

Chambre des représentants

Kamer van volksvertegenwoordigers

Question Parlementaire

Parlementaire Vraag

Document : 53 2011201206350

Session / zitting :

20112012 (SO)

20112012 (GZ)

Dépôt / Geregistreerd : 16/01/2012

Auteur : DE VRIENDT Wouter

Départements interrogés Bevraagde departementen	N° de question Vraagnummer	Fin délai Einde termijn
14 Staatssecretaris Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming Secrétaire d'État Environnement, Énergie, Mobilité et Réformes institutionnelles	51	17/02/2012

Incidenten op de luchthaven van Oostende.

Onlangs raakte bekend dat luchthavens aan zee een hoger en toenemend risico voor incidenten met vogels betekenen. Dergelijke incidenten houden een gevaar in voor zowel de passagiers en bemanning aan boord van de vliegtuigen als voor de omwonenden rond deze luchthavens. Uit het duurzaamheids- en jaarverslag 2010 van de luchthaven van Oostende blijkt dat er een toename is van het aantal bird strikes tijdens de jongste jaren. Naast deze bird strikes zijn er ook andere ernstige incidenten van technische aard die zich kunnen voordoen zoals uitval van motoren en van procedurele en menselijke fouten met bijna botsingen.

1. a) Wat was de ernst van de "bird strike" incidenten tijdens de jongste vijf jaar op de Oostendse luchthaven?
- b) Hoeveel noodlandingen had dit voor gevolg?
- c) Hoe vaak was er sprake van zeer ernstige incidenten met gevaar voor passagiers, bemanning en voor de omwonenden?
- d) Hoe is de incidentenverhouding tussen vrachttoestellen en passagierstoestellen telkens met vliegtuigen van meer dan 6 ton en met vliegtuigen van minder dan 6 ton?
- e) Wanneer vinden deze incidenten plaats, overdag, 's nachts, 's ochtend, 's avonds?
- f) Hoe scoort de Oostendse luchthaven in vergelijking met andere Belgische luchthavens op dit gebied van aantal strikes/beweging bij een bepaald type toestel tijdens de jongste vijf jaar?
2. Hoeveel ernstige incidenten waren de jongste vijf jaar ten gevolge van technische problemen zoals bijvoorbeeld motoruitval, uitval hydraulische systemen, cockpitalarmeren enz.?

3. Hoeveel ernstige incidenten met bijna botsingen of afbreken van normale vliegprocedures waren er de jongste vijf jaar op de Oostendse luchthaven door fouten van de piloten, al of niet in opleiding, of fouten van de verkeersleiding?
4. a) Hoeveel noodlandingen waren er de jongste vijf jaar met bijhorende noodzaak van kerosinelozingen?
b) Hoeveel ton kerosine werd hierbij geloosd?
c) Gebeurde dit altijd op grote hoogte en boven zee?

Incidents à l'aéroport d'Ostende.

Récemment, il nous est revenu que les aéroports situés sur le littoral courent un risque accru d'incidents avec des oiseaux. Ce type d'incidents constitue un danger tant pour les passagers et l'équipage à bord des avions que pour les riverains de ces aéroports. Il ressort du rapport de durabilité et du rapport annuel 2010 de l'aéroport d'Ostende que le nombre d'impacts avec des oiseaux se serait sensiblement accru. En plus des impacts avec des oiseaux, d'autres incidents sérieux d'ordre technique peuvent se produire comme des pannes de moteur ou encore des erreurs de procédure et des erreurs humaines conduisant à des "quasi-accidents".

1. a) Quel a été le degré de gravité des impacts avec des oiseaux ces cinq dernières années à l'aéroport d'Ostende?
b) Combien d'atterrissages d'urgence ont-ils provoqués?
c) À combien de reprises a-t-il été question d'incidents très graves entraînant un danger pour les passagers, l'équipage et les riverains?
d) Quelle est la proportion d'incidents impliquant des avions cargo et des avions passagers et ce, pour des appareils de plus de 6 tonnes et des appareils de moins de 6 tonnes?
e) Quand ces incidents se produisent-ils: le jour, la nuit, le matin, le soir?
f) Quel est le score de l'aéroport d'Ostende en comparaison avec d'autres aéroports belges en ce qui concerne le nombre d'impacts/mouvements pour un type déterminé d'appareil au cours des cinq dernières années?
2. Combien d'incidents graves se sont produits au cours des cinq dernières années en raison de problèmes techniques comme une panne de moteur, une défaillance du système hydraulique, des alarmes dans le cockpit, etc.?
3. Combien d'incidents graves avec quasi-accident ou interruption des procédures de vol normales se sont produits par la faute des pilotes, éventuellement en formation, ou par celle des aiguilleurs du ciel?
4. a) Combien d'atterrissages d'urgence se sont produits au cours des cinq dernières années avec la nécessité y afférente de larguer du kérosène?
b) Combien de tonnes de kérosène ont ainsi été larguées?
c) Cela s'est-il toujours produit à haute altitude et au-dessus de la mer?



LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'ENVIRONNEMENT, À L'ÉNERGIE, À LA MOBILITÉ ET
AUX RÉFORMES INSTITUTIONNELLES

DE STAATSSECRETARIS VOOR LEEFMILIEU, ENERGIE, MOBILITEIT EN
STAATSHERVORMING

**Question nr. 51 de Monsieur Wouter De
Vriendt**

**Concerne: Incidents à l'aéroport
d'Ostende**

En réponse à la question posée, j'ai
l'honneur de communiquer ce qui suit.

1. Je voudrais attirer votre attention sur
le fait que des aéronefs immatriculés à
l'étranger ne sont pas tenus de transmettre
ce type d'incident aux autorités
aéroportuaires belges.

- a) Vous trouverez ci-dessous un
récapitulatif des incidents liés aux
oiseaux, signalés au cours des cinq
dernières années à l'aéroport
d'Ostende.

2011 : 11

2010 : 7

2009 : 1

2008 : 5

2007 : 2

- b) Ces incidents ('bird strike') n'ont
pas entraîné d'atterrissage d'urgence.
c) Aucun incident grave représentant
un réel danger pour les passagers,
l'équipage et les riverains ne nous a
été rapporté.
d) Sur les 26 incidents de type 'bird
strike' rapportés ces 5 dernières
années, 25 incidents concernent des
avions dont la masse maximale au
décollage est supérieure à 5,7
tonnes (23 incidents lors de vols
passagers et 2 lors des vols cargo) et

**Vraag nr. 51 van de heer Wouter De
Vriendt,**

**Betreft: Incidenten op de luchthaven van
Oostende**

Het geachte lid vindt hieronder het
antwoord op zijn vraag.

1. Ik wil er wel de aandacht op vestigen dat
buitenlands geïmmatriculeerde
vliegtuigen niet verplicht zijn deze
incidenten door te geven aan de
Belgische Luchtvaartautoriteiten.

- a) Hierbij vindt u een overzicht van de
gerapporteerde vogelincidenten
gedurende de laatste vijf jaar op de
luchthaven van Oostende.

2011: 11

2010: 7

2009: 1

2008: 5

2007: 2

- b) De 'bird strike' incidenten hadden
geen noodlandingen tot gevolg.
c) De 'bird strike' incidenten hadden
geen zeer ernstige gevolgen voor
bemanning en omwonenden.
d) Op de 26 gerapporteerde incidenten
(laatste vijf jaren) gaat het voor 25
om een vliegtuig met een maximaal
opstijggewicht van meer dan 5.7 ton
(23 tijdens passagiersvluchten en 2
tijdens cargovluchten)minder 5.7

seulement un incident concerne un avion dont la masse maximale au décollage est inférieure à 5,7 tonnes.

- e) Les incidents qui nous ont été rapportés se produisent tant le matin que le soir ou la nuit.
- f) Voici un tableau récapitulatif reprenant le nombre d'incident du type 'bird strike' par aéroport.

Location	2007	2008	2009	2010	2011
EBAW	5	8	5	12	22
EBBR	58	103	83	119	140
EBCI	1	-	2	17	19
EBKT	-	2	-	3	4
EBLG	11	7	8	17	14
EBOS	2	5	1	7	11
Other/Unknown	5	3	2	4	1
Total - Belgium	82	128	101	179	211

2. Au cours des cinq dernières années, 14 incidents sérieux nous ont été rapportés.

3. Dans la base de données ECCAIRS sont principalement repris les incidents des avions immatriculés en Belgique, les avions immatriculés à l'étranger étant tenus de rapporter leurs incidents à leurs autorités nationales et non aux autorités belges. Les incidents notables concernent principalement des « airspace infringements » lesquels sont presque toujours causés par des avions légers relevant de l'aviation générale et non par les gros porteurs. Bien que les distances de séparation entre avions soient parfois insuffisantes sur le plan réglementaire, elles ne sont pas forcément de nature à entraîner des collisions. Nous pouvons dès lors considérer que bien ces incidents existent, ils ne sont pas susceptibles de provoquer des accidents graves.

ton en voor 1 om een vliegtuig met een maximaal opstijggewicht van minder dan 5.7 ton.

- e) Volgens de aan ons gerapporteerde incidenten is hier geen lijn in te trekken. De incidenten gebeuren zowel 's ochtends, 's avonds als 's nachts.
- f) Onderstaande tabel toont u het aantal gerapporteerde birdstrike incidenten per luchthaven:

2. In de afgelopen vijf jaar kunnen we spreken van 14 ernstige incidenten.

3. In onze ECCAIRS database zijn uitsluitend de incidenten van de Belgisch ingeschreven luchtvaartuigen opgenomen daar buitenlandse luchtvaartmaatschappijen deze incidenten slechts aan hun nationale luchtvaartoverheden dienen te melden. De noemenswaardige incidenten betreffen meestal "airspace infringements" welke bijna steeds door kleinere toestellen van "general aviation" veroorzaakt worden en niet door de grote transportvliegtuigen. Soms zijn de afstanden tussen twee vliegtuigen réglementair onvoldoende maar niet van die aard om botsingen te veroorzaken. We kunnen stellen dat er geen incidenten waren welke een grote kans maakten om tot een "crash" aanleiding te geven.

4. Lors des cinq dernières années, cela ne s'est produit qu'une seule fois, en octobre 2011, avec un avion de type MD11. Dans ce cas-ci, 26.000 tonnes de carburant ont été déversées à haute altitude au-dessus de la Mer du Nord. L'avion, à bord duquel se trouvaient 5 personnes (équipage compris), a atterri avec 71.000 tonnes de carburant à bord.

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

4. Tijdens de afgelopen vijf jaar gebeurde dit slechts één keer, nl. in oktober 2011 met een MD11. Er werd toen 26.000 ton brandstof op grote hoogte boven de Noordzee geloosd. Bij de landing was er nog 71.000 ton brandstof aan boord en 5 personen (inclusief bemanning).

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET