

## DEADLINE:



CABINET DU SECRETAIRE D'ETAT A L'ENVIRONNEMENT, A L'ENERGIE, A LA MOBILITE ET AUX REFORMES INSTITUTIONNELLES  
KABINET VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR LEEFMILIEU, ENERGIE, MOBILITEIT EN STAATSHERVORMING

**Betreft :** Behandeling van veiligheidsaanbevelingen opgenomen in het Rapport van de Air Accident and Incident Investigation Unit (AIIU) over het ongeval van Kalitta Air op de Luchthaven van Brussel door het DGLV  
**Réf :** LA/A-POR/JDM/2012-0332

TA/SEC - 22/02/2012 - 83

| Destinataire                                                                                                                             | Paraphe et date             | Remarque |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------|
| Gestionnaire du dossier:<br><b>Jozef De Moor</b>                                                                                         | JDM 21.02.12<br>I.O. EBB fe |          |
| Supérieur hiérarchique:<br><b>Maurits De Clippel</b>                                                                                     | MDC<br>21-02-12             |          |
| <b>Frank DURINCKX</b><br>Directeur Général Transport Aérien                                                                              | ok 22/02/12                 |          |
| <b>Marc ROMAN</b><br>Président du Comité de Direction                                                                                    | 23/2.                       |          |
| Expédition                                                                                                                               |                             |          |
| Cellule stratégique M. WATHELET<br><b>Indicateur</b><br>Rue de la Loi 51, 6 <sup>e</sup> étage, 1040 Bxl<br>Secrétaires Cellule Mobilité | 27 FEV. 2012                |          |
| Conseiller concerné: <b>Philippe Touwaide</b>                                                                                            |                             |          |
| Conseiller Budget : T. Burgers                                                                                                           |                             |          |
| Pierre CREVITS<br>Directeur de la Cellule stratégique                                                                                    |                             |          |
| <b>Ministre</b><br><b>Melchior Wathelet</b>                                                                                              |                             |          |
| Indicateur Cabinet                                                                                                                       |                             |          |
| Secrétaires de la Cellule Mobilité                                                                                                       |                             |          |
| <b>Administration SPF Mobilité</b><br><b>Par estafette</b><br><b>A l'attention de Vera Van Och</b><br>Secretariaat Frank Durinckx        |                             |          |
| gestionnaire du dossier:<br><b>Jozef De Moor</b>                                                                                         |                             |          |

## Directoraat-generaal Luchtvaart

### Directie Luchtruim en Luchthavens

Dossier nr. *TA/SEC - 22/02/2012 - 83*

#### Onderwerp

Deze nota werd opgesteld als antwoord op het schrijven van de Staatssecretaris voor Mobiliteit van 30 januari 2012 aan het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Hierin wordt uitgelegd hoe de veiligheidsaanbevelingen in het rapport van de Air Accident en Incident Investigation Unit (AAIU) over het ongeval van Kalitta Air op 25 mei 2008 op de luchthaven van Brussel werden opgevolgd en afgesloten.

---

#### Advies van het betrokken Directoraat-generaal of Stafdienst

Het DGLV toont met deze nota aan dat de veiligheidsaanbevelingen van de Air Accident and Incident Investigation Unit (AAIU) van nabij werden opgevolgd, en dat alle maatregelen die nodig waren om de veiligheid te waarborgen werden genomen.

---

#### Advies van de Stafdienst Budget en Beheerscontrole

---

#### Advies van de Juridische Dienst

---

#### Standpunt van de Voorzitter van het Directiecomité

*OK*  


Marc ROMAN

Voorzitter van het Directiecomité a.i.

|                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ENVIRONNEMENT, ENERGIE, MOBILITÉ ET REF. INST.<br>LEEFMILIEU, ENERGIE, MOBILITEIT EN STAATSHERV. |
| IN <i>DM 195</i>                                                                                 |
| 27 -02- 2012                                                                                     |
| Gest.: <i>PHT</i>                                                                                |
| OUT                                                                                              |



## **Nota aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit**

**Uw contactpersoon**  
Jozef De Moor  
Attaché  
Tel. : 02 277 43 11 - Fax : 02 277 42 82  
e-mail : jozef.demoor@mobiliteit.fgov.be

Ondernemingsnr. 0 308 357 852

metro : Rogier  
trein : Noordstation  
bus- en tramhalte : Rogier

Uw bericht van :  
30 januari 2012

Uw kenmerk :

Ons kenmerk :  
LA/A-POR/JDM/2012-0332

Bijlage(n) : Brussel  
10 21 februari 2012

### **1. Samenvatting van het dossier**

Deze nota werd opgesteld als antwoord op het schrijven van de Staatssecretaris voor Mobiliteit van 30 januari 2012 aan het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Hierin wordt uitgelegd hoe de veiligheidsaanbevelingen in het rapport van de Air Accident and Incident Investigation Unit (AAIIU) over het ongeval van Kalitta Air op 25 mei 2008 op de luchthaven van Brussel werden opgevolgd en afgesloten.

De nota behandelt de volgende aanbevelingen van de AAIIU:

- 4.1. Kalitta's training program
- 4.2. The RESA
- 4.3. The Bird Control Unit
- 4.4. Communication

### **2. Context**

#### **Historiek**

Op 10 juli 2009 publiceerde de Air Accident and Incident Investigation Unit (AAIIU) haar finaal rapport over de crash van een Boeing 747-209F van Kalitta Air op de luchthaven van Brussel op 25 mei 2008. Het DGLV nam het initiatief om onmiddellijk duidelijkheid te scheppen over de vier veiligheidsaanbevelingen die de conclusie vormden van het rapport. Hiertoe stelde het DGLV in juli 2009 een nota op aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit.

#### **4.1. Kalitta's training program**

De eerste aanbeveling van het Kalitta-rapport was een aanbeveling voor Kalitta Air en voor de Amerikaanse onderzoeksraad NTSB. De Belgische overheid moest voor deze aanbeveling dus geen actie ondernemen.

Onze kantoren zijn open van 9 tot 12 uur en van 14 tot 16 uur. Particulieren die zich tijdens deze openingsuren niet kunnen vrijmaken, kunnen een afspraak bekomen op dinsdag of vrijdag tot 20 uur.



Bijlage 1 (juli 2009):

- *Nota van het DGLV aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit met betrekking tot de ondernomen acties naar aanleiding van de veiligheidsaanbevelingen die volgen uit het rapport van de Kalitta crash.*

#### 4.2. The RESA

De tweede aanbeveling betrof de Runway End Safety Area (RESA) van de baan 20 op de luchthaven van Brussel. Uit het finaal rapport van de AAIU kon geconcludeerd worden dat de lengte van de RESA niet de oorzaak was van het ongeval, en dat de RESA conform was met de internationale normen en wettelijke vereisten.

Op basis van de aanbeveling van de AAIU heeft het DGLV samen met de Safety Management Unit (SMU) van The Brussels Airport Company (TBAC) een verkennende risicoanalyse opgemaakt. Uit deze eerste studie bleek dat het risico met de bestaande situatie als 'tolerabel' geclassificeerd kon worden, wat betekent dat het risico aanvaard kan worden als alle redelijkerwijs haalbare maatregelen genomen zijn. Daarom werd aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit voorgesteld om een brief te sturen naar TBAC. Hierin werd gevraagd om een haalbaarheidsstudie en kosten-batenanalyse van de in het eindrapport voorgestelde maatregelen (fysische uitbreiding van de RESA, installatie van een EMAS, ...) op te stellen en om op basis daarvan een oplossing voor te stellen aan de heer Staatssecretaris.

Bijlage 1 (juli 2009):

- *Nota van het DGLV aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit met betrekking tot de ondernomen acties naar aanleiding van de veiligheidsaanbevelingen die volgen uit het rapport van de Kalitta crash.*
- *Brief van de Staatssecretaris voor Mobiliteit aan The Brussels Airport Company om de problematiek van de RESA startbaan 20 aan te kaarten op basis van een verkennende risicoanalyse.*

Later op het jaar werd ook beslist om de RESA's in een meer brede context te bestuderen en alle RESA's op de Belgische luchthavens aan een onderzoek te onderwerpen. Om die reden werd gedetailleerde technische informatie gevraagd aan de Belgische luchthavens (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Kortrijk, Liège en Oostende) over hun RESA's.

Bijlage 3 (januari 2010):

- *Brieven verstuurd door het DGLV aan alle gecertificeerde Belgische luchthavens met een vraag om gedetailleerde technische informatie over de RESA's op hun luchthavens over te maken.*

Intussen had TBAC haar studie met betrekking tot de RESA 20 beëindigd en informeerde de Staatssecretaris voor Mobiliteit hierover in een schrijven van 28 januari 2010. In februari 2010 maakte het Kabinet van de Staatssecretaris deze studie over aan het DGLV voor onderzoek.

Bijlage 4 (februari 2010):

- *Brief van The Brussels Airport Company aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit met een veiligheidstudie en kosten-batenanalyse van de situatie.*
- *Vraag van het Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit aan het DGLV om een onderzoek te verrichten en een verslag voor te leggen.*

Het DGLV beantwoordde dit verzoek met de diepgaande analyse van het antwoord van TBAC. De studie vermeldde verschillende elementen die zeker in rekening genomen konden worden bij de beslissing van de Staatssecretaris, maar bevatte ook verschillende onjuistheden. Daarenboven werd een van de mogelijke oplossingen, namelijk het verkorten van de startbaan 20, niet voldoende in detail bestudeerd. Het DGLV stelde de Staatssecretaris voor om TBAC te vragen om de onvoldoende uitgewerkte oplossingen grondig te bestuderen. Het DGLV gaf in deze nota ook aan dat een meer globaal onderzoek naar alle RESA's in België was opgestart.

Bijlage 5 (april 2010):

- *Nota van het DGLV aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit met een analyse van de studie door The Brussels Airport Company.*
- *Brief van de Staatssecretaris voor Mobiliteit aan The Brussels Airport Company met de vraag om verder onderzoek te voeren naar het verminderen van de declared distances voor de baan 20.*

Op 12 juli 2010 antwoordde TBAC de Staatssecretaris voor Mobiliteit dat dit verzoek hen "willekeurig" leek. Volgens TBAC was alle informatie reeds vervat in hun vorige studie en men achtte de situatie als voldoende veilig. Daarom zou men geen verdere studies ondernemen. De Staatssecretaris voor Mobiliteit vroeg het DGLV hierop om de noodzaak te onderzoeken om de aanbeveling van ICAO Annex 14 met betrekking op de lengte van de RESA verplichtend te maken voor alle luchthavens in België. Het Artikel 43bis van het KB van 15 maart 1954 tot Regeling der Luchtvaart voorziet immers dat de Minister bevoegd voor de Luchtvaart één of meerdere van de aanbevelingen van ICAO Annex 14 kan verplicht maken wanneer dit nodig blijkt om de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen.

Bijlage 6 (juli 2010):

- *Antwoord van The Brussels Airport Company aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit dat er geen verder onderzoek meer zal gebeuren en een verzoek om alle startbanen in België gelijk te behandelen.*
- *Vraag van de Staatssecretaris voor Mobiliteit aan het DGLV om de noodzaak te onderzoeken om de aanbeveling van ICAO Annex 14 met betrekking tot de lengte van de RESA op te leggen aan alle Belgische luchthavens.*

Eind december 2010 maakt het DGLV haar studie over de RESA's in België over aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit. Het voorstel van beslissing luidde als volgt:

<begin citaat>

De studie in bijlage geeft duidelijk aan waar de grootste prioriteit ligt om het globale risico ten gevolge van overruns te verlagen in België, namelijk op de luchthaven van Antwerpen. De risico's verbonden aan de te korte RESA (baan 29) of zelfs onbestaande RESA (baan 11) zijn beduidend hoger dan het risico verbonden aan de RESA 20 op de luchthaven van Brussel. Deze niet-conformiteiten werden door het DGLV reeds op 8 december 2005 vastgesteld, en de luchthaven Antwerpen heeft van Minister Anciaux en vervolgens van de heer Staatssecretaris tot februari 2013 uitstel gekregen voor de nodige correcties.

In tweede instantie kan men opteren om de RESAs 20 en 25L op Brussels Airport en 05R en 23L in Liège aan te pakken. Ondanks een gelijkaardige score, komt baan 06 in Kortrijk, op basis van het huidige KB niet in aanmerking om zwaardere eisen te stellen aan de RESA, omdat de baan 06 in Kortrijk een non-instrument baan is, waarvoor de ICAO normen of aanbevelingen momenteel geen RESA vragen.

Uiteraard zou de veiligheid verhoogd kunnen worden indien de Staatssecretaris de ICAO aanbeveling voor alle Belgische luchthavens zou verplichten (zoals aanbevolen door de AAIU), maar daarbij dienen volgende bedenkingen gemaakt te worden:

- De gemaakte studie toont weliswaar aan dat het wenselijk zou zijn om de RESA's te verlengen, maar het DGLV kan de noodzaak hiervan voor het waarborgen van de veiligheid niet aantonen. Dit laatste is een voorwaarde opdat de Staatssecretaris, volgens het Artikel 43bis van het KB van 15 maart 1954, een ICAO Annex 14 aanbeveling verplicht kan maken (zie ook §2 Context – Juridisch kader).
- Er zijn belangrijke economische overwegingen te maken door de betrokken luchthavens afhankelijk van de gekozen implementatie: kosten voor de aanpassingswerken, verminderde economische bruikbaarheid van een verkorte baan,...

Volgens het DGLV zijn de uitbaters van de luchthavens, met hun Safety Management System (SMS), daarom het best geplaatst om de afweging te maken tussen economische impact en het hogere veiligheidsniveau dat men kan bereiken door de aanbeveling te implementeren. Het DGLV stelt de Staatssecretaris daarom voor om de luchthavens van Brussel en Liège te informeren over het feit dat het risico verbonden met een overrun op de banen 05R en 23L (Liège Airport), en 25L en 20 (Brussels Airport) volgens haar studie gemiddeld hoger ligt dan voor de andere banen in België.

De Luchthaven van Antwerpen zal nogmaals gewezen worden op de noodzaak om een conforme RESA te installeren voor de banen 11 en 29, en de wenselijkheid om de RESA zo lang mogelijk te maken in de geest van de aanbevelingen van ICAO.

In de voorgestelde brieven worden de luchthavens van Antwerpen, Brussel en Liège erop gewezen dat ze binnen het kader van hun SMS de verplichting hebben om de risico's verbonden met de operaties op hun luchthaven ALARP "as low as reasonably practicable" te houden. Er wordt hen aangeraden om het risico op een overrun in de mate van het mogelijke te verlagen door volgende mogelijkheden in overweging te nemen:

- de bestaande RESA verlengen;
- in samenspraak met het DGLV een EMAS installeren;
- de "declared distances" verlagen, en dus het bruikbare deel van de baan verkorten.

<einde citaat>

Bijlage 7 (december 2010):

- *Nota van het DGLV aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit met een vergelijkende studie tussen de RESA's van de gecertificeerde luchthavens in België, met voorstellen voor brieven aan alle gecertificeerde luchthavens.*

Op 26 juli 2011 verstuurt de Staatssecretaris voor Mobiliteit de brieven naar de luchthavens die het DGLV naar aanleiding van haar studie over de RESA's in België had voorgesteld. De Air Accident and Incident Investigation Unit (AAIU) wordt geïnformeerd over het afsluiten van de laatste aanbeveling uit het Kalitta rapport.

Bijlage 10 (juli 2011):

- *Brieven van de Staatssecretaris voor Mobiliteit aan de zes gecertificeerde luchthavens met de conclusies over het onderzoek naar de problematiek van de RESA's.*



#### 4.3. The Bird Control Unit

De aanbevelingen onder 4.3. The Bird Control Unit (BCU) werden bij de publicatie van het rapport reeds zo ver mogelijk geïmplementeerd. Sinds april 2009 was er een fulltime Bird & Wildlife Coördinator actief als verantwoordelijke voor de organisatie van de BCU. Er werd binnen TBAC ook een aan de job aangepast trainingsprogramma ontwikkeld met persoonlijke opleidingsfiches en aangepaste tests. Voorts heeft het DGLV erop aangedrongen dat TBAC een verzoek indiende tot uitzondering op het jachtdecreet en de wet op de vogelbescherming bij de Vlaamse Minister voor Leefmilieu Mevr. Crevits. Op 21 augustus 2009 stuurde de Staatssecretaris voor Mobiliteit een brief naar haar opvolger in de Vlaamse Regering (Mevr. Schauvliege) om dit verzoek te steunen.

Bijlage 1 (juli 2009):

- *Nota van het DGLV aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit met betrekking tot de ondernomen acties naar aanleiding van de veiligheidsaanbevelingen die volgen uit het rapport van de Kalitta crash.*
- *Brief van The Brussels Airport Company aan Minister Crevits met een verzoek tot uitzondering op het jachtdecreet en de wet op de vogelbescherming, gesteund door een tweede brief van de Staatssecretaris voor Mobiliteit aan Minister Schauvliege.*

In het najaar van 2009 vatte het DGLV het plan op om een "Belgian Aviation Wildlife Hazard Committee" (BAWiHaC) op te richten gebaseerd op het referentiemateriaal dat ICAO hierover biedt in de Airport Services Manual Doc 9137 Part 3 "Bird Control and Reduction". Om die reden werd hierover een project opgestart. Op 29 maart 2010 werd de startvergadering van dit comité georganiseerd en werden de Terms of Reference (ToR) voor deze werkgroep goedgekeurd.

Bijlage 2 (najaar 2009 – voorjaar 2010):

- *Nota over de opstart van het project "Belgian Aviation Wildlife Hazard Committee".*
- *Uitnodiging voor de startvergadering van het BAWiHaC aan de luchthavens.*
- *De goedgekeurde ToR van het BAWiHaC.*

Eén van de leden van het BAWiHaC, het Aviation Safety Department (ASD) van Defensie, beslist om een zeer uitgebreide cursus "Wildlife Hazard Management" te organiseren. ASD en het DGLV beslissen om in het kader van het BAWiHaC ook alle gecertificeerde luchthavens uit te nodigen om hun BCU personeel aan de cursus te laten deelnemen. Na zes vergaderingen van het BAWiHaC wordt op 11 februari 2011 een Nationaal Actieplan (NAP) goedgekeurd. In dit actieplan staan punten met betrekking tot een trainingsprogramma voor BCU personeel, een overlegplatform voor de uitwisseling van ervaringen, een betere rapportering van wildlife incidenten en reglementaire maatregelen.

Bijlage 8 (einde 2010 – begin 2011):

- *Uitnodiging van ASD van Defensie om deel te nemen aan de cursus "Wildlife Hazard Management" in het kader van het BAWiHaC.*
- *Uitnodigingen van het DGLV voor de cursus aan de gecertificeerde luchthavens.*
- *Nationaal Actieplan van het BAWiHaC zoals goedgekeurd op de vergadering van 11 februari 2011.*

Op 6 juli 2011 reikt het Agentschap Natuur en Bos (ANB) een vergunning uit aan The Brussels Airport Company die hen een ontheffing verleent op het jachtdecreet en de wet op de vogelbescherming. Ook de derde aanbeveling van de AAIU met betrekking tot de BCU is nu volledig geïmplementeerd.

Bijlage 9 (juli 2011):

- ANB brengt het DGLV op de hoogte van de ontheffing die werd verleend aan TBAC.

Binnen het BAWiHaC is intussen duidelijk geworden dat de federale overheid niet over voldoende bevoegdheden beschikt om maatregelen te nemen in de nabijheid van de luchthavens. Om die reden stelde het DGLV de Staatssecretaris voor Mobiliteit voor om brieven te sturen naar de Ministers-Presidenten van de drie gewestregeringen om hen op de hoogte te brengen van de verantwoordelijkheden van de gewesten op het vlak van aanvaringen met vogels en het landgebruik in de omgeving van de luchthavens.

Bijlage 11 (januari 2012):

- Nota van het DGLV aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit over de verantwoordelijkheden van de gewesten met betrekking tot aanvaringen met vogels.
- Brief van de Staatssecretaris voor Mobiliteit aan de Ministers-Presidenten van de gewesten om hen hiervan op de hoogte te brengen en met de vraag om de nodige maatregelen terzake te nemen.

#### 4.4. Communication

Een laatste aanbeveling (4.4. Communication) betrof de informatie in de Aeronautical Information Publication (AIP) met betrekking tot het gebruiken van de volledige lengte van de startbaan 20. Zoals ook vermeld in het finaal rapport van de AAIU, werd deze actie nog vóór het publiceren van rapport gerealiseerd door Belgocontrol.

- Voorheen: Aircraft requiring full length for departure from RWY 25R shall advise GND at the latest when requesting taxi clearance (1.5.2. Standard Taxi Routes).
- Na aanpassing: Aircraft requiring full length for departure shall advise GND at the latest when requesting taxi clearance (2.3. Standard Taxi Routes).

Bijlage 1 (juli 2009):

- Nota van het DGLV aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit met betrekking tot de ondernomen acties naar aanleiding van de veiligheidsaanbevelingen die volgen uit het rapport van de Kalitta crash.

#### Juridisch kader

Het Artikel 43bis van het KB van 15 maart 1954 tot Regeling der Luchtvaart voorziet dat de Minister bevoegd voor de Luchtvaart één of meerdere van de aanbevelingen van ICAO Annex 14 kan verplicht maken wanneer dit nodig blijkt om de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen.

#### Nagestreefde doelstelling

Opvolging van de veiligheidsaanbevelingen in het rapport van de Air Accident en Incident Investigation Unit (AAIU) over het ongeval van Kalitta Air op 25 mei 2008 op de luchthaven van Brussel.



## Beleidskader

Niet van toepassing.

### 3. Fasering en timing

30 januari 2012: De Staatssecretaris voor Mobiliteit stelt een vraag ter verduidelijking aan het DGLV over de implementatie van de veiligheidsaanbevelingen uit het rapport over de Kalitta crash.

*Bijlage 12 (januari 2012):*

- *Brief van de Staatssecretaris voor Mobiliteit aan het DGLV over de implementatie van de veiligheidsaanbevelingen uit het rapport over de Kalitta crash.*

21 februari 2012: Het DGLV maakt haar antwoord over aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit.

### 4. Middelen

Niet van toepassing.

### 5. Voorstel van beslissing

Het DGLV heeft met deze nota te aangetoond dat de veiligheidsaanbevelingen van de Air Accident and Incident Investigation Unit (AAIU) van nabij werden opgevolgd, en dat alle acties die nodig waren om de veiligheid te waarborgen werden genomen.



F. Durinckx  
Directeur-generaal

## Bijlagen:

Bijlage 1 (juli 2009)

Bijlage 2 (najaar 2009 – voorjaar 2010)

Bijlage 3 (januari 2010)

Bijlage 4 (februari 2010)

Bijlage 5 (april 2010)

Bijlage 6 (juli 2010)

Bijlage 7 (december 2010)

Bijlage 8 (einde 2010 – begin 2011)

Bijlage 9 (juli 2011)

Bijlage 10 (juli 2011)

Bijlage 11 (januari 2012)

Bijlage 12 (januari 2012)