la possibilité de « porter la capacité déclarée des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National à quatre-vingts mouvements coordonnés par heure » ;
 - Article 24 § 1^{er} de l'arrêté royal du 25 avril 2014 portant approbation du troisième contrat de gestion conclu entre l'État belge et Belgocontrol : « Belgocontrol garantit la capacité déclarée des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National, en tant qu'aéroport entièrement coordonné, de 74 mouvements coordonnés par heure » ;
17. Considérant que vous ignorez que le trafic sur les pistes 25R/L s'opère de façon parallèle et indépendante sans conflits ni sans croisement de pistes et que les approches des pistes 25R/L s'effectuent en survolant des zones historiquement répertoriées comme « non aedificandi » ;
 18. Considérant que vous n'avez pas pris connaissance de l'instruction du 15 mars 2012, elle aussi validée par le Conseil d'État, le Tribunal de première instance et la Cour d'Appel de Bruxelles ;
 19. Attendu que vous légitimez la confusion entre vitesse moyenne et vitesse maximale du vent ;
 20. Considérant que vous ignorez le seuil en dessous duquel la petite rafale instantanée de vent ne doit pas être prise en compte dans le calcul des valeurs de composantes de vent (5 nœuds si des procédures NADP sont publiées, 10 nœuds sans publication de procédures NADP) ;
 21. Attendu que vous ne précisez pas que la certification des avions est effectuée en tenant compte de la vitesse moyenne du vent ;
 22. Vu que tous les avions sont certifiés au-delà de 15 nœuds, seuls quelques-uns ne le sont qu'à partir de 10 nœuds ;
 23. Attendu que vous ignorez totalement la décision de la Federal Aviation Agency (F.A.A.) des États-Unis, prise le 9 août 1960, et publiée au Federal Register du 13 août 1960 en page 7763 : « F.A.A. Crosswind and Tailwind Take-Off and Landing limitations » : « Unless a greater value has been demonstrated and approved, the maximum crosswind takeoff and landing component shall be 20 knots and the maximum tailwind takeoff and landing component shall be 10 knots »;
 24. Considérant que vous ne prenez jamais en compte le fait indéniable que seules les pistes 25R/L sont les plus longues, les mieux équipées, meilleures catégories ILS III et qu'elles sont pourvues d'une zone de sécurité en leurs extrémités et surtout qu'elles n'entraînent ni conflit ni croisement de pistes ;
 25. Considérant que vous ne remarquez pas que la piste 01/19 est nettement plus courte (*much shorter*) et présente d'autres défauts. Cette piste n'est pas concurrentielle (*not competitive*) eu égard à la continuité des opérations et les aspects en matière de sécurité par rapport aux autres pistes. En utilisant la piste 01/19, alors que les autres pistes sont également utilisables, on réduit inutilement les marges de sécurité (« Using runway 02/20,

Décision Motivée 17.048 du Collège des Médiateurs-Aériens

5

while also the other runways are usable, unnecessary safety margins are consumed », étude A.A.C. de 2004) ;

26. Attendu que l'utilisation combinée des pistes 19/25R peut donner lieu à des situations non voulues affectant la sécurité (« will infringe safety »), ce qui est contraire à la politique de l'ICAO sur l'utilisation des critères de sélection pour un système préférentiel d'utilisation des pistes dans un but environnemental par un plan de réduction du bruit (étude A.A.C. de 2004) ;
27. Considérant que vous omettez de signaler que le schéma des atterrissages sur la piste 01 utilisé conjointement avec des décollages depuis la piste 07R induit un schéma de pistes croisées au sol sur le domaine aéroportuaire, ce qui est une utilisation de pistes qui nécessite une surveillance et une concentration extrêmes ;
28. Attendu que vous ne prenez pas en compte les vraies définitions du vent de l'ICAO : l'annexe 3 de l'ICAO « Meteorological Service for International Air Navigation » reprend dans sa 19ème édition de juillet 2016 certaines définitions importantes quant à la manière de calculer le vent, les rafales et le vent en altitude :
- **Vent calme ou *wind calm*** : vent de moins d'1 nœud (*ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind*) ;
 - **Vent variable ou *light wind*** : vent de moins de 3 nœuds (*ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind*) ;
 - **Rafales de vent** : variation de la vitesse du vent moyen de 10 nœuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (« variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more », *ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 2*) ;
 - **Rafales de vent lorsque des procédures spéciales de moindre bruit sont appliquées** : variation de la vitesse du vent moyen de 5 nœuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (« variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied », *ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2°*) ;
29. Attendu que vous n'analysez jamais la notion de différence entre les vitesses moyennes et maximales du vent, et vous n'évoquez ni les changements de pistes, ni les anticipations, ni les estimations météo, ni les prévisions, ni le retour instantané au PRS dès que la composante de vent retombe sous une vitesse moyenne inférieure à 7 nœuds ;
30. Attendu que vous ne mentionnez pas la réflexion toujours en cours au sein de l'ICAO de modifier la recommandation de 5 à 7 nœuds (document AN-WP/8549.PDP du 20 novembre 2011) ;
31. Considérant que vous n'avez pas analysé les diverses décisions de justice relatives aux normes de vent, et faites fin de cette jurisprudence qui doit pourtant s'appliquer pleinement à Bruxelles-National ;

32. Considérant que vous ne signalez pas que l'instruction du 17 juillet 2013 a bien été validée par l'étude de sécurité du bureau EGIS-AVIA ;
33. Considérant que vous ne signalez pas que l'instruction curieuse et secrète du 16 décembre 2013 n'a pas été approuvée par le Membre du Gouvernement Fédéral qui avait la Mobilité dans ses attributions, ni le fait que cette instruction n'a jamais été validée par la moindre étude de sécurité ;
34. Attendu que vous ignorez divers incidents réels qui se sont produits à Bruxelles-National, comme par exemple :
- **20 mai 1993** : le DC 10 de la compagnie SCIBE F-ODLZ volant pour Air Zaïre réalise une mauvaise interception de l'ILS en atterrissage sur la piste 02 (actuellement la piste 01), et s'est trouvé en plein brouillard au-dessus des Cliniques Saint-Luc de Woluwe-Saint-Lambert à une altitude d'interception fort basse ;
 - **7 juillet 2004** : *tail strike* d'un Avro RJ 100 de SN Brussels Airlines en bout de la piste 25R ;
 - **9 novembre 2004** : l'Airbus A-330-300 de SN Brussels Airlines rentrant d'Afrique se voit imposer d'atterrir par mauvaise visibilité sur la piste 02 (actuellement la piste 01) en fonction du Plan Anciaux, le pilote n'intercepte pas la piste, fait un *go around*, demande d'atterrir sur la piste 25L avec 5,5 nœuds de vent arrière, ce qui lui est refusé, et se voit contraint d'atterrir à l'Aéroport d'Ostende ;
 - **28 janvier 2006** : abordage évité en finale à Stockel dans l'axe de la piste d'atterrissage 02 (actuellement la piste 01) entre un MD-11 d'EVA AIR Cargo suivi à 4 NM par un Boeing 757 de DHL ralentissant son vol pour éviter les turbulences de sillage du MD-11 suivi à 2 NM par un MD-80 d'Alitalia, la séparation entre le DHL et Alitalia étant de 2 NM et verticalement entre 400 et 700 pieds, l'Alitalia a quitté l'axe d'interception de la piste ;
 - **31 août 2006** : décollage depuis la piste 20 (actuellement la piste 19) avec panne d'un réacteur après le décollage d'un Airbus A.330 assurant le vol SN351 de SN Brussels Airlines vers Kinshasa avec maintien d'une altitude de 1.500 pieds avant de revenir atterrir ;
 - **27 octobre 2008** : *tail strike* du Boeing 747-228F OO-CBA de CARGO B en bout de la piste 25R ;
 - **5 octobre 2016** : collision au sol évitée entre un Embraer ERJ-195 d'Air Dolomiti effectuant le vol DLH4TX décollant de la piste 07R sans autorisation alors que l'Airbus A.320 d'Aer Lingus effectuant le vol EIN638 atterrissait sur la piste 01 ;
 - **23 février 2018** : abordage évité entre un Embraer ERJ-125 d'Air Europa Express-AEA1171 et un Airbus A320 Lufthansa-DLH4Y décollant tous deux depuis la piste 07R avec séparation verticale de 600 pieds et horizontale de 1,36 NM ;
35. Considérant, finalement, que vous entretenez, tout comme la direction commerciale de Brussels Airport Company, une confusion totalement incompréhensible et d'autant regrettable entre les notions de niveau de bruit (réglementation fédérale du niveau individuel de chaque avion, son Quota Count ou QC) et de norme de bruit (réglementation régionale du bruit mesuré au sol à l'immission).

Pour toutes ces raisons, et encore beaucoup d'autres, en tant que spécialiste du droit aérien et des normes de vent, en tant que Médiateur Fédéral pour le Transport Aérien depuis 23 ans, je ne puis d'aucune façon accepter, valider, approuver votre document n° 23.399.01 de mars 2024 intitulé dans sa version originale « Windnormen in het preferentiële banenstelsel op de luchthaven Brussel-Nationaal » qui à ses yeux est tout sauf scientifique, n'est pas une étude contenant trop de manquements et d'erreurs que pour en attribuer un critère scientifique ; cet avis est d'ailleurs partagé à l'unanimité par toute l'équipe du Service de la Médiation et donc du Collège des Médiateurs.

Décision Motivée 17.048 du Collège des Médiateurs-Aériens

Le Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National décide donc de recommander au Gouvernement Fédéral et au SPF Mobilité de rejeter la totalité de votre « document n° 23.399.01 » et de ne pas la prendre en considération pour tous les motifs évoqués supra.

Vu l'exposé oral de la situation fait en séance devant le Collège des Médiateurs ;

DÉCISION MOTIVÉE DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS :

Pour ces motifs, le Collège des Médiateurs, à l'unanimité émet l'avis suivant :

- **Article 1 :** il est constaté que le document n° 23.399.01 du bureau néerlandais « To70 » contient énormément d'erreurs, d'oublis, d'omissions, de fautes techniques et juridiques qui ne permettent aucune validation scientifique de ce rapport ; dès lors nous recommandons de rejeter la totalité de ce document, de ne pas en tenir compte et de ne pas l'accepter eu égard au nombre de contre-vérités qu'il contient ;
- **Article 2 :** il n'est pas acceptable que le bureau néerlandais « To70 » n'ait pas contacté le Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, n'a pas analysé le contenu de nos diverses études, et surtout n'a pas analysé les diverses décisions de justice relatives à l'établissement des normes de vent ;
- **Article 3 :** il n'est acceptable que le bureau néerlandais « To70 » n'ait pas analysé toutes les études de sécurité et ne se base pas sur le contenu officiel des divers documents émis par l'ICAO, notamment les définitions du vent, la notion de piste capacitaire, et continue à maintenir une confusion entre les notions de vitesse moyenne du vent, vitesse maximale du vent et la notion de petite rafale instantanée de vent sous 5 nœuds qui ne modifie pas la vitesse moyenne du vent ;
- **Article 4 :** une expédition de la présente Décision Motivée du Collège des Médiateurs sera transmise au Ministre Fédéral de la Mobilité, à la Présidente du SPF Mobilité et Transports, au Directeur-général du Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports ainsi qu'à Messieurs Kok, Young et Van Weerdenburg du bureau néerlandais « To70 ».

Ainsi donné à Bruxelles le mardi 3 décembre 2024, le Collège des Médiateurs, estimant de ce fait avoir agi et répondu à ses missions légales par cet avis motivé qui le décharge de toute responsabilité.

Par le Collège des Médiateurs, les soussignés :



Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime
Ancien Commissaire du Gouvernement

Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports



Juan TORK

Médiateur-adjoint
Détaché de skeyes



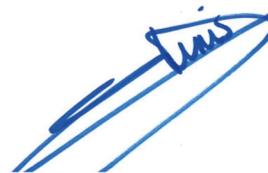
Alexandre de SPIRLET

Médiateur-adjoint
Détaché de skeyes



Emilyy DELBAER

Assistante de Direction
Détaché de skeyes



Mona OUNIS

Assistante de Direction
Détaché de skeyes



Charlotte VANVINCKENROYE

Webmaster
Détaché de skeyes



Martine VAN RIEL

Team coordinateur & RP
Détaché de skeyes

Décision Motivée 17.048 du Collège des Médiateurs-Aériens