

Belgisch Luchtvaart- veiligheidsprogramma

Opgesteld door het Belgische Directoraat-generaal Luchtvaart, in samenwerking met de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de Belgische Cel Onderzoek van Luchtvaartongevallen en -Incidenten.

Versie: 1.0

Status: 2 maart 2015

1 Voorwoord

Een van de plichten van de Belgische Staat is een kader te voorzien waarin de luchtvaartsector zijn activiteiten op het hoogst mogelijke veiligheidsniveau kan uitoefenen. In naam van de Belgische Staat is het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) verantwoordelijk voor het ontwikkelen en beheren van het Belgisch luchtvaartveiligheidsprogramma (Belgian Aviation Safety Programme: BASP), conform de ICAO-normen.

Het BASP is voornamelijk van toepassing op het DGLV en de Cel Onderzoek van Luchtvaartongevallen en -Incidenten (Air Accident Investigation Unit (Belgium): AAIU(Be)). In het BASP worden de verschillende regelgevingen en activiteiten beschreven om de luchtvaartveiligheid te beheren en te verbeteren en om ervoor te zorgen dat België de EU-regels en de vereisten inzake veiligheidsbeheer naleeft die in de Bijlagen bij de Conventie van Chicago zijn vastgelegd.

In het BASP wordt beschreven hoe België wettelijk heeft vastgelegd dat de dienstverleners over de vereiste veiligheidsbeheersystemen moeten beschikken, dat het DGLV de werking van deze veiligheidsbeheersystemen en toezicht op het vlak van dienstverlening controleert, en dat de verantwoordelijkheden van de afzonderlijke dienstverleners in België duidelijk zijn bepaald. Het BASP dient bovendien als hulpmiddel om het ingewikkelde netwerk van regels, bestaande uit de wetgeving van verschillende luchtvaartsectoren, als één enkele, duidelijke entiteit te omschrijven met als uiteindelijke doelstelling de luchtvaartveiligheid te verbeteren.


Laurent Ledoux,

Voorzitter van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Verantwoordelijke voor het directoraat-generaal Luchtvaart

2 Verband tussen het BASP en het EASA/EASP

Het Europees Luchtvaartveiligheidsprogramma (EASP) is een verzamelnaam voor het geheel van EU-regels, samen met de activiteiten en procedures die worden gehanteerd om de veiligheid op EU-niveau gezamenlijk te beheren en verbeteren. De algemene doelstelling is ervoor te zorgen dat het systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid in de EU de beste veiligheidsprestaties ter wereld biedt, en dat dit systeem mettertijd nog zal verbeteren. De aanpak van veiligheidsbeheer gaat dan ook verder dan enkel het naleven van de regelgeving. Het omvat ook de uitwerking van een proactief, op bewijzen gebaseerd risicobeheer, dat moet leiden tot doelgerichte acties en betere prestaties op het vlak van risicovolle activiteiten.

Binnen het Europese luchtvaartsysteem worden de activiteiten inzake regelgeving, toezicht en bevordering van de veiligheid gemeenschappelijk uitgevoerd door de lidstaten en de Europese instellingen. In het EASP worden de rollen en verantwoordelijkheden van ieder van hen beschreven voor deze activiteiten. Aangezien de lidstaten bepaalde competenties hebben overgedragen aan de Europese Unie, moet voor een volledig beeld van de veiligheid in België, als lidstaat van de EU, naar zowel het EASP als het BASP worden gekeken.

Het Europees Luchtvaartveiligheidsplan (EASp) koppelt vastgestelde veiligheidsrisico's aan risicobeperkende maatregelen. Het wordt uitgewerkt, overeengekomen en uitgevoerd in samenwerking met het EASA, de nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's) en de luchtvaartindustrie. Het plan is nog niet wettelijk bindend, maar gaat momenteel uit van een samenwerking tussen alle betrokken partijen, om de in het plan vastgelegde acties te ondersteunen en de verdere actualisering en efficiëntie ervan te verzekeren. Het EASp en het BASp zijn complementaire documenten. De jaarlijkse versies van het EASp maken het mogelijk om acties te herzien, gelet op de behaalde prestaties en vorderingen. Ook kan worden nagegaan of bepaalde kwesties beter op nationaal niveau of met een collectieve pan-Europese actie worden aangepakt.

De in het EASp vastgelegde risico's worden beperkt door middel van veiligheidsacties die door het EASA, Eurocontrol, de Europese Commissie, de sector en de lidstaten van het EASA worden ondernomen. Alle partners werken samen, stroomlijnen hun activiteiten en bundelen hun krachten om het ongevallencijfer verder te verlagen. Via het BASp wil het DGLV, in naam van België, het EASp helpen te realiseren.

3 Wettelijk kader voor de veiligheid

De primaire wetgeving inzake luchtvaartangelegenheden in België is:

- de Belgische luchtvaartwet van 27 juni 1937 (Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart);
- het Koninklijk Besluit van 15 maart 1954 (tot Regeling der Luchtvaart).

Deze primaire wetgeving wordt aangevuld met bijna 70 Koninklijke en Ministeriële Besluiten. De luchtvaartregels zijn te raadplegen in de Belgische elektronische wetgevingsdatabank <http://www.ejustice.just.fgov.be/wet/wet.htm> en op de website van het DGLV <http://www.mobilit.belgium.be> (Luchtwetboek).

Aangezien België lid is van de Europese Unie, is de EU-luchtvaartwetgeving ook van toepassing in België, voor alle aangelegenheden waarvoor de EU bevoegd is. De belangrijkste EU-verordening inzake luchtvaartveiligheid is Basisverordening (EG) Nr. 216/2008 van het Europees Parlement en van de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Basisverordening (EG) Nr. 216/2008 en de daarmee verband houdende uitvoeringsvoorschriften (de “EASA-regels”) bevatten de regels die op de meeste burgerluchtvaartuigen in Europa van toepassing zijn. Het Ministeriële Besluit van 20 januari 2009 stelt het DGLV aan tot bevoegde Belgische instantie voor het toepassen van de EASA-regels.

De Europese luchtvaartwetgeving is te raadplegen op EUR-Lex, de elektronische databank van de EU, waar de wetteksten van de EU vrij beschikbaar zijn (<http://eur-lex.europa.eu/>). De EASA-regels en de uitvoeringsvoorschriften zijn te vinden op de website van het EASA <http://easa.europa.eu/>.

Sommige luchtvaartuigen (luchtvaartuigen beschreven in Bijlage II van Basisverordening (EG) Nr. 216/2008 – samen niet-EASA-luchtvaartuigen genoemd) vallen echter niet onder de EU-regels, maar wel onder de nationale regels.

Als aanvulling op de EU-regels wordt ook niet-bindend begeleidend materiaal uitgevaardigd (aanvaardbare wijzen van naleving). Wat de EU-regels betreft, heeft het EASA de primaire bevoegdheid om aanvaardbare wijzen van naleving uit te vaardigen. Het niet-bindend begeleidend materiaal is te raadplegen op de website van het EASA.

Niet-bindend begeleidend materiaal wordt ook uitgevaardigd als aanvulling op de Belgische luchtvaartwetgeving (omzendbrieven). Wat de nationale wetgeving betreft, heeft het DGLV de primaire bevoegdheid om omzendbrieven uit te vaardigen. Deze omzendbrieven zijn te raadplegen op de website van het DGLV <http://www.mobilit.belgium.be>.

De luchtvaartwetgeving van zowel de EU als België is gebaseerd op de internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's) die door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) werden goedgekeurd. De Conventie inzake de Internationale Luchtvaart die op 7 december 1944 in Chicago werd ondertekend, ook wel bekend als de Conventie van Chicago, is het belangrijkste verdrag dat de luchtvaartveiligheid in België, Europa en de rest van de wereld regelt. De door de ICAO goedgekeurde SARP's voor de luchtvaart worden als Bijlagen bij de Conventie gepubliceerd. Ze worden in België gehandhaafd via de EU-wetgeving, de Belgische Luchtvaartwet en/of andere Belgische luchtvaartregels.

Europese Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de melding van voorvallen wordt door middel van het Koninklijk Besluit van 22 april 2005 uitgevoerd. Omzendbrief CIR/INS-01 van het DGLV voorziet in richtlijnen voor de toepassing van het Koninklijk Besluit. De verplichting om voorvallen te melden geldt voor luchtvaartorganisaties in de burgerluchtvaart op het Belgische grondgebied. Deze regelgeving is ook van toepassing op in België geregistreerde luchtvaartuigen die buiten België opereren of op luchtvaartuigen die met een luchtvaartvergunning in België opereren.

De toekomstige Verordening (EU) Nr. 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen zorgt ervoor dat eerstelijns luchtvaartprofessionals voorvallen met een belangrijk risico voor de luchtvaartveiligheid melden. Verplichte meldingssystemen worden aangevuld met vrijwillige meldingssystemen. Verordening (EU) Nr. 376/2014 vermeldt alle natuurlijke personen die voorvallen moeten melden in verband met de exploitatie, het onderhoud, de herstelling of fabricage van luchtvaartuigen, in verband met luchthavenactiviteiten of in verband met luchtvaartnavigatiediensten. Verordening (EU) Nr. 376/2014 bevat ook enkele bepalingen in verband met de vertrouwelijkheid en het gebruik van de gemelde informatie. De toekomstige Omzendbrief CIR/MAS-01 van het DGLV bevat richtlijnen inzake de toepassing van Verordening (EU) Nr. 376/2014. Verordening (EU) Nr. 376/2014 wordt eind 2015 van kracht.

De SAFA-richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap, werd in België uitgevoerd door middel van het Koninklijk Besluit van 16 december 2005. De SAFA-richtlijn blijft gelden tot Verordening (EU) Nr. 965/2012 tot vaststelling van de technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering conform Basisverordening (EG) Nr. 216/2008 van kracht wordt.

Een andere verordening die belangrijk is voor de luchtvaartveiligheid is Verordening (EU) Nr. 2111/2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van Artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG, de zogenaamde veiligheidslijstverordening. Wanneer het DGLV een vliegvergunning of exploitatietoelating uitreikt voor verkeer tussen België en derde landen of een overvliegvergunning om over België te vliegen, garandeert die dat de entiteit die de toelating of vergunning aanvraagt, niet op de door de Europese Commissie bijgehouden veiligheidslijst staat. Vaststellingen tijdens platforminspecties in België en andere EU-landen geven aanleiding tot een periodieke update van de veiligheidslijst.

4. Belgisch veiligheidsbeleid en -doelstellingen

4.1 Achtergrond van het BASP

Op basis van Bijlage 1 (Vergunningen van het personeel), 6 (Operaties), 8 (Luchtwaardigheid), 11 (Luchtverkeerdiensten), 13 (Onderzoek van vliegongevallen en -incidenten), 14 (Luchtvaartterreinen) en 19 (Veiligheidsbeheer) bij de Conventie heeft de ICAO verantwoordelijkheden en plichten vastgelegd voor zijn lidstaten die doorgaans verband houden met veiligheidsbeheer.

Dit veiligheidsbeheer wordt verzekerd via de activiteiten van het DGLV en de dienstverleners. Het DGLV moet kwantitatieve veiligheidsdoelstellingen vastleggen en de dienstverleners moeten de vereiste functies voor veiligheidsbeheer en de relevante veiligheidsbeheersystemen bepalen, zodat de doelstellingen gehaald kunnen worden.

In dit document verwijst 'dienstverleners' naar de luchtverkeersleiding en luchtnavigatiediensten (ATC/ANS), luchthavenexploitanten, exploitanten van luchtvaartuigen, goedgekeurde vliegopleidingsorganisaties, aero-medische centra, organisaties voor synthetische trainingstoestellen, productieorganisaties, organisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid, onderhoudsorganisaties en organisaties voor onderhoudsopleidingen.

Het DGLV heeft een kloofanalyse uitgevoerd om na te gaan welke acties ondernomen moeten worden voor de verdere toepassing van het BASP, met inbegrip van een tijdschema voor de acties en kloven. Begin 2014 actualiseerde het DGLV deze kloofanalyse. De eisen in verband met de veiligheidsbeheersystemen van de dienstverleners worden via de EU-wetgeving geïmplementeerd, zoals beschreven in punt 5.1.

Het BASP-uitvoeringsplan zal in het DGLV-beheerplan worden opgenomen, zodat de nodige middelen kunnen worden voorzien voor de uitvoering en het beheer van het BASP. Door dit DGLV-beheerplan op te volgen zal het DGLV-managementteam zorgen voor de coördinatie van de kloofanalyse, de uitwerking van het BASP-uitvoeringsplan, de controle en rapportering van vorderingen in verband met het BASP, de SSP/SMS-opleiding en de technische kennis van de werknemers.

4.2 Belgisch veiligheidsbeleid

Voor het DGLV is veiligheid een topprioriteit. Aangezien veiligheid van doorslaggevend belang is voor het DGLV, zal het nooit toegeven aan economische, commerciële of politieke druk. Het DGLV heeft zich geëngageerd om al zijn activiteiten binnen een cultuur van veiligheid uit te voeren, om ervoor te zorgen dat de luchtvaartveiligheid zo efficiënt mogelijk wordt beheerd. Het huidige veiligheidsniveau moet behouden blijven en, waar mogelijk, nog worden verbeterd. De Belgische luchtvaartveiligheidsnormen moeten minstens aan de eisen van de ICAO, de EU en de toepasselijke nationale eisen voldoen.

Het DGLV promoot veiligheid en een gepaste werkomgeving voor luchtvaartbedrijven. De principes inzake veiligheidsbeheer, continue verbetering en een op risico's gebaseerde aanpak zijn de hoekstenen van de Belgische luchtvaartveiligheid. De verantwoordelijkheid inzake veiligheid wordt door het DGLV en de luchtvaartorganisaties gedeeld, volgens hun respectieve verantwoordelijkheidsdomeinen.

Het DGLV maakt deel uit van de Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer. De Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer heeft zich geëngageerd om de middelen, de deskundigheid en het personeel te blijven voorzien die het DGLV nodig heeft om de luchtvaartveiligheid te verzekeren.

Deze werkzaamheden zullen door continue opleidingen en internationale samenwerking worden ondersteund.

De werknemers van het DGLV en de AAIU(Be) zijn op de hoogte van het Belgische beleid inzake luchtvaartveiligheid en eventuele wijzigingen daarvan.

Het veiligheidsbeleid van het DGLV is te vinden op de website van het DGLV:

- <http://www.mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/veiligheid/beleid/> (Engelse en Nederlandse versie);
- http://www.mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/securite/politique/ (Engelse en Franse versie).

4.3 Verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden inzake veiligheid

De wetgevende bevoegdheid op het vlak van luchtvaartveiligheid werd grotendeels overgedragen aan de Europese Unie. Het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie zijn bevoegd om verordeningen inzake luchtvaartveiligheid uit te vaardigen, die rechtstreeks van toepassing zijn in de lidstaten. Het EASA is verantwoordelijk voor bepaalde verplichtingen die traditioneel aan de nationale luchtvaartautoriteiten toebehoorden (bv. typegoedkeuring van luchtvaartuigen en goedkeuring van buitenlandse exploitanten). De nationale wetgevende autoriteit (DGLV) staat in voor de luchtvaartuigen en apparatuur die in Bijlage II bij de Basisverordening (EG) Nr. 216/2008 worden vermeld.

De wet van 27 juni 1937 (Luchtvaartwet) houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart, stelt het DGLV aan tot nationale luchtvaartautoriteit, belast met o.a. de plichten die in de EASA-wetgeving worden vermeld (Ministerieel Besluit van 2 februari 2009 en Ministerieel Besluit van 25 oktober 2013, art.4). Het DGLV reikt toelatingen en vergunningen uit, ziet toe op dienstverleners en vaardigt luchtvaartregels uit als aanvulling op de wet van 27 juni 1937 (Koninklijke en Ministeriële Besluiten).

De Directeur-Generaal van het DGLV is verantwoordelijk voor het BASP. De bedoeling van het BASP is de luchtvaartveiligheid te verbeteren door een nauwe samenwerking tussen de Belgische luchtvaartsector en het DGLV te promoten.

De cel Beheersysteem van het DGLV staat in voor de continue verbetering en efficiëntie van het BASP. Een andere opdracht omvat de activiteiten van de Staat met betrekking tot het "Universal Safety Oversight Programme (USOAP), Continuous Monitoring Approach (CMA)" van de ICAO. De cel werkt rechtstreeks voor de Directeur-Generaal van het DGLV en is onafhankelijk van de operationele afdelingen.

Minstens een keer per jaar wordt nagegaan of het BASP moet worden geactualiseerd. Een andere verantwoordelijkheid van de cel Beheersysteem van het DGLV is nagaan of het BASP moet worden geüpdatet en, indien nodig, voor de coördinatie van deze update. Het BASP kan worden gewijzigd op aangeven van partijen binnen het DGLV, die een update van het BASP overwegen wanneer dat nodig wordt geacht. Initiatieven om het BASP te wijzigen, kunnen ook door nationale en internationale partijen buiten het DGLV worden gevraagd. De Directeur-Generaal van het DGLV keurt wijzigingen van het BASP goed.

Andere verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden van het DGLV worden ook in het EASP beschreven.

4.4 Onderzoek van ongevallen en incidenten

In België worden luchtvaartongevallen en -incidenten onderzocht door de Cel Onderzoek van Luchtvaartongevallen en -Incidenten, de AAIU(Be). De AAIU(Be) is een onafhankelijke afdeling van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, zodat het onderzoek onafhankelijk van de administratieve en toezichthoudende activiteiten van het DGLV kan verlopen. Luchtvaartongevallen en -incidenten worden onderzocht conform de bepalingen van Verordening (EU) Nr. 996/2010 van het Europees Parlement en van de Raad en de normen van de Conventie inzake de Internationale Burgerluchtvaart.

Als een beslissing wordt genomen om een veiligheidsonderzoek op te starten, zal rekening worden gehouden met de ernst van het incident en de kans op herhaling. Zelfs een incident met lichte gevolgen kan worden onderzocht, als het onderzoek belangrijke informatie zou kunnen opleveren om de algemene veiligheid te bevorderen en ongevallen te voorkomen.

De resultaten van het veiligheidsonderzoek worden in een onderzoeksrapport genoteerd, met veiligheidsaanbevelingen aan de bevoegde instanties en andere partijen. De veiligheidsaanbevelingen geven volgens de onderzoekers weer hoe gelijkaardige ongevallen in de toekomst vermeden kunnen worden. De AAIU(Be) volgt de toepassing van deze aanbevelingen op. Veiligheidsonderzoeken worden uitsluitend uitgevoerd om de veiligheid te verbeteren, niet om de schuld of verantwoordelijkheid te bepalen, noch om uit te maken wie aansprakelijk is voor de schade.

4.5 Handhavingsbeleid

Bijna elk aspect van luchtvaartactiviteiten is aan een regime van toestemming onderworpen. Piloten, onderhoudspersoneel voor luchtvaartuigen, en luchtverkeersleiders moeten over een vergunning beschikken. Belgische dienstverleners moeten een erkenning hebben. Afzonderlijke luchtvaartuigen moeten een luchtwaardigheidscertificaat of vliegtoelating hebben. Met uitzondering van goedkeuringen voor ontwerporganisaties worden al deze vergunningen uitgereikt door het DGLV, wat personen en luchtvaartorganisaties in België betreft. Ze worden allemaal uitgereikt conform de wettelijke vereisten, waarin de criteria zijn vastgelegd waaraan moet worden voldaan voor een dergelijke vergunning. Als het DGLV in het kader van zijn toezicht vaststelt dat niet aan deze vereisten wordt voldaan, kan het administratieve maatregelen nemen. Het DGLV heeft de bevoegdheid om vergunningen en erkenningen te beperken, op te schorten of in te trekken in de gevallen waarin niet langer aan de relevante criteria wordt voldaan.

Elke niet-naleving van de vereisten uit de Wet van 27 juni 1937 en de daarmee verband houdende Besluiten is een strafbaar feit in België. Een dergelijke niet-naleving is dan ook onderworpen aan strafrechtelijke en administratieve procedures. De Luchtvaartveiligheidsinspectie van het DGLV onderzoekt de strafbare feiten. Daadwerkelijke inbreuken worden overgemaakt aan de bevoegde procureur des Konings. Als de procureur des Konings een inbreuk verwerpt om redenen die geen verband houden met de bestanddelen van de inbreuk, zal het DGLV een administratieve boete opleggen.

Volgens het Koninklijk Besluit van 22 april 2005 moeten dienstverleners eventuele voorvallen in het kader van hun eigen activiteiten, of voorvallen waarvan ze anderszins op de hoogte zijn, melden. Dit Besluit implementeert de EU-richtlijn 2003/42/EG inzake de melding van voorvallen. Zoals vereist in deze Richtlijn, voorziet het Besluit dat (met uitzondering van gevallen van grove nalatigheid) geen strafprocedure zal worden aangespannen voor wetsinbreuken zonder voorbedachte rade of voor onopzettelijke wetsinbreuken waarover de relevante instanties enkel geïnformeerd zijn omdat ze in het kader van de verplichte melding van voorvallen werden gemeld.

5. Risicobeheer met betrekking tot luchtvaartveiligheid

5.1 Veiligheidsvereisten voor de veiligheidsbeheersystemen van dienstverleners

Een veiligheidsbeheersysteem houdt een systematische aanpak in van de vereiste administratieve structuren, aansprakelijkheid, veiligheidsbeleid en -procedures voor het veiligheidsbeheer. Het veiligheidsbeheersysteem dient om veiligheidsrisico's in te schatten, correctieve maatregelen te nemen zodat de gepaste veiligheidsniveaus gehandhaafd worden, de veiligheidsniveaus voortdurend op te volgen en regelmatig te evalueren, en naar een continue verbetering van het veiligheidsbeheersysteem te streven.

De ICAO vereist dat vliegopleidingsorganisaties, exploitanten van luchtvaartuigen, onderhoudsorganisaties, ontwerpers en constructeurs van luchtvaartuigen, luchtverkeersdiensten en luchthavenexploitanten een veiligheidsbeheersysteem invoeren dat voldoet aan de vereisten van ICAO-Bijlage 19 met betrekking tot veiligheidsbeheer.

De vereiste met betrekking tot een veiligheidsbeheersysteem voor vliegopleidingsorganisaties wordt in België toegepast via Verordening (EU) Nr. 290/2012 inzake boordpersoneel.

De vereiste met betrekking tot een veiligheidsbeheersysteem voor exploitanten van luchtvaartuigen wordt in België toegepast via Verordening (EU) Nr. 965/2012 inzake operaties.

De vereiste met betrekking tot een veiligheidsbeheersysteem voor goedgekeurde onderhoudsorganisaties en ontwerpers en constructeurs van luchtvaartuigen werd nog niet toegepast in België. Het VBS van een goedgekeurde onderhoudsorganisatie die diensten verstrekt aan vliegtuig- of helikopterexploitanten die zich bezighouden met internationaal commercieel luchtvervoer, conform ICAO-Bijlage 6, wordt nog niet behandeld in Verordening (EG) Nr. 2042/2003. De wijziging van de Verordening is voorzien voor eind 2015. Het veiligheidsbeheersysteem van een organisatie die instaat voor het typeontwerp van een luchtvaartuig en fabricageorganisaties conform ICAO-Bijlage 19 wordt nog niet behandeld in Verordening (EU) Nr. 748/2012. De wijziging van de Verordening is voorzien voor eind 2017.

De vereiste met betrekking tot een veiligheidsbeheersysteem voor luchtverkeersdiensten wordt in België toegepast via Verordeningen (EG) Nr. 805/2011, (EU) Nr. 1034/2011 en (EU) Nr. 1035/2011.

Wat luchthavenexploitanten betreft, werd de vereiste met betrekking tot een veiligheidsbeheersysteem nationaal toegepast door het Koninklijk Besluit van 15 maart 1954. Het DGLV heeft alle Belgische veiligheidsbeheersystemen voor luchthavens gecontroleerd en besloten dat deze aan de ICAO-vereisten voor veiligheidsbeheersystemen voldoen. De EASA-regels inzake luchthavens omvatten vereisten voor een veiligheidsbeheersysteem, die minstens overeenkomen met de norm uit de ICAO-bijlage.

Door middel van jaarlijkse audits en goedkeuringsprocedures zal het DGLV de werking en geschiktheid van de veiligheidsbeheersystemen van dienstverleners controleren en evalueren.

5.2 Overeenkomst inzake de veiligheidsprestaties van de dienstverlener

Een belangrijk onderdeel van het BASP is de bepaling van een aanvaardbaar veiligheidsniveau aan de hand van veiligheidsprestatiedoelstellingen (VPD) en veiligheidsprestatie-indicatoren (VPI). VPD's geven het minimumniveau weer dat dienstverleners bij hun activiteiten dienen te behalen. De realisatie van het veiligheidsniveau zal worden gecontroleerd aan de hand van VPI's die met elke doelstelling verband houden.

Het DGLV heeft een methode uitgewerkt om het veiligheidsrisico te bepalen. Het DGLV heeft reeds enkele VPI's uitgewerkt en in het Belgische BASp gepubliceerd. Aan de hand van deze VPI's zullen de veiligheidsprestaties voor welbepaalde veiligheidsmaatregelen worden beoordeeld.

Luchtverkeersdiensten vallen onder Verordening (EG) Nr. 691/2010, die tot doel heeft de prestaties van luchtnavigatiediensten te verbeteren. In deze verordening zijn indicatoren voor het milieu, de capaciteit, de kostenefficiëntie en de veiligheid vastgelegd. Met betrekking tot veiligheid zijn in de verordening doelstellingen vastgelegd voor de efficiëntie van het veiligheidsbeheer, voor het gebruik van een risicoanalyse-instrument om de ernst van voorvallen te bepalen en voor een cultuur van billijkheid.

Het DGLV heeft momenteel nog geen aanvaardbaar veiligheidsniveau (AVN) voorzien voor de SMS van de dienstverleners. De veiligheidsindicatoren uit het BASp zullen door dienstverleners worden gebruikt om de veiligheidsprestaties te controleren en te meten.

Om dienstverleners te helpen een SMS te implementeren en methodes uit te werken om operationele gevaren te bepalen, heeft het DGLV diverse begeleidende documenten gepubliceerd op haar website, zoals documenten afkomstig van de "Safety Management International Collaboration Group (SMICG)" en de groep "European Strategic Safety Initiatives (ESSI)".

De ontwikkeling van Belgische VPI's is gebaseerd op gemeenschappelijke Europese en internationale indicatoren. Naast de door het EASA vastgelegde indicatoren werd ook aan indicatoren gewerkt die rekening houden met de specifieke, nationale omstandigheden in België.

De efficiëntie van VPI's wordt jaarlijks gecontroleerd tijdens de jaarlijkse herziening van het BASp.

5.3 Vereisten voor de Belgische Staat

De EASA-regels omvatten ook vereisten voor luchtvaartautoriteiten. Deze autoriteiten moeten beschikken over een beheersysteem met een gedocumenteerd beleid en procedures, waarin hun organisatie en de beschikbare hulpmiddelen en procedures worden beschreven. De luchtvaartautoriteit moet ook over een gepast aantal gekwalificeerde personeelsleden beschikken, naast de nodige procedures om na te gaan of het personeel volstaat en voldoende gekwalificeerd is.

Daarom heeft het DGLV een systeem voorzien om na te gaan of haar activiteiten aan de vereisten voor autoriteiten voldoen. Het DGLV gebruikt daarvoor een intern controlesysteem. Dit interne controlesysteem is een geïntegreerde procedure om risico's aan te pakken en redelijkerwijze te verzekeren dat de doelstellingen van het DGLV worden gehaald. Het interne controlesysteem bepaalt ook de prioriteiten voor het uitvoeren van interne audits. Met het interne controlesysteem wordt nagegaan of het DGLV de regels naleeft en de toepasselijke processen, procedures en richtlijnen correct uitvoert. Het systeem is gebaseerd op de PDCA-cyclus ('Plan, Do, Check, Act') en draagt bij tot de continue verbetering van de operationele activiteiten van het DGLV.

Het beheerplan van het DGLV, de Management System Manual (MASM) van het DGLV en de procedurehandboeken van het DGLV zijn essentiële onderdelen van het vereiste beheersysteem.

6. Verzekering van de luchtvaartveiligheid

6.1 Veiligheidstoezicht

Het veiligheidstoezicht dat door het DGLV wordt uitgeoefend, is vooral gebaseerd op het toekennen van goedkeuringen en vergunningen door middel van praktijkinspecties en -audits.

Het DGLV heeft de procedures omschreven voor de uitoefening van het veiligheidstoezicht op dienstverleners. Deze procedures houden rekening met de nationale en internationale vereisten die op elk domein van toepassing zijn. De operationele afdelingen van het DGLV hebben hun eigen toezichtprocedures uitgewerkt, om te voldoen aan de toezichtvereisten uit de relevante EU-uitvoeringsvoorschriften (UV). Deze worden beschreven in de relevante procedurehandboeken van het DGLV.

Het DGLV heeft systemen voorzien om veiligheidsproblemen aan te pakken die tijdens audits werden vastgesteld. Deze worden in volgorde van prioriteit geregistreerd. In het geval van niveau 1 - de meest ernstige bevinding - stelt het DGLV vast dat de naleving en veiligheidsprestaties zodanig afgenomen zijn dat de vliegveiligheid ernstig in gevaar is. Volgens de EU-regels zal een dergelijke bevinding ertoe leiden dat een goedkeuring wordt opgeschort of beperkt, of dat een luchtvaartuig niet mag opstijgen of, in de meest ernstige gevallen, vervolging.

De inspectie- en auditprocedures dienen om toezicht uit te oefenen op de activiteiten van de dienstverlener en zijn veiligheidsbeheersysteem, opdat hij aan de nationale en internationale eisen zou voldoen. Dienstverleners worden doorgaans gecontroleerd op basis van een jaarlijks toezichtplan. Bovendien worden hun activiteiten gecontroleerd in het kader van afzonderlijke veiligheidsinspecties, zoals SAFA/SANA-inspecties.

De toezichtplannen van de operationele afdelingen van het DGLV geven een gedetailleerde beschrijving van de te controleren organisaties of eenheden. Audits worden door gekwalificeerde personeelsleden uitgevoerd volgens de relevante auditprocedures. Na de audit ontvangt de dienstverlener een auditrapport met de bevindingen en de vraag om gepaste correctieve maatregelen te nemen. Het DGLV gaat na of de correctieve maatregelen gepast zijn en keurt deze goed of vraagt om verduidelijking indien nodig.

6.2 Inzameling, analyse en uitwisseling van veiligheidsgegevens

Het systeem van verplichte meldingen maakt deel uit van het DGLV. Het DGLV verzamelt veiligheidsinformatie uit diverse bronnen. Een van de belangrijkste bronnen is de melding van voorvallen, die bij het DGLV worden ingediend door alle natuurlijke personen die betrokken zijn bij de exploitatie, het onderhoud, de herstelling of fabricage van luchtvaartuigen, bij luchthavenactiviteiten of bij luchtnavigatiediensten. Bovendien moeten ongevallen en ernstige incidenten onmiddellijk aan de AAIU(Be) worden gemeld.

Het systeem van vrijwillige meldingen maakt deel uit van de AAIU(Be) en dient om een cultuur van vrijwillige melding te bevorderen. Het systeem voor de vrijwillige melding van voorvallen dient om informatie over gebeurtenissen en andere veiligheidsinformatie te verzamelen die niet onder het systeem van verplichte meldingen valt. Al wie weet krijgt van een probleem dat gevolgen heeft voor de vliegveiligheid en waarvoor hij of zij geen rapport hoeft in te dienen, kan een vrijwillig rapport indienen.

Als het indienen van rapporten bij het DGLV aan een bepaalde entiteit binnen de dienstverlener werd toegewezen, moet de melder het rapport niet persoonlijk indienen. In dat geval zal de dienstverlener een systeem hanteren om ervoor te zorgen dat aan de meldingsplicht wordt voldaan.

Het DGLV slaat alle ontvangen rapporten, zonder identiteitsgegevens, op in ECCAIRS, de Europese databank van incidenten. Via ECCAIRS wisselt België veiligheidsinformatie uit met andere landen.

Naast de melding van voorvallen zijn er nog andere bronnen van veiligheidsinformatie, zoals audit- en inspectiebevindingen, informatie uit veiligheidsbeheersystemen van dienstverleners en veiligheidsaanbevelingen uit onderzoeksrapporten in verband met ongevallen.

Gegevens over voorvallen die via meldingen worden ontvangen, worden volgens een 'cultuur van billijkheid' gebruikt: de autoriteiten zullen geen gerechtelijke stappen ondernemen wegens ongeplande of onbedoelde inbreuken waarover de autoriteiten geïnformeerd worden als gevolg van de naleving van de vereisten inzake het melden van voorvallen, uitgezonderd in gevallen van grove nalatigheid of strafbare feiten. Dienstverleners zullen werknemers die een incident melden, ook niet discrimineren.

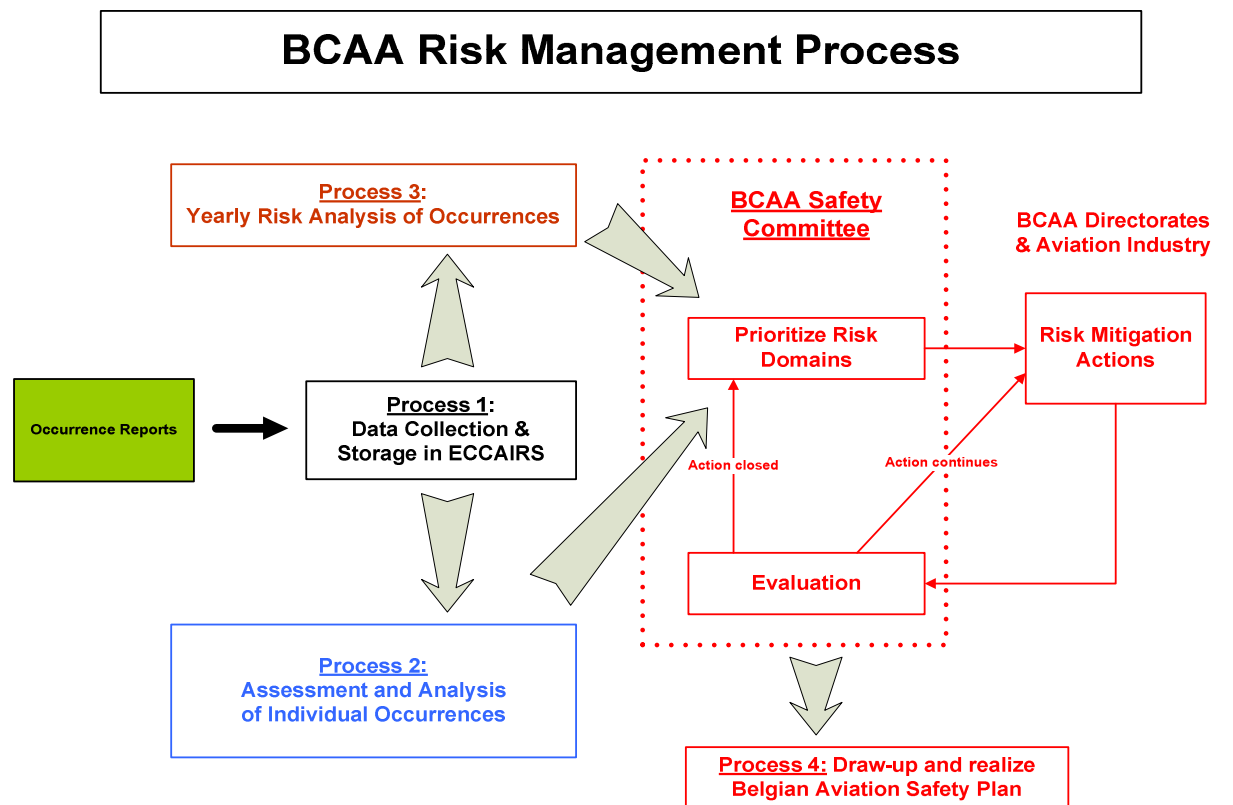
Het DGLV beoordeelt de impact en frequentie van elk voorval waarover het geïnformeerd wordt. Op basis van alle verzamelde veiligheidsinformatie worden analyses gemaakt om de belangrijkste veiligheidstrends te bepalen, naast de

factoren die bijdragen tot eventuele incidenten. De geanalyseerde informatie wordt ook gebruikt om correctieve maatregelen uit te werken, indien nodig.

Het risiconiveau van een bepaald soort voorval hangt af van een combinatie van impact en waarschijnlijkheid. Het veiligheidscomité van het DGLV bespreekt deze soorten voorvallen en pakt vervolgens de prioritare luchtvaart risico's aan, rekening houdend met factoren zoals het niveau van de risicobeperkende maatregelen die reeds werden getroffen. Het veiligheidscomité van het DGLV is ook verantwoordelijk voor het beoordelen, goedkeuren, wijzigen en opvolgen van de correctieve maatregelen in het BASp.

De toepassing van het BASp heeft tot de opmaak van het BASp geleid. Dit plan maakt deel uit van het Belgische luchtvaartveiligheidsbeleid en heeft als doel potentiële bronnen van veiligheidsproblemen te elimineren door de regelgevende en toezichthoudende activiteiten te optimaliseren.

Het BASp, dat vijf jaar geldig is, is gebaseerd op de operationele doelstellingen afkomstig uit het risicobeheersysteem. In het BASp staan ook correctieve maatregelen die voortvloeien uit veiligheidsaanbevelingen van de AAIU(Be). De operationele doelstellingen uit het BASp worden uitgewerkt in overleg met de Belgische dienstverleners. Het veiligheidsplan wordt goedgekeurd door de Directeur-Generaal van het DGLV en jaarlijks geëvalueerd en gepubliceerd.



Het DGLV houdt periodieke overlegvergaderingen met vertegenwoordigers van de Belgische luchtvaartsector om realisaties in verband met het BASP mee te delen en het BASp voor te stellen, met inbegrip van eventuele wijzigingen en updates. Het BASp wordt jaarlijks geëvalueerd en gepubliceerd. De Belgische dienstverleners en luchtvaartverenigingen krijgen ieder jaar een exemplaar van het BASp.

De werknemers van het DGLV en de Belgische Onderzoeksdienst voor Luchtvaartongevallen worden jaarlijks op de hoogte gebracht van het BASp en eventuele wijzigingen daarvan.

6.3 Doelgerichte organisatie van toezicht op basis van risico's

De verzamelde veiligheidsinformatie en de analyseresultaten worden gebruikt om het toezicht doelgericht te organiseren op basis van risico's. Maatregelen worden bijvoorbeeld doelgericht georganiseerd door de frequentie van de inspecties of audits te verhogen, en door de nadruk te leggen op bepaalde aspecten die meer aandacht vragen tijdens inspecties of audits.

De toezichtprocessen en werkprocedures van het DGLV houden rekening met op risico's gebaseerde criteria.

Momenteel herzielt het DGLV haar algemene procedures om bij inspecties of audits meer aandacht te besteden aan aspecten waar de nood groter is.

7 Bevorderen van de veiligheid

7.1 Interne opleidingen, communicatie en verspreiding van veiligheidsinformatie

Het DGLV onderhoudt en ontwikkelt de beroepsvaardigheden van zijn personeel door opleidingen te voorzien en door bijscholingen te organiseren voor het in stand houden van de beroepsvaardigheden.

Het DGLV heeft een intern opleidingsbeleid en -procedures uitgewerkt, naast een procedure om de opleidingsvereisten op het vlak van veiligheidsbeheer te bepalen, zoals SSP en SMS. Uit interne opleidingsgegevens blijkt dat medewerkers die betrokken zijn bij de implementatie van SSP, de gepaste SSP/SMS-opleidingen hebben gevolgd.

De website van het DGLV houdt de werknemers op de hoogte van de beschikbaarheid van nieuwe publicaties van het BASP, het BASp, het Belgische luchtvaartveiligheidsbeleid, veiligheidsanalyserapporten, promotiemateriaal zoals Belgische veiligheidsfolders, ESSI- of SMICG-documenten, enz.

Handhavingsprocedures en -beleidslijnen zijn te vinden op de netwerkserver van het DGLV.

De afdelingen van het DGLV en de AAIU(Be) hebben toegang tot de ECCAIRS-databank en ontvangen ook de resultaten van de periodieke risicoanalyse van voorvallen, waaronder VPI-trends.

Veiligheidsinformatie wordt binnen het DGLV vooral verspreid via regelmatige veiligheidsevaluatievergaderingen met de veiligheidsscoördinatoren van het DGLV. De veiligheidsscoördinator fungeert als aanspreekpunt binnen de respectievelijke afdeling van het DGLV voor alle veiligheidsaspecten. Tijdens deze periodieke vergaderingen bespreken de veiligheidsscoördinatoren en vertegenwoordigers van het management de evaluatie en analyse van voorvallen en de mogelijke correctieve maatregelen als gevolg van deze evaluaties en analyses.

Het veiligheidscomité van het DGLV ontvangt periodiek een evaluatie van de veiligheidstoestand, de status van de VPI's en eventuele andere veiligheidskwesties. Het veiligheidscomité van het DGLV bespreekt en kiest het luchtvaartrisiko dat prioritair moet worden aangepakt. Het staat ook in voor de goedkeuring en wijziging van het BASp.

7.2 Externe opleidingen, communicatie en verspreiding van veiligheidsinformatie

De website van het DGLV houdt de luchtvaartsector voortdurend op de hoogte van de beschikbaarheid van nieuwe publicaties van het BASP, het BASp, het Belgische luchtvaartveiligheidsbeleid, veiligheidsanalyserapporten, promotiemateriaal zoals Belgische veiligheidsfolders, ESSI- of SMICG-documenten, brochures, enz.

Het DGLV organiseert periodieke overlegvergaderingen met vertegenwoordigers van de Belgische dienstverleners.

Deze vergaderingen hebben de volgende doelstellingen:

- realisaties in verband met het BASP meedelen aan vertegenwoordigers van de luchtvaartsector;
- de maatregelen in het kader van het BASp voorstellen aan en bespreken met vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, met inbegrip van eventuele wijzigingen, updates en de relevantie van risico's die prioritair aangepakt moeten worden.

Het BASp wordt jaarlijks geëvalueerd en gepubliceerd. De Belgische luchtvaartorganisaties en luchtvaartverenigingen krijgen ieder jaar een exemplaar van het BASp.

Het DGLV is een actief lid van de "Network of Analysts (NoA)". Dit vrijwillige partnerschap tussen het EASA en andere luchtvaartorganisaties heeft als doel de luchtvaartveiligheid in Europa te verbeteren door een samenwerkingskader te voorzien voor veiligheidsanalyseactiviteiten in heel de Europese luchtvaartveiligheidsgemeenschap. Het hoofddoel is de luchtvaartveiligheid te verbeteren door veiligheidsrisico's vast te stellen en de aandacht van de besluitvormers op die risico's te vestigen.

Het DGLV ondersteunt de initiatieven om het EASP en EASp op het niveau van het EASA te ontwikkelen. Het DGLV ondersteunt ook de initiatieven van de "European Regional Aviation Safety Group (RASG-EUR)" op het niveau van de ICAO om het "Global Aviation Safety Plan (GASP)" en de "Global Aviation Safety Roadmap (GASR)" van de ICAO te implementeren.

Op nationaal niveau wordt veiligheidsinformatie besproken op de "Local Runway Safety Teams (LRST)", het "Belgian Aviation Wildlife Hazard Committee (BaWiHaC)", diverse veiligheidssymposia, enz.

In het kader van zijn taken als regelgevende instantie verstrekt het DGLV advies en informatie aan personen en organisaties uit de luchtvaartsector in verband met wijzigingen van de nationale en internationale regels en richtlijnen. Advies wordt persoonlijk verstrekt en waar nodig worden informatiesessies georganiseerd in verband met specifieke veiligheidsthema's waaraan dienstverleners aandacht moeten besteden bij hun activiteiten.

8 Glossarium

AAIU(Be)	Air Accident Investigation Unit of Belgium – Cel Onderzoek van Luchtvaartongevallen en -Incidenten
ALoS	Acceptable Level of Safety – aanvaardbaar niveau van veiligheid
ANSP	Air Navigation Service Provider - verstrekker van luchtnavigatiediensten
ATCo	Air Traffic Controller - luchtverkeersleider
AVN	aanvaardbaar veiligheidsniveau
BASP	Belgian Aviation Safety Programme - Belgisch luchtvaartveiligheidsprogramma
BASp	Belgian Aviation Safety Plan - Belgisch luchtvaartveiligheidsplan
BAWiHaC	Belgian Aviation Wildlife Hazard Committee
DGLV	Directoraat-generaal Luchtvaart
EASA	European Aviation Safety Agency - Europees Agentschap voor de Luchtvaartveiligheid
EASP	European Aviation Safety Programme - Europees luchtvaartveiligheidsprogramma
EASp	European Aviation Safety Plan - Europees luchtvaartveiligheidsplan
EC	Europese Commissie
ECCAIRS	European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting System - Europees Coördinatiecentrum voor het Meldingssysteem van Luchtvaartvoorvallen
EU	Europese Unie

ICAO	International Civil Aviation Organization - Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart
ICAO CMA	ICAO Continuous Monitoring Approach - aanpak voor continue toezicht van de ICAO
ICAO GASP	ICAO Global Aviation Safety Plan - globaal luchtvaartveiligheidsplan van de ICAO
ICAO GASR	ICAO Global Aviation Safety Roadmap - globale luchtvaartveiligheidskaart van de ICAO
ICAO RASG-EUR	ICAO European Regional Aviation Safety Group - Europese regionale luchtvaartveiligheidsgroep van de ICAO
ICAO USOAP	ICAO Universal Safety Oversight Programme - universeel programma voor veiligheidstoezicht van de ICAO
LRST	Local Runway Safety Team - plaatselijk team voor veiligheid op de start-/landingsbaan
MASM	Management System Manual - handboek voor het beheersysteem
MOR	Mandatory Occurrence Report - verplichte melding van voorvallen
NAA	National Aviation Authority - nationale luchtvaartautoriteit
NoA	Network of Analysts - netwerk van analisten
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft - veiligheidsevaluatie van buitenlandse luchtvaartuigen
SANA	Safety Assessment of National Aircraft - veiligheidsevaluatie van binnenlandse luchtvaartuigen
SARP's	Standards and Recommended Practices - normen en aanbevolen praktijken

SMICG	Safety Management International Collaboration Group - Internationale Samenwerkingsgroep voor Veiligheidsbeheer
SMS	Safety Management System - veiligheidsbeheersysteem
SSP	State Safety Programme - nationaal veiligheidsprogramma
UV	uitvoeringsvoorschrift
VPD	veiligheidsprestatiedoelstelling
VPI	veiligheidsprestatie-indicator

9 Bijlagen

9.1 Belgisch luchtvaartveiligheidsplan (BASp)

Het BASp wordt als een apart document gepubliceerd op:

<http://www.mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/veiligheid/plan/> (Engelse en Nederlands versie)

http://www.mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/securite/plan/ (Engelse en Franse versie)