

Arnaud Feist
Chief Executive Officer

CEO-12/015/AF/nt
17 februari 2012

ENVIRONNEMENT, ENERGIE, MOBILITE ET REF. INST. LEEFMILIEU, ENERGIE, MOBILITEIT EN STAATSHERV.
IN CM 776
21 -02- 2012
Gest.: PHT
OUT

De heer Melchior Wathelet
Staatssecretaris voor Leefmilieu,
Energie, Mobiliteit en
Staatshervorming
Wetstraat, 51
1040 BRUSSEL

Betreft: Eindrapport Kalitta ongeval van 25 mei 2008.
Uw brief van 30 januari 2012 -
Ref.O/SAF/dge/dglv/resa/2012/001.

Mijnheer de Staatssecretaris,
Geachte heer Wathelet,

In navolging van uw in rand vermelde brief kan ik u meedelen dat wij de aanbevelingen van het eindrapport met betrekking tot het Kalitta ongeval grondig hebben onderzocht in 2009-2010.

Wat betreft de aanbeveling met betrekking tot de RESA (Runway End Safety Area) van runway 20 hebben wij na het eindrapport een onderzoek naar de haalbaarheid ervan en kostenbaten analyse met bijhorend "risk assessment" uitgevoerd.

De resultaten van deze studie werden aan de voormalige Staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer E. Schoupe, op 28 januari 2010 overgemaakt.

In zijn antwoord op 26 april 2010 heeft de voormalige Staatssecretaris laten weten dat, na een uitgevoerde risicoanalyse door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) samen met leden van de Safety Management Unit (SMU) van The Brussels Airport Company, het bestaande risico als "tolerable" werd geclassificeerd.

Dit betekent dat het risico aanvaard kan worden indien alle redelijkerwijs haalbare maatregelen werden getroffen en de Accountable Manager van de luchthaven in zulke situatie een managementbeslissing moet nemen op basis van een studie.

Op 12 juli 2010 heb ik dan ook de voormalige Staatssecretaris laten weten dat wij, ingevolge de eerder vermelde studie, de RESA van startbaan 20 voldoende veilig achten en daarom geen verdere actie op dit vlak zullen ondernemen.

Deze beslissing werd bovendien mede ondersteund door het feit dat de RESA van startbaan 20 met zijn huidige lengte van 158,14m en breedte van 100m (2 x de startbaan breedte) meer dan nodig voldoet aan de ICAO Annex 14 norm van 90m lengte en een breedte van 2x de startbaan breedte.

Tevens lijkt het feit dat er enkel verwezen wordt naar startbaan 20 voor het eventueel installeren van een "arrestor bed systeem" (EMAS) mij willekeurig omdat het eindrapport op pag. 54 ook verwijst naar alle startbanen van alle Belgische luchthavens.

Het is immers zo dat de RESA van 11 van de 18 startbanen op de Belgische internationale luchthavens momenteel niet voldoet aan de ICAO aanbeveling van 240m lengte, waarbij 2 ervan slechts precies 90m halen en er zelfs 2 niet voldoen aan de ICAO norm van minimum 90m.

Bovendien hebben recente ACI (Airports Council International) onderzoeken aangetoond dat in Europa 8% van de RESA's niet beantwoorden aan de ICAO norm en 46% niet aan de ICAO aanbeveling. Wereldwijd is dat voor de norm ook 8% en zelfs 54% voor de aanbeveling.

Daarnaast wens ik ook nog op te merken dat er eind 2011 in totaal 68 EMAS systemen wereldwijd geïnstalleerd waren, waarvan 63 in de Verenigde Staten, 3 in Azië en slechts 2 in Europa (Madrid-Barajas). De installatie in Madrid is daarbij uiterst verwonderlijk omdat de RESA van beide startbanen er groter is dan 240m en dus beantwoordt aan de ICAO aanbeveling.

Aangezien ICAO in november 2012 nieuwe bepalingen en wijzigingen via een amendement aan Annex 14 zal publiceren, aangezien verwacht wordt dat Europa via EASA in 2013 de Europese wetgeving zal invoeren en aangezien er in beide gevallen nieuwe en/of aangepaste regelgeving met betrekking tot de RESA en het eventueel installeren van EMAS zullen in opgenomen worden, zie ik, in afwachting van de Europese Wetgeving, momenteel geen enkele reden om mijn beslissing van 12 juli 2010 nu te wijzigen.

Wat betreft de aanbeveling met betrekking tot de communicatie kan ik u meedelen dat op pag. 54 § 4.4 laatste alinea het eindrapport zelf vermeldt dat aan deze aanbeveling werd voldaan.

De A.I.P. (Aeronautical Information Publication) EBBR AD.2.20 § 2.3.1 "Standard Taxi routes - General" zegt immers o.a.: "Aircraft requiring full length for departure shall advise GND at the latest when requesting taxi clearance."

Met de meeste hoogachting,



Arnaud Feist
Chief Executive Officer