

Rapport de la réunion ACRB – DGTA
du 12 juin 2007 au CCN Bruxelles

Présents :

DGTA : J. Kneepkens (Directeur général), M. Haerynck, M. De Smet, N. Ringoir, M. Stevens, D. Maniquet.

ACRB : V. Wieme, J. van de Woestijne, L. Berger, P. Pauwels, J. Servais, D. Voortman, C. De Vries, J. Janda, G. Ivens, L. Van Geyte

Introduction

Accueil par monsieur Kneepkens.

Il souhaite une entrevue tous les 6 mois, avec un programme d'action sur base des informations des deux parties avec un suivi continu au cours duquel on recherchera également des informations à l'étranger pour pouvoir profiter de leur expérience et de leurs décisions pratiques.

V. Wieme remercie monsieur Kneepkens pour cette initiative et espère des contacts fructueux et durables.

On passe ensuite à l'examen de l'agenda proposé.

1. Réglementation européenne – Diffusion des informations

La DGTA confirme que le secteur des sports aériens est mieux informé que l'Administration. La DGTA va rechercher comment combler cette lacune.

2. Doc. COM 579

Aucune information à recevoir de la DGTA. Les candidatures de la DGTA aux groupes de travail EASA ont été refusées. DGTA est d'avis que le groupe des industries et des pratiquants est beaucoup mieux représenté que les administrations. (*Les administrations sont cependant majoritaires au nombre de groupes de travail et de sous groupes*)

JKN est le représentant de la Belgique au conseil de direction d'EASA.

A. Van Hove est le représentant de la Belgique au « groupe de travail Aviation ».

JKN déclare que la DGTA entend jouer, à l'avenir, un rôle dynamique dans les prises de décisions politiques et que l'Administration veut collaborer d'une manière structurée.

3. Règ. EU 2320/2002 Sécurité des aéroports

F. Durinckx est responsable pour toute la problématique de la sécurité. On n'attend aucun changement drastique en ce qui concerne les aéroports privés et sportifs.

4. Règ. EU 785/2004 Obligation d'une couverture minimum en RC

VW revient sur la demande, prévue dans la réglementation, de rechercher comment une couverture moindre pourrait être autorisée à certaines catégories d'aéronefs et fait part

des difficultés rencontrées pour obtenir une entrevue à ce sujet.
Un possible malentendu concernant un avis d'Aviabel doit être corrigé. (Le plafond prévu de 250 000 SDR a bien produit une hausse sensible des primes)

- ➔ Le service juridique de la DGTA doit étudier à nouveau ce dossier.
- ➔ ACRB donne des informations sur la manière dont cette question a été traitée à l'étranger.
Contact : Mr Haerynck
Timing : 15 juillet

5. A.R. 14-02-2001 Tarifs des prestations

Demande pour qu'une distinction soit faite entre le transport aérien et le sport aérien lors des futures enquêtes et discussions au sujet des tarifs de prestations

JKN annonce que la prochaine définition de l'EASA au sujet des activités commerciales et non commerciales aura son effet. Cependant une étude est en cours sur tout le système des tarifs pour arriver à des récupérations de 50-80-100 %.

Timing de la nouvelle réglementation : juin 2008.

Contact : Mme Van den Broeck – À l'automne elle organisera une entrevue à ce sujet.

6. Évolution des A.R. annoncés au sujet des sports aériens

Le Ministre a envoyé la semaine passée les projets au Conseil d'État pour avis.

Selon MST, ces dossiers ne peuvent plus être traités comme « affaires courantes » et il faudra attendre le prochain ministre.

Mr Haerynck déclare qu'il sera possible de transférer les données électroniques concernant les actuels pilotes d'ULM's vers l'organisation qui gèrera les licences à l'avenir. Les détails seront mis au point en temps voulu.

7. Cartes aériennes

Demande de publication de cartes « Low Air » mises à jour, avec les LFA Golf et les emplacements des terrains de modélisme. Il n'existe même aucune carte OACI.

- ➔ L'ACRB doit fournir un modèle, un projet des cartes souhaitées/demandées.

Contact: Mr de Clippel

Timing: asap

8.1. Cir. GDF-01 Aéromodélisme

- Accord pour modifier les normes de bruit en fonction des règlements des régions.
- Demande de modifier la hauteur maximum de vol de 100 m actuellement jusqu'à 200 m lors des compétitions sous réserve de publication d'un Notam.

- ➔ Sera examiné par Mr De Clippel.

Problème suite au grand nombre de Notams.

8.2. Cir. GDF-04 Terrains privés

Les problèmes de la version actuelle sont ébauchés. Malgré les informations des sports aériens, le problème ne fait pas l'objet d'un débat. Beaucoup de problèmes sont rencontrés avec la réglementation actuelle et un règlement réaliste est nécessaire.

JSE fait remarquer qu'un écrit du précédent directeur général disant de « ne pas interpréter trop strictement les règles » peut avoir de lourdes conséquences.

→ JKN décide que Mr De Clippel organisera très prochainement une concertation à ce sujet.

CDV demande des informations sur l'intervention de la DGTA dans l'implémentation des éoliennes. DLA déclare que la DGTA est consultée mais que ceci n'est qu'une partie de la problématique générale des nuisances autour des aérodromes et que ce problème n'est pas résolu.

8.3 Cir. FCL 27 – Remorquage des planeurs.

Demande de révision urgente. Les exigences au point de vue expérience sont plus que quadruplées. Les raisons n'en ont jamais été connues et la fédération de vol à voile n'a pas été consultée. Des alternatives déjà présentées comme l'utilisation d'un manuel de pilote remorqueur, n'ont jamais été prises en considération.

Un nouveau projet est présenté où il est également tenu compte des critères à l'étranger.

→ Mr Haerynck examinera le projet de la FBVV et donnera son feedback pour le 01/08.

→ La FBVV après avis de MHA fera également suivre son projet au groupe de travail EASA FCL-001.

8.4 Travail aérien

On revient sur les propositions de la DGTA du 13-10-2006 et sur les réactions du secteur sportif demandant une nouvelle concertation. Depuis nous n'avons reçu aucune nouvelle.

NRI déclare qu'une discussion interne est en cours.

→ JKN décide que DGTA aura un second projet prêt pour le 01/10 et qu'une entrevue suivra.

9. Examen médical PPL(A) pour les plus de 65 ans

Demande de modification de la loi belge suivant la modification des durées OACI/JAR-FCL : 12 mois au lieu de 6. Mr Haerinck confirme que la législation belge est en cours et que la modification de l'A.R. sera effectuée. Il faut tenir compte du temps de mise en vigueur d'un A.R....

10. Problématique des ballons :

La situation pour les licences et le contrôle technique entre les sportifs et les professionnels est très complexe et devrait être revue.

→ GIV /LVG feront un inventaire des problèmes en vue d'un nouvel entretien avec DGTA.

11. Remorquage avec ULM /Motoplaneurs

Demande par les ULM's et la fédération de Vol à Voile de pouvoir remorquer en Belgique avec des ULM's et des motoplaneurs comme cela se fait en DE, CH. etc.

L'initiative, entreprise il y a quelques années, avait été stoppée par la DGTA.

→ Accord de la DGTA pour rediscuter le dossier.

JJA coordonne et réactualise toutes les données

Transmission de tout à MHA

Timing : 01/09.

12. Discussions DGTA/ IBPT

Il y a des lacunes dans l'archivage des examens à l'IBPT.

MHA annonce que la DGTA a quelques dossiers de radio examens de candidats qui ont également subi un examen théorique à la DGTA.

- ➔ Les titulaires d'une licence radio qui ne sont pas PPL doivent eux-mêmes conserver une copie de leur licence.

13. Organisation de la structure des discussions.

- ➔ La discussion d'aujourd'hui est un exemple de base.

14. OACI Language proficiency.

Ce point est ajouté à l'ordre du jour.

L'information a été obtenue de la FAI et de EAS qu'à partir de mars 2008, tous les détenteurs d'une licence de pilote privé ou d'un rang plus élevé devront être examinés au sujet de leur connaissance de la langue anglaise.

MHA fait part qu'aucune solution /accord n'a été trouvé au niveau EU et que la DGTA avait décidé de suivre les procédures suivantes :

- Tout titulaire d'une licence radio qui a présenté son examen en anglais sera automatiquement classé en niveau 4 de proficiency suivant les « grandfather rights »
- Dans les 5 ans, chaque titulaire devra subir un test (compte tenu de la date d'expiration de sa licence).
- On cherche un institut qui pourrait organiser ce genre de test (par ex. Belgocontrol trainingcenter)
- Les nouveaux licenciés devront se soumettre directement au test.

Conclusions :

JKN remercie les participants pour leur apport et est d'avis que ce genre de rencontre peut engendrer une collaboration constructive.

Il demande clairement qu'au cas où un problème ne peut trouver de solution avec la direction concernée et n'est pas abordable au cours de la réunion semestrielle, de démarrer ce qu'il appelle une « ultime procédure » avec une rencontre entre quatre yeux entre lui-même et le président de l'ACRB, de façon à pouvoir, sur base d'un gentlemen agreement dénouer la situation. Ceci afin de prévenir les interventions vers les cabinets et autres instances externes qui ne peuvent que compliquer la marche des affaires.

L'ACRB se déclare d'accord avec cette façon de voir les choses.

V. Wieme
Président ACRB

Jo Van de Woestijne
Secrétaire général ACRB

P. Pauwels
Rapporteur

Traduction en français par J. SERVAIS

