

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE

DU SECRETAIRE D'ETAT A LA MOBILITE

ALGEMENE BELEIDSNOTA

VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT

Table des matières	Inhoudstafel
2.3.2 Problématique environnementale	56
2.3.2 Milieuproblematiek	56
2.3.2.1 Problématique des nuisances sonores autour de Brussels Airport	56
2.3.2.1 Geluidsproblematiek rond Brussels Airport	56
2.3.2.2 Impact climatique	59
2.3.2.2 Klimaatimpact	59
2.3.3 Amélioration permanente de la sécurité	60
2.3.3 Permanente verbetering van de veiligheid	60
2.3.3.1 European Aviation Safety Agency (EASA)	62
2.3.3.1 European Aviation Safety Agency (EASA)	62
2.3.3.2 Licences et formations	63
2.3.3.2 Vergunningen en opleidingen	63
2.3.3.3 Espace aérien	64
2.3.3.3 Luchtruim	64
2.3.3.4 Aéroports et aérodromes	65
2.3.3.4 Luchthavens en vliegvelden	65
2.3.3.5 Données reprenant le terrain et les obstacles	67
2.3.3.5 Terrein- en obstakelgegevens	67
2.3.4 Sûreté	67
2.3.4 Beveiliging	67
2.3.5 La politique à l'égard des consommateurs	70
2.3.5 Het beleid t.a.v. de consumenten	70
2.3.6 La régulation	72
2.3.6 De regulering	72

2.3. Le Transport aérien

2.3.1 Les défis

Le nombre de vols croît de 5 pour cent par an au niveau mondial. Cette croissance est également tangible en Belgique. Cela concerne notamment le nombre de passagers traités dans les aéroports, mais aussi le nombre de nouveaux avions, hélicoptères, ballons etc, enregistrés dans le matricule aéronautique belge.

2.3. De Luchtvaart

2.3.1 De uitdagingen

Het aantal vluchten groeit wereldwijd met 5 procent per jaar. Ook in België is deze groei duidelijk merkbaar, onder andere in het aantal passagiers dat op de luchthavens wordt afgehandeld, maar ook in het aantal nieuwe vliegtuigen, helikopters, ballonnen, enz., die in het Belgische luchtvaartregister worden

ingeschreven.

Les appareils immatriculés sont de plus en plus variés – en raison notamment du manque d'appareils qui oblige les compagnies aériennes à se diversifier – et de plus en plus nombreux. Cette augmentation se chiffrera dans certains secteurs en dizaines de pour cent d'ici quelques années. Cela aura un impact direct sur les autorités aéronautiques qui se verront « imposer » de nouvelles tâches. Le positionnement de la DGTA sera reconsidéré pour pouvoir mieux se conformer à ses obligations réglementaires avec une attention particulière sur son financement propre.

Cette croissance entraîne différents problèmes pour les compagnies aériennes, les sociétés de maintenance, etc, principalement en matière de recrutement de personnel qualifié en nombre suffisant. Les entreprises désirent une croissance rapide mais l'offre sur le marché de l'emploi ne suit pas. Cela se répercute immédiatement sur les entreprises qui n'arrivent plus à satisfaire aux exigences internationales. Il s'ensuit des tensions entre les entreprises et l'autorité chargée de veiller à ce que ces exigences soient respectées.

L'aéronautique est un secteur du transport qui est fortement soumis à des règles, tant au niveau mondial qu'europpéen. Au niveau mondial, le transport aérien n'est toujours pas libéralisé. Par contre, les compagnies européennes ne subissent plus aucune entrave pour leurs vols à l'intérieur de l'Europe. Avec les pays en dehors de l'Europe, les États membres de l'Union européenne doivent encore conclure des accords bilatéraux séparés pour les droits d'atterrissage. Un accord a été récemment conclu entre les États-Unis et l'Union européenne en vue de la poursuite de la libéralisation. Cette libéralisation offrira davantage de possibilités aux compagnies

Het aantal ingeschreven toestellen vertoont een steeds grotere variatie, ook vanwege de schaarste aan toestellen waardoor luchtvaartmaatschappijen wel moeten diversifiëren. Het aantal neemt ook sterk toe in volume. In sommige sectoren wordt de komende jaren een stijging met tientallen procenten verwacht. Deze toename heeft een directe impact op het DGLV, doordat deze hierdoor ook nieuwe verplichtingen "opgelegd" krijgt. Om beter te kunnen voldoen aan de wettelijke verplichtingen zal de positionering van het DGLV herbekeken worden met bijzondere aandacht voor een eigenstandige financiering.

De groei leidt ook tot allerlei problemen bij de luchtvaartmaatschappijen, onderhoudsbedrijven, enz., vooral bij het vinden van voldoende gekwalificeerd personeel. Bedrijven willen graag snel groeien, maar het aanbod op de arbeidsmarkt loopt sterk achteruit. Dat heeft directe gevolgen voor de bedrijven, omdat men daardoor niet kan voldoen aan de internationale vereisten. Dit leidt dan weer tot spanningen tussen de bedrijven en de overheid, die er moet op toezien dat de bedrijven wel aan deze internationale vereisten voldoen.

Luchtvaart is een sterk gereguleerde transportsector, zowel op Europees als op wereldniveau. De luchtvaart is op wereldniveau nog steeds niet geliberaliseerd. Wel is vliegen binnen Europa voor Europese luchtvaartmaatschappijen geheel vrij. Europese lidstaten moeten met landen buiten Europa nog aparte bilaterale afspraken over landingsrechten maken. Tussen de VS en de EU is onlangs een akkoord over verdergaande liberalisering gesloten, en dat zal de Belgische luchtvaartmaatschappijen ook meer mogelijkheden bieden om bijvoorbeeld vanuit België rechtstreeks naar de VS te

aériennes belges d'effectuer par exemple des vols directs de la Belgique aux États-Unis, en utilisant de petits appareils. Brussels Airport peut également attendre des retombées positives à la suite de cette libéralisation, par exemple via son intégration comme hub secondaire dans le réseau d'une des grandes alliances aériennes.

Au niveau de la sécurité, chaque pays doit satisfaire aux exigences telles que définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) des Nations-Unies. Récemment, ces exigences ont encore été renforcées et chacune des autorités aéronautiques nationales doit entre autres élaborer un plan de sécurité national en y introduisant des « Safety Management Systems ». Une telle réalisation en Belgique réclamera une charge de travail importante pour les années à venir. Le démarrage de la réalisation de ce plan sera effectué cette année. L'important pour toutes ces réglementations (inter)nationales est que la Belgique soit située au même niveau que ses voisins directs, ni plus souple, ni plus sévère. Cela signifie qu'il ne doit pas y avoir d'interprétation belge de la réglementation européenne ni de propre réglementation nationale (supplémentaire) qui diverge de la réglementation des pays voisins, ce qui placerait la Belgique dans une position concurrentielle défavorable.

En Europe, l'Agence européenne de la sécurité aérienne est responsable pour la sécurité dans de nombreux domaines. La mission principale de l'EASA, organe stratégique de la Commission, est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile en Europe. La Commission surveille, via l'EASA, l'application uniforme des normes au moyen d'inspections de normalisation dans les États Membres de l'Union. L'EASA a

vlieden met kleine toestellen. Mogelijk zal ook de nationale luchthaven Brussels Airport als gevolg van deze liberalisering een positief effect kunnen verwachten, bijvoorbeeld doordat een grote luchtvaartalliantie Brussels Airport in hun exploitatie betreft en als een secundaire hub beschouwt.

Op veiligheidsgebied moet ieder land voldoen aan de veiligheidseisen zoals vastgesteld door de internationale luchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (International Civil Aviation Organisation) ICAO. Onlangs zijn de veiligheidseisen nog verder aangescherpt, en nu moet bijvoorbeeld iedere nationale luchtvaartautoriteit een nationaal veiligheidsplan maken en dienen er Safety Management Systemen te worden geïntroduceerd. De realisatie hiervan zal voor België de komende jaren een zware opdracht worden. Dit jaar zal een begin gemaakt worden met het opstellen van het plan. Belangrijk bij alle (inter)nationale reguleringen is dat België op het gebied van regelgeving zich op hetzelfde niveau bevindt als de directe buurlanden, niet strenger en niet soepeler. Dat betekent geen "Belgische interpretatie" van Europese regelgeving die afwijkt van de buurlanden en ook geen eigen (aanvullende) nationale regelgeving die afwijkt van de regelgeving in de buurlanden waardoor België op concurrentieachterstand zou worden gezet.

In Europa is het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) verantwoordelijk voor de veiligheid op een aantal terreinen. De belangrijkste opdracht van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, het voorbereidend beleidsorgaan van de Commissie, bestaat in de optimalisering van de veiligheid en van de leefmilieubescherming van de burgerluchtvaart in Europa. Via het EASA oefent de Commissie controle uit op de

reçu des États Membres la compétence et la responsabilité de la certification de type d'aéronef et l'agrément des organisations de conception des produits aéronautiques. L'industrie aéronautique bénéficie ainsi de spécifications communes et d'un guichet unique. Comme prévu, une proposition d'amendement visant à étendre le champ d'application aux licences du personnel naviguant et aux mesures techniques d'exploitation a été acceptée au Conseil et au Parlement européen.

Depuis 2004, l'Union européenne dispose aussi de compétences au niveau de l'espace aérien et peut donc définir des règles plus précises en matière de gestion et d'utilisation de l'espace aérien. Cette réglementation prévoit notamment une séparation entre les instances de réglementation, d'exécution et de contrôle. Il faut aussi que les États et leurs organismes de contrôle aérien s'engagent formellement à une coopération transfrontalière dès 2009. La Belgique se penche actuellement sur une telle coopération avec l'Allemagne, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France et la Suisse. Une convention de principe sur la coopération avec les pays voisins sera conclue après l'été 2008.

La nouvelle réglementation entraîne de profondes modifications dans les rapports entre les États et leurs organismes de contrôle aérien, dans les rapports entre les États et la Commission européenne ainsi que dans les rapports entre les organismes de contrôle aérien et l'organisme européen Eurocontrol. Pour cette raison, la Commission européenne a consulté un certain nombre de « sages » pour se faire une idée de la future régulation du transport aérien en Europe. Ce rapport a

eenvormige toepassing van de normen door normalisatie-inspecties in de Lidstaten van de Unie. De Lidstaten hebben het EASA de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid gegeven voor de afgifte van het typecertificaat van luchtvaartuigen en de certificering van de organisaties die luchtvaartproducten ontwerpen. De luchtvaartindustrie beschikt zo over gemeenschappelijke specificaties en een enig loket. Zoals gepland, werd in de Raad en in het Europese Parlement – in het raam van de uitbreiding van het toepassingsgebied – een voorstel tot wijziging van de vergunningen voor het boordpersoneel en van de technische exploitatiemaatregelen aanvaard.

Sinds 2004 heeft de Europese Unie ook bevoegdheden op het gebied van het luchtruim en kan zij nadere regels stellen ten aanzien van het beheer en gebruik van het luchtruim. Zo verplicht deze regelgeving tot een scheiding tussen regelgever, toezichthouder en uitvoerder. Tevens dienen grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden tussen Staten en hun luchtverkeersleidingsorganisaties te worden opgestart. Tegen 2009 zouden die moeten uitmonden in formele samenwerkingsverbanden. België onderzoekt nu een dergelijke samenwerking met Duitsland, Nederland, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland. Na de zomer van 2008 zal er met de buurlanden een principsovereenkomst over de samenwerking worden gesloten.

Als gevolg van de nieuwe regelgeving zijn de verhoudingen tussen de Staten en hun luchtverkeersleidingsorganisaties, tussen de luchtverkeersleidingsorganisaties en de Europese organisatie Eurocontrol sterk aan verandering onderhevig. Daarom heeft de Europese Commissie aan een aantal "wijzen" gevraagd, hoe de toekomstige regulering er op het gebied van de luchtvaart in Europa moet uitzien. Dit rapport is net vóór de zomer van 2007 gepubliceerd en de commissie zal vóór de

été publié juste avant l'été 2007 et la Commission présentera des propositions pour la future réglementation pour l'été 2008. Il est évident que ces propositions auront un impact sur l'organisation d'Eurocontrol dont le quartier général se situe à Bruxelles, et qu'elles augmenteront la pression au niveau de la collaboration entre les États membres dans le cadre de la gestion communautaire de l'espace aérien.

En dehors des points susmentionnés, la Commission européenne est également active pour élaborer une réglementation notamment en ce qui concerne les tarifs et capacités aéroportuaires, l'intégration de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émissions, les obligations dans le domaine des nuisances sonores, etc.

En outre, l'Europe s'active à stimuler la production d'avions plus respectueux de l'environnement via un programme d'investissements. Un énorme programme de recherche a été lancé en collaboration avec l'industrie pour le développement et la standardisation du contrôle aérien en Europe. Il est important que tant les entreprises que les autorités belges s'associent à ces développements.

Depuis le 11 septembre 2001, la Commission européenne dispose de compétences étendues sur le plan de la sûreté. Elle est aussi l'interlocuteur des États-Unis pour ce qui concerne la coopération dans le domaine de la sûreté. Les États-Unis ont de plus en plus d'exigences et il est important pour la Belgique de participer dans les structures de concertation européenne sur la sûreté afin de juger de la pertinence des mesures à faire valoir. La Commission fera des propositions dès cet automne pour étendre la réglementation concernant la sûreté des avions en plein vol. Cela aura un fort impact sur les compagnies aériennes.

zomer van 2008 met voorstellen voor de toekomstige regulering uitpakken. Duidelijk is dat deze voorstellen een impact zullen hebben op de organisatie van Eurocontrol met haar hoofdkwartier in Brussel en dat er ook in het kader van de samenwerking tussen de lidstaten extra druk zal worden uitgeoefend op het gebied van het gemeenschappelijk beheer van het luchtruim.

Naast voornoemde punten is de Europese commissie actief om een regelgeving te ontwerpen over o.a. luchthaventarieven, luchthaven-capaciteit, integratie van de luchtvaart in de emissiehandelssysteem, verplichtingen op het gebied van geluid, enz.

Tevens is Europa actief om de productie van "milieuvriendelijke" vliegtuigen te stimuleren via een investeringsprogramma en heeft het met de industrie op het gebied van de ontwikkeling en standaardisering van de luchtverkeersleiding in Europa een enorm onderzoeksprogramma opgestart. Het is belangrijk dat zowel Belgische bedrijven als de overheid bij deze ontwikkelingen aansluiting vinden.

Sinds 11 september 2001 heeft de Europese Commissie verregaande bevoegdheden op het gebied van beveiliging. De Commissie is ook de gesprekspartner van de VS over de samenwerking inzake beveiliging. De VS schreeven de eisen steeds hoger op, en het is voor België belangrijk om te participeren in de Europese beveiligingsoverlegstructuren om de redelijkheid van de te nemen maatregelen te bepleiten. Nog dit najaar komt de commissie met voorstellen om de regelgeving inzake beveiliging uit te breiden tot de vliegtuigen in de lucht. Dat zal dus een sterke impact op de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavens en de luchtvrachtagenten hebben.

2.3.2 Problématique environnementale

2.3.2.1 Problématique des nuisances sonores autour de Brussels Airport

Brussels Airport a une importance majeure pour la Capitale de l'Europe et constitue le deuxième pôle économique belge.

Le trafic à Brussels Airport est resté relativement stable depuis 2002 (comparé à la croissance constatée sur les autres aéroports européens). Une croissance du nombre de passagers transportés et du fret est prévisible dans les années à venir compte tenu de la croissance mondiale du trafic aérien et de la capacité résiduelle de l'aéroport.

Bien que le nombre de personnes potentiellement fortement gênées soit en diminution, le nombre de plaintes a explosé ces dernières années. Cette augmentation s'explique par les différentes modifications de procédures de vols mais également par une évolution sociétale de la perception du bruit et par la possibilité offerte au citoyen d'introduire une plainte au service de médiation en charge de traiter les plaintes et doléances.

Le défi actuel pour les autorités est de concilier le rôle de l'aéroport comme moteur pour la croissance économique de la Belgique et le respect du cadre de vie des riverains de l'aéroport. Pour ce faire, un équilibre entre la croissance économique de l'aéroport et les nuisances qu'elle occasionne devra être trouvé dans les années à venir. Cet équilibre ne sera réalisable que si l'ensemble des parties concernées s'entendent sur un cadre clair d'exploitation à long terme de l'aéroport et collaborent à la mise en place d'une solution durable.

2.3.2 Milieuproblematiek

2.3.2.1 Geluidsproblematiek rond Brussels Airport

Brussels Airport is van cruciaal belang voor de hoofdstad van Europa en is de tweede Belgische economische pool.

Sinds 2002 is het luchtverkeer relatief stabiel gebleven op Brussels Airport (in vergelijking met de groei op de andere Europese luchthavens). Gezien de wereldwijde groei van het luchtverkeer en de overblijvende capaciteit van de luchthaven is een toename van het aantal vervoerde passagiers en van het vrachtvervoer te verwachten in de komende jaren.

Ondanks de daling van het aantal potentieel sterk gehinderden is het aantal klachten de jongste jaren fors gestegen. Deze trend is te wijten aan de verschillende wijzigingen van de vliegprocedures, maar ook aan de maatschappelijke evolutie van de geluidspceptie en de mogelijkheden die burgers hebben gekregen om klachten in te dienen bij de ombudsdienst belast met de behandeling van de klachten en bezwaren.

De huidige uitdaging voor de regeringen is de rol van de luchthaven als motor voor de economische groei van België te verenigen met het respect voor de leefomgeving van de omwonenden. Daartoe zal een evenwicht tussen de economische groei van de luchthaven en de daardoor veroorzaakte geluidshinder in de komende jaren dienen te worden gevonden. Dit evenwicht zal echter enkel kunnen worden bereikt indien alle betrokken partijen het eens worden over een duidelijk exploitatiekader voor de luchthaven op lange termijn en samenwerken teneinde een duurzame oplossing te vinden.

Les différentes décisions politiques et judiciaires intervenues ces dernières années ont conduit à une insécurité juridique tant pour les acteurs du secteur aérien que pour les riverains. L'objectif prioritaire pour la prochaine législature sera de développer une nouvelle approche équilibrée pour stabiliser la situation juridique et de rendre la confiance dans les procédures et les institutions. Pour atteindre cet objectif, un ensemble de mesures cohérentes en matière de réduction du bruit à la source, de procédures d'exploitation à moindre bruit, de restrictions d'exploitation et d'aménagement du territoire est nécessaire.

En vue d'assurer une stabilité à long terme pour tous les acteurs, le cadre d'exploitation fédéral sera fixé dans une loi. Toute modification de ce cadre devra suivre une procédure définie dans cette loi.

L'impasse juridique et politique actuelle est en partie attribuable au manque de cohérence et de concertation dans les mesures prises par les différents niveaux de pouvoir. Pour sortir de cette impasse, il sera proposé à la Région flamande et à la Région de Bruxelles-Capitale de conclure un accord de coopération portant sur l'harmonisation et l'application des normes de bruit, des mesures en matière d'aménagement du territoire et un programme d'isolation.

Le Gouvernement veillera à gérer le nombre de vols de nuit en tenant compte du déménagement du hub international de DHL vers Leipzig.

Les décollages de nuit constituent la

De verschillende politieke en gerechtelijke beslissingen genomen tijdens de voorbije jaren hebben tot juridische onzekerheid geleid, zowel voor de spelers van de luchtvaartsector als voor de omwonenden. De prioritaire doelstelling voor de volgende legislatuur is een nieuwe evenwichtige aanpak om de juridische toestand te stabiliseren en het vertrouwen in de procedures en in de instellingen herstellen. Daartoe is een coherent pakket van maatregelen op het gebied van beperking van het lawaai bij de bron, operationele procedures voor lawaaibestrijding, exploitatiebeperkingen en ruimtelijke ordening nodig.

Met het oog op het verzekeren op lange termijn van een stabiliteit voor alle actoren, zal het federale exploitatiekader bepaald worden in een wet. Iedere wijziging van dit kader moet een procedure volgen, bepaald in deze wet.

Het beleid inzake de geluidshinder rond Brussels Airport zit momenteel zowel op politiek als op juridisch vlak in het slop. Deze toestand is gedeeltelijk te wijten aan het gebrek aan eenheid en overleg tussen de verschillende geledingen van de bevoegde autoriteiten bij het nemen van maatregelen. Om een oplossing te vinden voor deze moeilijke situatie, wordt aan het Vlaams gewest en het Brussel Hoofdstedelijk Gewest gevraagd een samenwerkingsakkoord af te sluiten inzake de harmonisering en toepassing van de geluidsnormen, de ruimtelijke ordening en een isolatieplan.

De regering zal erop toezien dat het aantal nachtvluchten bevroren wordt, dit rekening houdend met de verhuis van de internationale hub van DHL naar Leipzig.

De opstijgingen tijdens de nacht vormen

nuisance la plus importante pour une majorité de riverains en raison des perturbations du sommeil qu'ils entraînent. Pour cette raison, on visera à instaurer des périodes de calme sans décollages pendant les nuits du week-end pour tous les riverains en concertation avec le secteur.

Parallèlement à l'instauration de ces périodes de calme, le système préférentiel d'utilisation des pistes pendant la nuit sera adapté afin d'offrir 4 nuits complètes sans décollages pour tous les riverains situés dans l'axe des pistes.

Une minorité d'avions très bruyants est responsable de nombreuses plaintes pour la période de jour. Afin d'éviter les pics de bruit les plus importants, le système de quota de bruit nocturne actuellement en vigueur sera étendu à la période de jour et de soirée avec la fixation d'un quota de bruit maximum entre 7h et 21h et entre 21h et 23h.

Ces nouvelles restrictions devront respecter le cadre fixé par la Directive 2002/30 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

La révision de certaines procédures d'exploitation (procédures de vols et utilisation préférentielle des pistes) devra être étudiée par des experts sur la base de données objectives et en tenant compte de la problématique particulière des nuits et des week-ends.

Afin de diminuer la concentration de tous les atterrissages sur la piste 02 par vent d'est, une étude d'impacts et de faisabilité relative à l'installation d'un système

de la plus importante geluidshinder voor de omwonenden omdat zij de oorzaak zijn van het verstoren van de slaap. Om die reden zullen er kalme periodes ingevoerd worden tijdens het weekend in samenspraak met de sector.

Naast de invoering van deze kalme periodes, zal het preferentieel gebruikssysteem van de pistes tijdens de nacht aangepast worden met als doel 4 volledige nachten zonder opstijgingen te bieden aan alle omwonenden binnen de as van de pistes.

Enkele erg lawaaierige vliegtuigen zijn de oorzaak van vele klachten overdag. Om de belangrijkste lawaaipieken te vermijden, zal het geluidsquotasysteem tijdens de nacht, momenteel van kracht, uitgebreid worden tot de periode overdag en 's avonds, met de vaststelling van een maximale geluidsquota tussen 7u en 21u en tussen 21u en 23u.

De nieuwe beperkingen zullen het kader, vastgelegd door Richtlijn 2002/30 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, moeten naleven

De herziening van bepaalde exploitatieprocedures (vluchtprocedures en preferentieel gebruik van de pistes) zal bestudeerd moeten worden door experts op basis van objectieve gegevens en rekening houdend met de bijzondere problematiek van de nachten en de weekends.

Om de concentratie te verminderen van alle landingen op piste 02 door oostenwind, zal er een impact- en uitvoerbaarheidstudie uitgevoerd worden

d'atterrissage aux instruments (ILS) sur la piste 07L sera effectuée.

Un nouveau système préférentiel d'utilisation des pistes pendant les heures creuses du week-end sera mis en oeuvre afin de répartir les décollages sur plusieurs pistes.

Afin d'améliorer la communication et la concertation, un forum composé des Bourgmestres (ou de leurs représentants) des communes exposées, des représentants de Belgocontrol, des compagnies aériennes, des pilotes, des organisations syndicales et de l'exploitant sera organisé. Il servira de lieu de discussion et d'échange d'informations et aura un rôle de recommandations et d'avis aux différents acteurs. Ce forum sera organisé par la DGTA et présidé par une personnalité extérieure indépendante.

Un institut indépendant en charge de l'objectivation des niveaux de bruit par mesures et par une cartographie stratégique du bruit et de l'information du public seront mis sur pied en collaboration avec les Régions.

2.3.2.2 Impact climatique

A côté de la problématique des nuisances sonores, il reste encore celle des émissions produites par les avions. La Commission européenne a établi un projet de directive visant à intégrer l'aviation au système d'échange de droits d'émission communautaire. Bien que cette matière soit une compétence régionale, le Gouvernement fédéral veillera à ce que les discussions au niveau de l'Organisation

mettre en relation tot de installatie van een landingssysteem met instrumenten (ILS) op de piste 07L.

Een nieuw preferentieel gebruikssysteem van de pistes tijdens de daluren van het weekend zal in uitvoering gebracht worden teneinde de opstijgingen te verdelen over verschillende pistes.

Met het oog op de verbetering van de communicatie en het overleg zal een forum met alle betrokken actoren in werking worden gesteld. Dit forum zal samengesteld worden uit de burgemeesters (of hun vertegenwoordigers) van de betrokken gemeenten, vertegenwoordigers van Belgocontrol, luchtvaartmaatschappijen, piloten, vakbondsorganisaties en de luchthavenexploitant. Het zal forum vormen voor overleg en uitwisseling van informatie dienen en zal een belangrijke rol spelen met het oog op de uitwerking van aanbevelingen en adviezen. Dit forum zal georganiseerd worden door het Directoraat generaal Luchtvaart en voorgezeten worden door een externe onafhankelijke persoon.

Een onafhankelijk instituut dat instaat voor de objectivering van de geluidsdrumniveaus door metingen en een strategische cartografie van het geluid en voor het informeren van het publiek, zal opgericht worden in samenwerking met de Gewesten.

2.3.2.2 Klimaatimpact

Naast de problematiek van de lawaaihinder, vormen ook de vliegtuigemissies een probleem. De Commissie heeft een ontwerp van Richtlijn opgesteld dat de verdeling van emissierechten tussen de gemeenschappen in de luchtvaartsector mogelijk moet maken. Ofschoon deze materie tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort, zal de federale

de l'Aviation Civile Internationale (OACI) n'entravent pas les mesures envisagées par l'Union européenne. La Belgique soutiendra le système le plus large possible afin de maximiser l'efficacité environnementale et de limiter les distorsions de concurrence entre compagnies communautaires et non-communautaires.

Un programme de recherche inter-universitaire (Aviation et politique climatique belge : analyse des options d'intégration et de leurs conséquences (ABC Impacts)) financé par la politique scientifique belge vise à fournir une analyse détaillée pour la Belgique des conséquences des différents scénarios d'inclusion du transport aérien et du transport maritime international dans la politique climatique internationale et/ou européenne.

Les autorités belges ne prendront de nouvelles initiatives qu'après s'être penchées sur les résultats de cette étude.

Par ailleurs, le secteur poursuivra les initiatives opérationnelles visant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

2.3.3 Amélioration permanente de la sécurité

La sécurité aérienne est garantie par un système de sécurité cohérent où les différents acteurs, du pilote au constructeur, ont chacun leurs propres responsabilités dans le maintien d'un haut niveau de sécurité. Ce système de sécurité, désormais obligatoire dans tous les pays du monde, trouve sa source dans les conventions internationales ayant imposé la création et le maintien d'un tel système de sécurité. La Belgique dispose

regering erop toezien dat de besprekingen in de schoot van de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO = International Civil Aviation Organisation) geen belemmering vormen voor de maatregelen die door de Europese Unie werden gepland. België zal zijn steun verlenen aan het meest uitgebreide systeem om het leefmilieu maximaal te beschermen en de concurrentievervalsing tussen de intra- en extracommunautaire luchtvaartmaatschappijen te beperken.

Het Belgische wetenschapsbeleid sponsort een interuniversitair onderzoeksprogramma [Luchtvaart en het Belgische klimaatbeleid: analyse van de integratiemogelijkheden en hun gevolgen (ABC Impacts)] met de bedoeling om voor België een gedetailleerde analyse te maken over de verschillende integratiemogelijkheden van de luchtvaart en de zeevaart in het internationale en Europese klimaatbeleid en de gevolgen hiervan.

De Belgische overheid zal pas nieuwe initiatieven nemen na bestudering van de resultaten van deze studie.

Voor het overige zal de sector ook de operationele initiatieven ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen voortzetten.

2.3.3 Permanente verbetering van de veiligheid

De luchtvaartveiligheid wordt gewaarborgd door een samenhangend veiligheidssysteem waarin de verschillende actoren, van piloot tot en met productiebedrijf eigen verantwoordelijkheden hebben in het op hoog niveau houden van de veiligheid. Dit veiligheidssysteem, dat ieder land verplicht moet hanteren, vindt zijn basis in internationale verdragen, waarin alle landen ter wereld zich verplicht hebben tot

pour le moment d'un bon niveau de sécurité, mais pourrait faire mieux. L'audit quinquennal de l'OACI a également signalé un nombre d'insuffisances qui peuvent être corrigées.

La forte croissance de l'aéronautique, aussi en Belgique, impose des efforts supplémentaires afin de maintenir la sécurité au moins à son niveau actuel en dépit de l'augmentation du trafic. Ce n'est possible qu'en étroite collaboration avec toutes les parties du secteur aérien. L'autorité fédérale en prendra l'initiative via la Direction générale du Transport aérien (DGTA).

Le Gouvernement fédéral souhaite aussi une politique d'inspection proactive afin de garantir la sécurité aérienne. Pour cette raison, l'inspection aéronautique doit aussi recevoir les instruments lui permettant non seulement d'appliquer des mesures, mais aussi de les corriger en imposant par exemple des amendes financières en cas d'infractions à la sécurité. Le Gouvernement étudiera cette option.

Il envisage aussi de décerner un prix annuel de la sécurité en vue de promouvoir la sécurité aérienne et d'encourager des organisations qui se sont distinguées dans ce domaine.

Jusqu'aujourd'hui, aucune des activités de contrôle exercées par les différentes directions n'a fait l'objet d'un rapport informant les instances politiques et le public des résultats obtenus. Le Gouvernement fédéral veut faire part aux responsables politiques des résultats et des tendances au niveau de la sécurité aérienne, notamment par le biais de rapports annuels du service d'inspection et de rapports d'audit. Le but de ces rapports est de sensibiliser la politique et le public aux moyens mis en œuvre pour le contrôle

het maken en onderhouden van dit veiligheidssysteem. België heeft op dit moment een goed veiligheidsniveau, maar het kan beter. Ook de 5-jaarlijkse ICAO-veiligheidsaudit heeft een aantal tekortkomingen gesignaleerd die moeten worden verbeterd.

Door de sterke groei van de luchtvaart, ook in België, zullen extra inspanningen moeten worden geleverd om op zijn minst het huidige veiligheidsniveau ook bij groei te handhaven. Dit zal alleen kunnen in nauwe samenwerking met alle partijen in de luchtvaartsector. De federale overheid zal via het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) hierin het initiatief nemen.

De federale regering wil ook een proactief inspectiebeleid om de vliegveiligheid te waarborgen. Daarom wil de federale regering ook dat de luchtvaartinspectie meer instrumenten krijgt om niet enkel handhavend, maar ook corrigerend op te treden, bijvoorbeeld door het uitdelen van financiële boetes bij veiligheidsovertredingen. De Regering zal deze optie bestuderen.

Om de veiligheid van de luchtvaart te bevorderen en organisaties aan te moedigen, die zich op vlak van luchtvaartveiligheid verdienstelijk hebben gemaakt, zal de federale regering elk jaar een veiligheidsprijs uitreiken.

Tot op heden werden alle toezichtactiviteiten door de diverse directies uitgevoerd zonder enige rapportering aan de politiek en het publiek over de bevindingen. De federale regering wil via jaarrapportages van o.a. de inspectiedienst, maar ook van de audits aan de politiek verantwoordelijken inzicht geven in de bevindingen en de trends op het gebied van luchtvaartveiligheid. De bedoeling van deze rapportering is een verantwoording te bieden naar de politiek en het publiek toe inzake de ingezette

aérien et aux résultats annuels obtenus. Un premier rapport aura lieu cette année.

2.3.3.1 European Aviation Safety Agency (EASA)

Comme cela a déjà été mentionné, la mission de l'EASA, en tant qu'organe préparatoire de la stratégie de la Commission, est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile en Europe.

Les administrations nationales sont compétentes non plus en application de règlements nationaux mais de règlements communautaires pour toutes les matières ayant trait à la navigabilité telles que la construction et la production aéronautiques, les certificats de navigabilité propres à chaque appareil, la maintenance continue et la formation ainsi que les licences du personnel correspondant. Ces règlements fixent non seulement les devoirs des administrés, mais aussi les devoirs et les moyens nécessaires des administrations nationales. La Commission surveillera, via l'EASA, la bonne application de ces règlements. Il est indispensable que le standard requis soit atteint sous peine de connaître des effets extrêmement négatifs immédiats pour l'industrie belge et donc pour l'emploi en Belgique.

La forte croissance du secteur aérien belge a également un impact direct sur les autorités aériennes qui doivent croître en même temps que le secteur puisqu'elles ont, entre autres, l'obligation de certifier tous les nouveaux appareils conformément aux règles internationales.

middelen met betrekking tot het toezicht op de luchtvaart en de jaarlijks bereikte resultaten. Dit jaar zal een eerste rapportering plaatsvinden.

2.3.3.1 European Aviation Safety Agency (EASA)

Zoals reeds eerder werd vermeld, is het de taak van het EASA, als voorbereidend beleidsorgaan van de commissie, om de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform veiligheids- en leefmilieubeschermingsniveau in de burgerluchtvaart in Europa te waarborgen.

De nationale overheden zijn – niet langer op grond van nationale verordeningen, maar op grond van gemeenschapsverordeningen - bevoegd voor alle zaken op het vlak van de luchtwaardigheid, met name de aanmaak en productie van luchtvaartproducten, de afzonderlijke luchtwaardigheidsbewijzen van de luchtvaartuigen, alsook de voortdurende instandhouding, vorming en licenties van het bijbehorend personeel. In deze verordeningen worden niet enkel de plichten van de burgers vastgelegd, maar ook de plichten en de noodzakelijke middelen van de nationale overheidsdiensten. Via de EASA zal de Commissie erop toezien dat deze verordeningen correct worden toegepast. De vereiste standaard moet absoluut worden gehaald, als men onmiddellijk voelbare en extreem negatieve gevolgen voor de Belgische luchtvaartindustrie en bijgevolg ook voor de werkgelegenheid in België wil vermijden.

De sterke groei van de luchtvaartsector in België heeft een directe impact op de luchtvaartautoriteit die mee moet groeien met de sector, omdat de luchtvaartautoriteit, conform de internationale regels bijvoorbeeld de verplichting heeft alle nieuwe toestellen te certificeren.

Du fait de ces responsabilités et du transfert de compétences des États membres vers l'EASA ainsi que de la nouvelle réglementation de l'EASA et de la Commission européenne, les exigences vis-à-vis des autorités aéronautiques belges atteignent un niveau très élevé. Pour cette raison, le Gouvernement a pris l'initiative de demander annuellement un benchmark de différents services afin de vérifier, à la lumière des développements actuels, si ces services restent en mesure de remplir leurs obligations européennes et de servir l'industrie aéronautique comme l'imposent les règles internationales. Pour cela, il faut d'abord se préoccuper de l'efficacité interne, de l'amélioration de la qualité et de la disponibilité de personnel qualifié.

À plus longue échéance, la Commission prépare de nouvelles extensions du champ d'application du Règlement 1592/2002 concernant la réglementation de la sécurité de l'exploitation aéroportuaire et la sécurité des systèmes du contrôle aérien.

Pour le Gouvernement belge, l'organisation Eurocontrol, dont le siège est à Bruxelles, est l'organe le plus approprié pour préparer la réglementation relative à la sécurité pour la Commission européenne. Le Gouvernement défendra donc aussi le maintien de la position dominante actuelle d'Eurocontrol dans le domaine du contrôle aérien en Europe.

2.3.3.2 Licences et formations

La Direction générale Transport aérien est également responsable de la délivrance des licences (pilotes, personnel d'entretien, etc.), de l'agrément et de l'audit des centres de formation pour pilotes et personnel d'entretien ainsi que de la gestion des questionnaires pour les examens théoriques. Il est de la plus haute

Vanwege deze verantwoordelijkheden en vanwege de verschuiving van bevoegdheden van de lidstaten naar EASA en de nieuwe reglementering van EASA en de Europese Commissie worden dus aan de Belgische luchtvaartautoriteit hoge eisen gesteld. Daarom heeft deze regering het initiatief genomen om jaarlijks een aantal diensten te laten benchmarken om na te gaan of deze diensten, in het licht van de ontwikkelingen nu en in de toekomst aan haar Europese verplichtingen kan blijven voldoen en de luchtvaartindustrie kan blijven bedienen volgens de internationale verplichtingen. Daarbij wordt nadrukkelijk eerst gekeken naar de interne verbeteringen op het vlak van doeltreffendheid en kwaliteit alsook naar het beschikbare gekwalificeerd personeel.

Op langere termijn bereidt de Commissie nieuwe uitbreidingen voor van het toepassingsgebied van Verordening 1592/2002 inzake de veiligheidsvoorschriften voor de luchthavenexploitatie en de veiligheidssystemen van de luchtverkeersleiding.

Voor de Belgische regering is de in Brussel gevestigde organisatie Eurocontrol het meest aangewezen orgaan om de veiligheidsregelgeving voor de Europese Commissie voor te bereiden. De regering zal zich dan ook sterk maken voor het behoud van de huidige prominente positie van Eurocontrol op het gebied van de luchtverkeersleiding in Europa.

2.3.3.2 Vergunningen en opleidingen

De Directoraat-generaal Luchtvaart is ook verantwoordelijk voor de afgifte van vergunningen (piloten, onderhoudspersoneel, enz.), de erkenning en audit van de opleidingscentra voor piloten, de erkenning en audit van opleidingscentra voor het onderhoudspersoneel en het beheer van

importance que ces activités soient réglées avec le plus d'efficacité, de rapidité et de convivialité possible sans diminuer le niveau de qualité de la sécurité. À cet effet, tous les moyens informatiques disponibles peuvent être mis en œuvre.

Les compagnies aériennes belges se trouvent dans une position concurrentielle très défavorable par rapport à d'autres compagnies aériennes européennes en matière de coûts salariaux. Afin de supprimer autant que faire se peut ce handicap concurrentiel et de consolider ainsi l'ancrage belge des compagnies aériennes belges, le Gouvernement recherchera des mesures sociales et fiscales appropriées.

2.3.3.3 Espace aérien

La réglementation européenne en matière d'organisation et de gestion de l'espace aérien (réglementation du ciel unique européen) met en exergue, d'une part, une séparation nette entre les fonctions de réglementation, d'exécution et de contrôle et, d'autre part, une collaboration transfrontalière entre les prestataires de services et une nouvelle définition des routes (sur la base de la fonctionnalité du trafic aérien et non plus des frontières nationales). Ceci impose évidemment une révision des lois. L'indispensable collaboration entre le contrôle aérien civil et militaire appelle également à la modification d'un certain nombre de lois. Après cela, la réglementation de l'OACI sera transposée en droit belge pour créer un cadre dans lequel Belgocontrol pourra fonctionner de façon optimale en tant qu'organisation exécutive. La DGTA interviendra dans les différents forums (inter)nationaux en tant que représentant de l'État belge, où il sera demandé à Belgocontrol d'être le conseiller technique.

de vragenbanken voor theoretische examens. Het is van het grootste belang dat deze activiteiten op de meest efficiënte, snelle en klantvriendelijke manier worden geregeld zonder dat het kwaliteitsniveau van de veiligheid erbij inboet, waarbij van al de ICT- mogelijkheden gebruik kan worden gemaakt.

De Belgische luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in een concurrentieel zeer nadelige situatie tov. andere Europese luchtvaartmaatschappijen op het stuk van de loonkosten. Teneinde dit concurrentieel nadeel zo veel mogelijk uit de weg te ruimen en de Belgische luchtvaartmaatschappijen aldus steviger te verankeren in België, zal de Regering passende sociale en fiscale maatregelen onderzoeken.

2.3.3.3 Luchtruim

Als gevolg van de Europese regelgeving op het gebied van de organisatie en beheer van het luchtruim (Single European Sky-regelgeving) waarin aan de ene kant de scheiding van functies tussen regelgever, uitvoerder en toezichthouder centraal staat en aan de andere kant de grensoverschrijdende samenwerking tussen providers, de nieuwe routeindelingen (op basis van functionaliteit van het luchtverkeer en niet op basis landsgrenzen) van belang is, zullen wetten moeten worden aangepast. Ook de noodzakelijke samenwerking tussen de civiele en militaire luchtverkeersleiding betekent dat een aantal wetten zullen moeten worden aangepast. Daarnaast zal de ICAO-regelgeving worden omgezet in het Belgisch recht om het kader te scheppen waarin Belgocontrol als uitvoeringsorganisatie optimaal kan functioneren. Het DGLV zal optreden in de verschillende (inter)nationale fora als de vertegenwoordiger van de Belgische Staat en zal Belgocontrol daarbij als technisch adviseur vragen.

Le Gouvernement constate aussi qu'en raison de la structure de gestion actuelle de Belgocontrol, l'organisation est insuffisamment équipée pour le rôle qu'elle doit jouer au sein de l'organisme de coopération internationale FABEC (Functional Airspace Block Europe Central ou bloc de l'espace fonctionnel d'Europe centrale), qui regroupe 6 États (le Bénélux, l'Allemagne, la France et la Suisse) ainsi que leurs 7 fournisseurs de services. Jusqu'à présent, les intérêts régionaux (subventionnement d'aéroports régionaux) priment encore sur les intérêts nationaux (collaboration entre le civil et le militaire) ou sur la position concurrentielle de l'entreprise même par rapport aux entreprises des pays avoisinants. À cause de cela, Belgocontrol et, par conséquent, l'État belge risquent de passer à côté de l'irréversible évolution internationale. Il faudra donc une réforme de l'accord de coopération avec les Régions.

Afin de rencontrer ces impératifs concurrentiels, il sera examiné si la structure actuelle de Belgocontrol ne doit pas évoluer.

Concernant la réalisation du « Bloc d'espace fonctionnel » (FAB – Functional Airspace Bloc) dans lequel la Belgique se situera avec plusieurs pays voisins, le Gouvernement mettra en place une collaboration aussi large que possible entre le Ministère de la Défense nationale et le SPF Mobilité et Transports afin de défendre le point de vue de l'État belge. Il veillera également à s'engager dans la voie d'une collaboration aussi poussée que possible entre les prestataires du contrôle aérien, tels que Belgocontrol, le contrôle aérien militaire et UAC-Maastricht, collaboration n'excluant pas l'intégration des activités opérationnelles, techniques et de formation des organismes prestataires.

De Regering stelt ook vast dat, door de huidige beheersstructuur van Belgocontrol, de organisatie onvoldoende is toegerust voor de rol die het moet spelen binnen het internationale samenwerkingsverband FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), een samenwerking tussen 6 staten (Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland) alsook hun 7 providers. Nu krijgen regionale belangen (subsidiering regionale vliegvelden) nog de bovenhand op de nationale belangen (samenwerking civiel/militair) of op de concurrentiële positie van het bedrijf zelf in relatie tot de bedrijven in omliggende landen. Hierdoor dreigt Belgocontrol, en daardoor dus ook de Belgische Staat, de aansluiting te missen met de internationale ontwikkelingen, die onomkeerbaar zijn. Hiervoor zal eveneens een herziening van het samenwerkingsakkoord met de Gewesten dienen te gebeuren.

Om aan deze eisen inzake concurrentie te kunnen voldoen, zal er worden onderzocht of de huidige structuur van Belgocontrol niet moet evolueren.

Voor de uitvoering van het "functionele luchtruimblokken-project" (FAB – Functional Airspace Blocs), waarin België samen met enkele buurlanden zijn plaats zal vinden, zal de Regering een zo ruim mogelijke samenwerking opstarten tussen het Ministerie van Landsverdediging en de FOD Mobiliteit en Vervoer, om samen het standpunt van België te verdedigen. De regering zal er ook over waken, om zich actief in te zetten voor de meest nauwe samenwerking tussen de dienstverleners in de sector van de luchtverkeersleiding, zoals Belgocontrol, de militaire luchtverkeersleiding en het UAC-Maastricht. Deze samenwerking sluit de samensmelting van de operationele, technische en opleidingsactiviteiten van deze luchtverkeersleidingsdiensten niet uit.

2.3.3.4 Aéroports et aérodromes

Conformément à la législation internationale, la Direction générale Transport aérien effectue des audits des systèmes de gestion de la sécurité (Safety Management Systems) de six aéroports belges (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Liège et Ostende). Cet audit doit surtout se concentrer sur la cohérence et donc sur la collaboration au sein du système.

Un nouvel élément (obligatoire) dans l'application de la législation internationale (annexes 10 et 14 et documents apparentés de la Convention de Chicago) sera le fait que des restrictions devront être imposées quant à l'agencement spatial autour des terrains d'aviation et des installations au sol. Le démarrage de l'établissement d'une forme légale de règlement, comme par exemple un accord de coopération avec les Régions, qui définira et enregistrera ces servitudes aéronautiques sera opéré cette année. Ces mesures nécessitent, outre une concertation avec les Régions dans leur double capacité d'exploitants d'aéroport et de responsables de l'aménagement du territoire, un accord avec The Brussels Airport Company, la Westvlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIV), Belgocontrol, et éventuellement le ministère de la Défense pour l'utilisation commune des parties militaires des aéroports civils.

À la suite de l'audit de l'OACI qui a eu lieu en 2006 et de la récente grève des pompiers à Brussels Airport, il est apparu que la réglementation peut encore être améliorée pour augmenter la sécurité dans les aéroports, mais aussi pour permettre aux autorités de disposer de meilleurs instruments pour obliger, le cas échéant, l'exploitant à appliquer les mesures adéquates. La mise en place progressive de l'obligation de suivre les

2.3.3.4 Luchthavens en vliegvelden

In toepassing van de internationale wetgeving, voert het Directoraat-generaal Luchtvaart audits uit op de veiligheidsbeheerssystemen (Safety Management Systems) van zes Belgische luchthavens (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Kortrijk, Luik en Oostende). Deze audits spitsen zich toe op de samenhang en de samenwerking in het systeem.

Een nieuw (verplicht) element in de toepassing van de internationale wetgeving (bijlagen 10 en 14 en aanverwante documenten bij de Conventie van Chicago) zal zijn dat er beperkingen moeten worden opgelegd aan de ruimtelijke ordening rond de luchtvaarterreinen en grondinstallaties. Dit jaar wordt de start gemaakt met het maken van een wettelijke regeling, bijvoorbeeld in de vorm van een samenwerkingsakkoord met de Gewesten, om deze luchtvaarterfdienstbaarheden te definiëren en te registreren. Die maatregelen vergen behalve een overleg met de Gewesten in hun dubbele hoedanigheid van luchthavenexploitant en verantwoordelijke overheid inzake ruimtelijke ordening, ook een akkoord met the Brussels Airport Company, het West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIV) en Belgocontrol, en eventueel met het Ministerie van Defensie met betrekking tot de militaire luchtvaarterreinen en grondinstallaties.

Naar aanleiding van de ICAO-audit van 2006 alsook bij de recente staking van de brandweerdiensten op Brussels Airport is gebleken, dat enerzijds de regelgeving om de veiligheid op de luchthavens te verhogen, nog kan worden verbeterd, maar ook dat de overheid over nog betere instrumenten moet beschikken, om zo nodig de exploitant van de luchthaven te dwingen passende maatregelen te treffen. Het geleidelijk verplicht maken van de

recommandations de l'OACI pourrait être l'une des pistes possibles. Il faut tout particulièrement garder en tête que les éléments vitaux pour le fonctionnement d'un aéroport national, comme les pompiers ou la tour de contrôle, ne peuvent en aucun cas suspendre leurs activités. Cette problématique sera examinée par le Gouvernement. Le Règlement relatif à la licence de Brussels Airport sera également revu notamment la partie sûreté et sécurité.

Comme, en plus de l'autorité fédérale, les autorités régionales sont également concernées par l'aménagement des aérodromes et que notre réglementation date encore d'avant la réforme de l'État, il est indispensable d'arriver, en concertation avec les Régions, à une réglementation nouvelle et cohérente pour les exploitants des terrains d'aviation et à la définition de prescriptions techniques pour l'infrastructure et l'exploitation.

2.3.3.5 Données reprenant le terrain et les obstacles

Avant le lancement de différents travaux au niveau de l'infrastructure, comme par exemple le placement de grandes éoliennes, il est nécessaire de publier des directives pour les environs des aéroports, qui soient conformes aux nouvelles prescriptions de l'OACI. Pour cette raison, le Gouvernement fédéral souhaite prendre des initiatives pour rendre disponibles des cartes aéronautiques (plus tard également en versions électroniques) du terrain pour les usagers de l'espace aérien. La première étape consistera en l'acquisition des données relatives au terrain et aux obstacles.

ICAO-aanbevelingen in bijlage 14 is hier een mogelijke piste. Een extra aandachtspunt is dat de voor de goede werking van de luchthaven noodzakelijke bedrijfsonderdelen, zoals de brandweer of de luchtverkeersleiding de uitvoering van hun werkzaamheden niet zomaar kunnen neerleggen. Deze problematiek wordt door de regering onderzocht. Ook zal het reglement met betrekking tot de licencie van Brussels Airport herzien worden op onder andere het onderdeel beveiliging en veiligheid dat daarin is opgenomen.

Aangezien bij de aanleg van vliegvelden naast de federale overheid ook regionale overheden betrokken zijn, en dat onze regelgeving ter zake nog dateert van voor de staatshervorming, is het noodzakelijk om via overleg met de gewestelijke overheden tot een nieuwe en coherente regeling te komen voor de uitbaters van luchtvaartterreinen en ook de technische voorschriften voor de infrastructuur en de uitbating vast te leggen.

2.3.3.5 Terrein- en obstakelgegevens

Voor het aanleggen van verschillende infrastructurele werken, zoals bijvoorbeeld het neerzetten van grote windmolens, is het noodzakelijk dat in de omgeving van vliegvelden richtlijnen worden gepubliceerd die in overeenstemming zijn met de wijzigende ICAO-voorschriften. Daarom wil de federale regering initiatieven nemen om luchtvaartkaarten (later ook in elektronische versies) voor de luchtruimgebruikers van het grondgebied beschikbaar te stellen. In een eerste stap zal het verwerven van de data van terrein en obstakels worden gerealiseerd.

2.3.4 Sûreté

La Direction générale Transport aérien est responsable de la préparation de la législation, de la réglementation, des objectifs, de l'organisation et de la structure de la sécurisation des aéroports. Elle assure aussi la coordination permanente avec les organisations internationales (du transport aérien) qui s'occupent également de cette problématique.

La mise en œuvre du Règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à la sûreté a par ailleurs coûté beaucoup d'argent à la Belgique (en 2007, 66,5 millions d'euros ont été dépensés pour des mesures de sûreté supplémentaires sur les aéroports nationaux). Ces coûts désavantagent nos aéroports par rapport à certains concurrents directs dont la sûreté est en grande partie prise en charge par les autorités nationales, régionales ou locales. J'estime que cette évolution n'est pas positive et souhaite réfléchir à la façon de lutter contre cette concurrence déloyale par le biais de réglementations européennes ou autres. La DGTA adaptera encore cette année-ci l'organisation et la structure des différents comités de sûreté de façon à ce que la répartition des tâches entre la DGTA et les aéroports soit clarifiée.

Peut-être pourrait-on aussi gagner en efficacité dans nos aéroports en harmonisant les processus d'inspection tant au niveau des autorités qu'au niveau des aéroports. Une telle initiative sera prise par la DGTA en concertation avec les différents services d'inspection et avec les aéroports.

La Belgique joue un rôle de premier plan en Europe en matière de sûreté, entre autres grâce à l'institut de formation à la sûreté EASTI, situé à Bruxelles, et elle

2.3.4 Beveiliging

Het Directoraat-generaal Luchtvaart is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de wet- en regelgeving, het opzet, de organisatie en structuur van de beveiliging van de luchthavens. Het zorgt ook voor de permanente coördinatie met de internationale (luchtvaart)organisaties die zich ook met deze problematiek bezighouden.

Met de uitvoering van Europese beveiligingsverordening nr. 2320/2002 is ook in België veel geld gemoeid (op de nationale luchthavens werden in 2007 voor 66,5 miljoen euro bijkomende beveiligingsmaatregelen genomen). De oplopende kosten voor onze luchthavens geven deze een concurrentienadeel ten opzichte van sommige directe concurrenten, waar veel beveiligingskosten door de nationale, regionale of lokale overheden worden betaald. Ik vind dit geen gunstige ontwikkeling en wil nagaan hoe deze oneerlijke concurrentie, via Europese of via andere reglementering kan worden stopgezet. Tevens zal DGLV dit jaar de opzet en structuur van de verschillende veiligheidscomités aanpassen, zodat de taakverdeling tussen DGLV en de luchthavens tot uiting komt.

Mogelijk kan een grotere efficiëntie op onze luchthavens ook winst opleveren, zowel voor de overheid als voor de luchthavens, door inspectieprocessen op elkaar af te stemmen. De verschillende inspectiediensten en de luchthavens zullen hierin samen deelnemen en het DGLV neemt het initiatief.

België speelt een vooraanstaande rol in Europa op het punt van beveiliging, onder andere via het in Brussel gevestigde Europees Instituut voor

préconise aussi un haut niveau de sûreté dans les aéroports. Ce rôle sera encore renforcé cette année pour optimiser d'une part la sûreté et pour limiter d'autre part les coûts qui y sont liés. Une assistance technique et des programmes de recherche seront également assurés via ce centre qui continuera à être développé à Haren.

Il existe un souhait de privatisation des aérodromes régionaux. Il est ici nécessaire d'attirer l'attention des Régions responsables de cette privatisation sur la convention conclue en 2005 entre l'État belge, la Région flamande et la Région wallonne. La convention définit les responsabilités en matière d'exécution des tâches de sûreté pour les Régions dans leur fonction d'exploitants des aéroports publics régionaux, où l'administration fédérale devient l'autorité compétente dans l'esprit du Règlement (CE) n° 2320/2002 et remplit ses missions au niveau de la réglementation, du contrôle et de la certification, ainsi que de l'approbation des plans de sécurité des aéroports. La supervision de la sûreté aéronautique restera intégrée à la DGTA dans un souci d'efficacité. On veillera à rendre le statut des inspections aéroportuaires régionales conforme à la loi aéronautique et aux règlements européens.

En ce qui concerne les règles sur le screening du personnel de sécurité et autre des aéroports, l'arrêté royal du 3 juin 2005 modifiant l'arrêté royal du 24 mars 2000 portant exécution de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité sera encore modifié. L'article 8, deuxième alinéa de la loi du 3 mai 2005 portant modification de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de

Luchtvaartbeveiliging (EASTI — European Aviation Security Training Institute) en staat ook voor een hoog beveiligingsniveau op de luchthavens. Deze rol zal nog dit jaar worden versterkt, om enerzijds de beveiliging te optimaliseren en anderzijds de beveiligingskosten te beperken. Via dit centrum, dat in Haren verder zal uitgebouwd worden, zal ook ingestaan worden voor technische assistentie en research programma's.

Een privatiseringswens bestaat met betrekking tot de regionale vliegvelden. Het is hier noodzakelijk de aandacht van de verantwoordelijke Gewesten te vestigen op de overeenkomst die in 2005 tussen de Belgische Staat, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest werd gesloten. De overeenkomst legt de verantwoordelijkheden betreffende de uitvoering van beveiligingstaken voor de Gewesten in hun hoedanigheid van uitbaters van de gewestelijke openbare luchthavens vast. De federale administratie fungeert hierbij als bevoegde autoriteit in de zin van de Verordening (EU) nr. 2320/2002, vervult zijn regelgevende, toezichhoudende en certificerende opdrachten, en keurt de luchthavenbeveiligingsplannen goed. Met het oog op de efficiëntie blijft het toezicht op de luchtvaart beveiliging geïntegreerd in het DGLV. Er zal over gewaakt worden dat het statuut van de regionale luchthaveninspecties conform gemaakt wordt met de luchtvaartwet en de Europese verordeningen.

Wat de regels voor de screening van veiligheids- en ander luchthavenpersoneel betreft, zal het koninklijk besluit van 3 juni 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 24 maart 2000 tot uitvoering van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen worden gewijzigd. Als men de termijn, waarbinnen de directeur-generaal van het Directoraat-generaal luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en

sécurité doit encore être modifié aussi, afin de pouvoir prolonger d'un an la période au cours de laquelle le directeur général de la Direction générale du Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, ou l'instance qu'il a désignée en fonction de ses prescriptions, est habilité à émettre des avis de sécurité.

La Belgique appliquera aussi vite que possible la révision du Règlement 2320/2002/CE. Pour ce faire, les mesures de sûreté devront être valables non seulement dans les aéroports, mais aussi à bord des avions immatriculés dans les États membres de l'UE. Une attention particulière sera accordée aux régimes de sécurité des agents agréés et des known consignors (pour ces derniers, la vérification sera effectuée par des validateurs indépendants). Enfin, le contrôle qualité externe par l'inspection aéronautique sera augmenté, en collaboration avec le contrôle de qualité interne des stakeholders.

2.3.5 La politique à l'égard des consommateurs

Depuis quelques années, le consumérisme a gagné le secteur aéronautique et s'est traduit, pour l'essentiel, par deux règlements européens visant à assurer une meilleure protection des passagers.

En premier lieu, le Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol (DBC = Denied Boarding Compensation), offre une très large protection aux passagers aériens puisqu'il leur promet à tout le moins une assistance dans tous les cas où ils

Vervoer of de door hem aangewezen instantie volgens zijn voorschriften, gemachtigd is veiligheidsadviezen te verstrekken, met één jaar wenst te verlengen, dan is een wijziging van artikel 8, tweede lid van de wet van 3 mei 2005 houdende wijziging van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen noodzakelijk.

België zal de nieuwe Verordening tot herziening van de Verordening 2320/2002/EG zo spoedig mogelijk toepassen. Daardoor zullen beveiligingsmaatregelen niet enkel gelden op luchthavens, maar ook aan boord van vliegtuigen die in de lidstaten van de EU ingeschreven zijn. Bijzondere aandacht zal uitgaan naar de beveiligingsregimes van de regulated agents en van de known consignors (op deze laatste zal toezien worden door independent validators. Tenslotte zal de externe kwaliteitscontrole door de luchtvaartinspectie opgedreven worden, in samenhang met de interne kwaliteitscontrole van de stakeholders.

2.3.5 Het beleid t.a.v. de consumenten

Het consumentisme heeft sinds kort ook de luchtvaartsector veroverd, en dit heeft, bondig gesteld, geleid tot twee Europese verordeningen om een grotere rechtszekerheid van de passagiers te waarborgen.

In de eerste plaats is er de Verordening (EG) nr. 261/2004 van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten (DBC = Denied Boarding Compensation). Deze Verordening biedt de passagiers een bijzonder ruime bescherming, daar er hun op zijn minst een zekere bijstand wordt beloofd in alle

subissent les désagréments relatifs d'un retard important, d'une annulation ou d'un refus d'embarquement. Ce Règlement ne satisfait véritablement ni les transporteurs aériens ni les passagers. Les premiers parce qu'ils ne s'estiment pas responsables des retards et annulations dus à des facteurs exogènes sur lesquels ils n'ont aucune prise, et les seconds parce que la protection offerte par le Règlement leur semble insuffisante.

Le deuxième Règlement d'importance s'inscrivant dans le courant consumériste est le Règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (PRM = Persons with Reduced Mobility). Ce Règlement entend supprimer toute discrimination à l'égard des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles effectuent des voyages aériens. Il ne sera d'application qu'à partir du 26 juillet 2008, mais devrait également apporter son lot de difficultés, comme toute réforme poursuivant un objectif de non-discrimination.

Pour satisfaire aux obligations de contrôle qui lui incombent en vertu des Règlements précités, la Direction générale Transport aérien (DGTA) a été désignée comme l'organisme national chargé de traiter les plaintes de passagers estimant que leurs droits ont été bafoués. Malgré les difficultés inhérentes à la prise en charge du dossier sensible qu'est la protection des passagers aériens et malgré la charge de travail croissante pour un personnel non destiné au travail spécifique de médiation, la DGTA s'est, jusqu'à présent, acquittée de sa tâche avec une efficacité reconnue au plan européen. Cette situation fera

gevalen waarbij zij het slachtoffer zijn van bepaalde vervelende omstandigheden ten gevolge van een aanzienlijke vertraging, een annulering van hun vlucht of een instapweigering. Deze Verordening is duidelijk noch naar de zin van de passagiers, noch naar de zin van de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen zijn immers de mening toegedaan dat zij niet verantwoordelijk zijn voor vertragingen en annulaties ten gevolge van externe factoren waarop zij geen vat hebben, terwijl de passagiers vinden dat de bescherming die de Verordening hun biedt, ontoereikend is.

De tweede belangrijke Verordening die als een rechtstreeks gevolg van het groeiende consumentisme mag worden gezien, is Verordening (EG) nr. 1107/2006 van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PRM = Persons with Reduced Mobility). Het doel van deze Verordening is het bannen van elke vorm van discriminatie t.a.v. gehandicapten en personen met een verminderde mobiliteit bij vliegtuigreizen. Deze Verordening treedt in werking op 26 juli 2008, maar ook hier zijn problemen te verwachten zoals bij elke hervorming met een non-discriminatiedoelstelling.

Om de controlebevoegdheden die hem op grond van deze verordeningen werden toegekend, te kunnen uitoefenen, werd het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) aangeduid als nationaal orgaan belast met de behandeling van klachten van passagiers die menen dat hun rechten werden geschonden. Ondanks de problemen die verbonden zijn aan dit heikele dossier over de bescherming van de luchtvaartpassagiers en ondanks de alsmaar toenemende werklast voor personeel dat per slot van rekening niet werd opgeleid voor dergelijke bemiddelingsopdrachten, heeft het DGLV

l'objet d'une évaluation afin de déterminer quelle est la meilleure organisation pour assurer le traitement de l'ensemble de ces plaintes.

La publicité doit en être faite afin de permettre l'exercice de droits auprès du transporteur. Ces droits sont soit clairement indiqués par référence sur le billet de voyage (bagage), soit sont à signaler dès que l'occasion se présente, par le biais d'une note écrite à la personne concernée (DBC) ou au public (PRM). Si les parties ne se mettent pas d'accord entre elles, il existe la possibilité de recourir à une procédure judiciaire ou, plus récemment, à une procédure de plainte. Lors du traitement des plaintes, les parties intervenantes (UE, DGTA, commission des plaintes, organisations de consommateurs) fournissent au consommateur toutes les informations utiles par le biais de leurs lignes d'informations appropriées comme des brochures et sites Internet (p. ex. www.mobilit.fgov.be pour le SPF Mobilité et Transports). Cette démarche sera intensifiée à l'avenir.

2.3.6 La régulation

Le transport aérien est par définition une activité internationale, et il fait par conséquent l'objet d'une large gamme de réglementations internationales. La Belgique doit veiller à ce que ces réglementations internationales auxquelles elle est liée soient également effectives dans l'ordre juridique interne. Tel ne semble pas toujours être le cas. Pour cette raison, il faudra vérifier dans quelle mesure la Belgique respecte, entre autres, les annexes de la Convention de Chicago en matière de navigation aérienne civile internationale.

La DGTA est en charge de diverses tâches et responsabilités découlant

zich tot op heden met een op Europees niveau erkende doeltreffendheid van deze taak gekweten. Deze toestand zal worden geëvalueerd om na te gaan hoe de behandeling van het geheel van klachten het best kan worden georganiseerd.

Publiciteit is vereist om bij de vervoerder zijn rechten te kunnen laten gelden. Deze staan uitvoerig of bij verwijzing vermeld op het reisticket (bagage) of moeten hem worden bijgebracht als een aanleiding zich voordeet, met een geschreven bericht aan de betrokkene (DBC) of aan het publiek (PRM). Voor zover de partijen het onderling niet eens worden, wordt uitzicht verstrekt op een gerechtelijke afwikkeling, of meer recentelijk een mogelijke klachtenprocedure. In klachtenbehandeling tussenkomende partijen (EU, DGLV, Geschillencommissie, consumentenorganisaties) verstrekken aan de consument alle nuttige toelichtingen langs hun geëigende informatielijnen zoals brochures en websites (bv. www.mobilit.fgov.be voor de FOD Mobilité en Vervoer). Dit project zal in de toekomst verder worden uitgebouwd.

2.3.6 De regulering

De luchtvaart is per definitie een internationale activiteit die bijgevolg ook het voorwerp uitmaakt van een breed gamma aan internationale regelgeving. België dient erover te waken dat de internationale regelgeving waartoe zij verbonden is, ook effectief kan doorwerken in de interne rechtsorde. Naar nu blijkt, is dat niet eenduidig geregeld. Daarom zal nader onderzocht worden in welke mate voldaan is aan de doorwerking, in het bijzonder m.b.t. de Bijlagen bij de Overeenkomst van Chicago betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

Het DGLV is belast met diverse taken en verantwoordelijkheden die hoofdzakelijk

majoritairement des dispositions internationales telles que fixées dans la Convention de Chicago, tout particulièrement ses 18 Annexes, ainsi que dans les Règlements européens. Le but est de faire connaître ces tâches tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, ce qui permettra de vérifier si toutes les tâches qui lui incombent sont bien effectuées et de coordonner leur exécution de manière optimale. Les nombreuses modifications de la réglementation internationale ne permettent plus d'en être sûr. La création d'un inventaire pourra déceler les éventuels manquements.

Le Gouvernement fédéral souhaite une approche aussi ouverte que possible dans sa politique de l'aéronautique afin d'acquérir des droits pour ses propres compagnies aériennes sur la base de la réciprocité. À l'heure actuelle, il s'agit surtout de compagnies de fret.

En ce qui concerne l'accueil des vols, nous interprétons nos conventions bilatérales le plus largement possible en attendant une révision plus libérale de l'accord en matière de transport aérien. Toutefois, l'attention est portée sur le respect de deux principes, en l'occurrence la politique de l'égalité des chances (« level playing field ») et le maintien de conditions de sécurité satisfaisantes. La même position est prise par rapport au transport non régulier (charter). En matière de régulation économique de Brussels Airport, la nouvelle législature préparera la régulation de la prochaine période 2011-2015. Un certain nombre de projets d'amélioration seront initiés en collaboration avec l'exploitant de l'aéroport, comme l'établissement d'une composition plus équilibrée du panier d'aéroports de référence auxquels Brussels Airport doit être comparé. Enfin, les compétences du régulateur économique seront ré-examinées.

voortvloeien uit de internationale bepalingen zoals die werden vastgelegd in de Conventie van Chicago, meer in het bijzonder in de 18 bijlagen bij deze Conventie, alsook in de Europese verordeningen. Het doel is om ervoor te zorgen dat deze diversiteit aan taken zowel intern als extern gekend is. Dit biedt immers de mogelijkheid om na te gaan of alle toegewezen taken ook goed worden uitgevoerd en om hun uitvoering op een zo efficiënt mogelijke wijze te coördineren. Door de vele wijzigingen van internationale regelgeving is de zekerheid er nu niet en door het maken van de inventaris kunnen we eventuele tekortkomingen snel opsporen.

De federale regering wil in haar luchtvaartbeleid een zo open mogelijke benadering om bij wege van reciprociteit rechten te verwerven voor haar luchtvaartmaatschappijen. Deze zijn heden ten dage voornamelijk vrachtmaatschappijen.

Op het gebied van ontvangen van vluchten interpreteren wij onze bilaterale luchtvaartovereenkomsten zo ruim mogelijk, in voorkomend geval in afwachting van het liberaliserend herzien van de luchtvaartovereenkomst. Er wordt echter op gelet dat 2 principes worden nagekomen, nl. dat van het gelijk-kansenbeleid ("level playing field") en het aanhouden van genoegzame veiligheidscondities. Een zelfde houding wordt aangenomen ten aanzien van niet-geregeld (charter) vervoer. Met betrekking tot de economische regulering van Brussels Airport zal er tijdens de nieuwe legislatuur werk worden gemaakt van de voorbereidingen voor de nieuwe gereguleerde periode 2011-2015. In samenwerking met de luchthavenexploitant zullen een aantal verbeteringsprojecten opgezet worden zoals de korf van referentieluchthavens waarmee Brussels Airport moet worden vergeleken, evenwichtiger en zinvoller samenstellen.

Ten slotte zullen de bevoegheden van de economische regulator worden herbekeken

L'évolution du marché de l'aéronautique est très rapide ; la législation et la réglementation sont en train de prendre du retard. Le Gouvernement fédéral souhaite donc mener une nouvelle politique en matière de location et de leasing d'avions par les compagnies aériennes belges afin de résorber les trop-pleins dans les flux de passagers. Cette politique doit être concertée avec les compagnies aériennes qui sont le plus concernées.

Le Gouvernement fédéral fera une nouvelle proposition pour les redevances liées aux services fournis à l'industrie par l'autorité du transport aérien DGTA. Les coûts des prestations seront clairement mis en rapport avec le montant des redevances, ce qui permet une justification objective pour une modification dans la tarification. On veillera également à ce qu'un contexte économique favorable pour le secteur soit maintenu et que la nouvelle tarification n'ait pas d'impact négatif sur la position concurrentielle internationale. Le traitement administratif de la perception des redevances devra rester aussi simple que possible. Le nouveau système de redevances accordera beaucoup d'importance aux principes de la transparence, d'un traitement équitable des clients, d'une administration simple et d'une orientation clients. Il sera toutefois tenu compte de la relation entre la croissance du transport aérien et la capacité dont doit faire preuve l'autorité pour faciliter cette même croissance tout en gardant un haut niveau de sécurité.

De marktontwikkelingen in de luchtvaart gaan erg snel; de wet- en regelgeving loopt daarbij achter. Daarom wil de federale regering nu een nieuw beleid formuleren met betrekking tot het huren en leasen van vliegtuigen door Belgische luchtvaartmaatschappijen om pieken in de passagiersvervoersstroom op te vangen. Dit beleid moet worden gemaakt in samenwerking met de meest betrokken luchtvaartmaatschappijen.

De federale regering zal een nieuw voorstel voorleggen betreffende de vergoedingen voor diensten die geleverd worden aan de industrie door de luchtvaartautoriteit DGLV. De kosten van de prestatie zullen duidelijk in verband gebracht worden met de hoogte van de vergoeding, wat een objectieve verantwoording mogelijk maakt voor een wijziging in de tarifiering. Er zal eveneens op toegezien worden dat een gunstige economische context voor de sector bewaard blijft en dat de nieuwe tarifiering geen negatieve invloed heeft op de internationale concurrentiepositie. De administratieve afhandeling van de inning van de vergoedingen wordt zo eenvoudig mogelijk gehouden. Het nieuwe vergoedingensysteem zal veel belang hechten aan principes als transparantie, gelijke behandeling van de klanten, eenvoudige administratie en klantvriendelijkheid maar zal ook een relatie leggen tussen de groei van de luchtvaart en de daarvoor benodigde capaciteit bij de overheid om diezelfde groei te faciliteren en het veiligheidsniveau daarbij te handhaven.