



Service public fédéral
Mobilité et Transports

Johan Decuyper
CEO
Belgocontrol

Cellule d'appui du Président

City Atrium
Rue du Progrès 56
local
1210 Bruxelles
Tél. 02 277 31 11 - Fax 02 277 40 05

Votre contact
Laurent Ledoux Président du Comité de
Direction

Tél. : 02/277.33.94 - Fax :
Gsm :
e-mail : laurent.ledoux@mobilif.fgov.be

Numéro d'entreprise 0 308 357 852

métro : Rogier
train : Gare du Nord
arrêt de bus et de tram : Rogier
parking vélo gardé : Gare du Nord

Votre courrier
du :

Vos références :

Nos références :

Annexe(s) : Bruxelles le :

30/01/2015

Monsieur l'administrateur délégué,
Beste Johan,

Vu les bonnes résolutions réciproques établies lors de notre réunion de ce 22 janvier 2015, permet-moi d'explicitier ci-après les conclusions de notre accord, en ce qui concerne ce que le SPF et la DGTA attendent de Belgocontrol pour permettre une collaboration optimale et rencontrer nos obligations légales de part et d'autre.

1. Toezicht op financieel vlak

De Europese regelgeving "Single European Sky" schrijft een toezicht van BELGOCONTROL voor ook op financieel vlak. Hiervoor heeft de BSA-ANS informatie nodig die tot hertoe niet altijd beschikbaar was. Bijvoorbeeld: de impact van de "terminal charges" op de luchtvaartmaatschappijen, verduidelijking van de verdeling van de kosten tussen de verschillende vliegvelden, de thesaurie vooruitzichten voor 2015, jaarplannen en jaarlijkse rapporten enz. *De BSA-ANS zal verder contact opnemen om concrete afspraken te maken in verband met de informatie die geleverd moet worden in het kader van de Europese regelgeving.*

2. Scheiding van de taken & opstelling van het prestatieplan

Het DGLV / de FOD Mobiliteit en Vervoer vraagt de naleving van het basisprincipe van de scheiding van de taken voor dienstverlening van luchtvaartnavigatie enerzijds en taken voor de supervisie en de reglementering ervan anderzijds. De naleving van dit principe is nodig om de correcte behandeling van dossiers die betrekking hebben tot de implementatie van de European Single Sky Regulations te garanderen, zoals hieronder beschreven is.

Een concreet voorbeeld hiervan is de opstelling van het prestatieplan die een volle verantwoordelijkheid van de BSA-ANS is. De Europese Verordening verplicht de BSA-ANS zijn werk op een onpartijdige en onafhankelijke manier te doen. Het DGLV betreurt dat dit moeilijk is verlopen bij de opstelling van het prestatieplan voor de tweede referentieperiode (2015-2019) in juni vorig jaar. Het in juni vorig jaar ingediende prestatieplan was hierdoor niet ambitieus genoeg en werd door Europese Commissie verworpen. De BSA-ANS dient zijn huiswerk opnieuw te doen.

Om een tweede weigering van de Europese Commissie te vermijden, moeten de onpartijdigheid en onafhankelijkheid van de BSA-ANS bij de herziening van prestatieplan worden gerespecteerd. *Daarom verzoek ik Belgocontrol alle informatie die de BSA-ANS nodig heeft om zijn werk te doen tijdig te bezorgen. Het door de BSA-ANS te herziene plan zal aan de Minister voorgelegd worden voor goedkeuring.*

3. Service environnement

La DGTA (Service Environnement) a, dans le cadre de ses tâches, besoin d'obtenir un terminal ADIDS-c et une coopération proactive et dynamique des services compétents de Belgocontrol sur la précision des données radar.

Un courrier de demande, resté sans réponse à ce jour, a été envoyé le 14 novembre 2014 à BELGOCONTROL. Cela n'est pas acceptable.

La DGTA doit obtenir les réponses aux demandes générales/diverses sans obligation de justification de la demande autre que le simple accomplissement de ses tâches. Dans une optique de motivation et d'approfondissement de la matière, la DGTA reste en attente des rapports préalables à l'aboutissement du FDP sur le moratoire.

4. Aéroports

Concernant les héliports, la DGTA attend depuis longtemps une réponse pour les héliports suivants:

- Kampenhout (réf. LA/A-POR/DS/bdc/13-0138, demande du 29 janvier 2014)
- Merchtem (réf. LA/A-POR/DS/bdc/14-139, demande du 29 janvier 2014)
- Agusta (dans la CTR de EBLG juste à côté de l'aéroport, réf. LA/A-POR/BDC/sd/13-1070, demande du 3 juin 2013)
- Publication de procédures Belgocontrol à l'AIP pour ce qui concerne les FATO de EBAW (cela a été demandé il y a plus d'un an également, après de nombreuses réunions avec Belgocontrol).

Pour ces héliports qui se trouvent dans les zones de contrôle (CTR), la DGTA a demandé que BELGOCONTROL établisse un accord formel (MOU) avec les concernés avant de donner une autorisation d'exploitation. Dans les cas mentionnés la DGTA attend depuis 1

an, voire 1,5 an, la réponse de Belgocontrol. Les avis temporairement négatifs, reçus il y a quelques semaines, pour Kampenhout et Merchtem sous prétexte que les CTR passent de la classe C à la classe D (depuis le 11/12/2014) nous étonnent et constituent selon nous une manière pour Belgocontrol de gagner du temps sans fournir de réelle justification. Pour le cas d'Agusta, nous n'avons jamais reçu de réponse de Belgocontrol.

Concernant les servitudes aéronautiques (gestion des obstacles), un protocole entre BELGOCONTROL et la DGTA a été conclu afin d'obtenir un avis technique de Belgocontrol. Certains dossiers sont bloqués chez BELGOCONTROL sans information supplémentaire.

Pour l'instant, il y a treize dossiers dont le délai est dépassé et qui attendent une réponse de Belgocontrol (les plus anciens ont été envoyés en 2013).

En ce qui concerne les servitudes pour les constructions permanentes autour de l'aéroport de Bruxelles National, la DGTA a insisté à plusieurs reprises pour que BELGOCONTROL fournisse des cartes de leurs servitudes, demandes jusqu'à présent restées sans suite. A ce sujet, le Directeur général a.i. de la DGTA vous a envoyé une lettre de rappel le 23 janvier 2015 (réf LA/A-POR/EBB/15-0064).

Pour tous les dossiers concernant les aéroports évoqués ci-dessus, il est donc impératif que Belgocontrol veuille à y répondre dans les plus brefs délais. Pour tous les dossiers futurs du même ordre, il est impératif que Belgocontrol travaille en toute transparence et réponde dans les délais demandés aux questions des différents services de la DGTA.

En conclusion, il est souhaitable de reprendre une bonne coopération entre BELGOCONTROL et la DGTA dans un esprit de confiance et de transparence. Ceci implique au minimum le respect mutuel de trois principes simples :

- **Répondre aux demandes** de l'un à l'autre de façon transparente et dans les délais (cfr les points évoqués ci-dessus) ;
- **Nous concerter** autant que possible afin d'adopter une position commune dans tous les dossiers aériens qui concernent nos deux organisations et de la présenter conjointement à la cellule stratégique de Mme la Ministre. Cela permettra, tant à la cellule stratégique qu'à nos deux organisations, de gagner du temps en évitant la transmission d'informations partielles et les interprétations erronées de part et d'autre, et, de la sorte, d'augmenter la qualité de notre travail respectif dans le traitement des dossiers.
- **Faciliter le travail horizontal** entre nos services respectifs. La rapidité et la qualité des échanges d'informations entre nos deux organisations à tous les niveaux est en effet une condition essentielle au bon fonctionnement de nos services et, partant, au bon traitement de la matière aéronautique. En ce sens, la mise en place proposée par BELGOCONTROL d'un point de contact unique n'est souhaitable que s'il complète et facilite le travail horizontal, pas s'il entend s'y substituer.

Afin de m'assurer de la bonne compréhension mutuelle des modalités de changement dans la collaboration de nos services, je vous demanderai de bien vouloir me confirmer votre approbation sur le contenu du présent courrier. Dans le cas contraire, pourriez-vous, je vous prie, définir les raisons qui motivent les points de non accord.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'administrateur délégué, beste Johan, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Laurent Ledoux
Président du comité de Direction
SPF Mobilité et Transport