



Jaarverslag 2006



Inhoud

Jaarverslag 2006

Enkele belangrijke data	2
Belgocontrol in het kort	4
Directiecomité en Raad van Bestuur	6
Mededeling van de Voorzitter	7
Beheersverslag	9
Corporate governance	13
Activiteitenverslag	
Operationele prestaties	18
Luchtvaartveiligheid	22
Klantgerichtheid	24
Human Resources	28
Technologie en systemen	31
Gemeenschappelijk Europees Luchtruim	36
Verslag van het College van Commissarissen	39
Jaarrekening	41
Samenvatting van de waarderingsregels	47
Glossarium	52

Belgocontrol

Zetel • C.C.N. Vooruitgangstraat 80/2 • B-1030 Brussel
Exploitatiezetel • Tervuursesteenweg 303 • B-1820 Steenokkerzeel
Tel. +32 2 206 21 11 • Fax +32 2 206 22 88 • www.belgocontrol.be

De mediatheek van het nieuwe Opleidingscentrum van Belgocontrol te Steenokkerzeel die in 2006 in dienst werd gesteld, is voor alle personeelsleden een bron van informatie over onze activiteitensector.

Enkele belangrijke data van het jaar 2006

1 januari 2006

Het nieuwe nationale eenheidstarief van België voor 2006 wordt van kracht (vastgesteld binnen Eurocontrol) voor het en-route verkeer. Het bedraagt 76,78 €, een daling met maar liefst 7,9%, terwijl het Europese gemiddelde 3,50% daalt. Deze prestatie is des te opmerkelijker omdat het bedrijf één van de meest complexe luchtruimen van Europa beheert.

28 februari 2006

Het Koninklijk Besluit van 14 februari gaat in, waarmee de toezichhoudende instantie voor de luchtverkeersleidingdiensten wordt ingesteld (TILN). Deze wordt onder de autoriteit van het DGLV geplaatst en is het nieuwe officiële orgaan belast met de audits met het oog op het verkrijgen van de Europese certificering. Belgocontrol moet zich, in navolging van de andere ANSP's in Europa, conform maken aan de gemeenschappelijke vereisten bepaald in een Verordening van de Europese Commissie gepubliceerd in december 2005.

21-23 maart 2006

Ons brede gamma van aangeboden opleidingen wordt uitgebreid met meteocursussen op maat van de ballonvaarders. Ze worden gegeven door onze meteodienst in het nieuwe Opleidingscentrum in Steenokkerzeel.

26-27 april 2006

Op een Eurocontrol Workshop te Toulouse wordt onze expertise in de kijker gezet wat betreft softwaretoepassingen binnen het Cascade-programma, waarvoor Belgocontrol als pionier haalbaarheidsstudies uitvoert inzake Air Ground Data Link voor de toekenning van push back en taxi clearances, en dit in samenwerking met SN Brussels Airlines.

17 mei 2006

Automatische meteosensoren worden in werking gesteld op de luchthaven van Brussel-Nationaal. Deze laten een efficiëntere verwerking van gegevens toe, alsook een betere dienstverlening die nauwer aansluit op de specifieke vragen van de klanten.

12 juni 2006

Het 'Safety comes First' Bulletin, het nieuwe driemaandelijks magazine voor het personeel verschijnt voor de eerste keer. Het is geheel gewijd aan de veiligheid van het luchtverkeer en wil de bedrijfscultuur op dat vlak aanscherpen.

15 juni 2006

Belgocontrol plaatst een bestelling bij Thales ATM voor de migratie van de processen en de functionaliteiten van het CANAC Automation System (het centrale systeem van het nationale luchtverkeersleidingcentrum dat de radar- en vliegplangegevens verwerkt) naar een nieuw platform dat bestaat uit pc's die onder Linux worden beheerd.

22 juni 2006

De Raad van Bestuur beslist om zijn strategie te herzien inzake de uitrusting van het nieuwe en-route luchtverkeersleidingcentrum CANAC 2: er zal een beroep worden gedaan op een professionele integrator voor de levering van een 'kant-en-klaar' centrum in plaats van een geleidelijke evolutie.

26 juni 2006

Het WAN-netwerk (Wide Area Network) wordt in dienst gesteld in alle regionale luchthavens, wat toelaat om het geheel van de sites van Belgocontrol met elkaar te verbinden. De doelstelling is om het geheel van de operationele toepassingen van het bedrijf te integreren, wat een beter beheer en een optimalisatie van de lijnen toelaat die de verscheidene sites met elkaar verbinden.

27 juni 2006

De veiligheid van de fysieke elementen wordt versterkt door de inwerkingstelling van de nieuwe wacht- en onthaalpost aan de ingang van de Belgocontrol-site te Steenokkerzeel, via de inschakeling van bewakers en veiligheidsprocedures.



1 juli 2006

Het officiële startschot wordt gegeven voor de haalbaarheidsstudie inzake het uitwerken van een functioneel luchtruimblok (FAB), de FAB Europe Central, tussen de Benelux-landen en Duitsland, daarbij inbegrepen het luchtruim beheerd door Eurocontrol vanuit het verkeersleidingcentrum te Maastricht (MUAC). De deelnemers aan deze studie, waaronder Belgocontrol dat een belangrijke rol op zich neemt, kregen op 9 november het gezelschap van Frankrijk en Zwitserland.

7 juli 2006

Bestelling van een nieuw, volledig geautomatiseerd ATIS-systeem voor de luchthaven van Oostende. De ATIS-berichten zijn bestemd voor de piloten die de luchthaven van Oostende naderen of van daaruit vertrekken en bevatten informatie die enerzijds betrekking heeft op de weersomstandigheden en anderzijds op de toestand van de luchthaven.

17 & 18 september 2006

De eerste externe gasten nemen hun intrek in het Verblijfscentrum van de site van Belgocontrol te Steenokkerzeel, waar 26 kamers zijn ingericht voor externe studenten.

25 september 2006

Ingevolge de beslissende inspectievlicht kon het nieuwe ILS-systeem (Instrument Landing System) van de baan 25L op Brussel-Nationaal in dienst worden gesteld, en dit voor de operaties van categorie I. Het einddoel is om opnieuw te beschikken over een volwaardig landingsysteem van categorie IIIB voor eind 2007.

25 september 2006

Voor wat betreft de aanbesteding van CANAC 2, heeft Belgocontrol gekozen voor een 'onderhandelingsprocedure met bekendmaking'. De drie geselecteerde bedrijven hebben het bestek op 25 september 2006 ontvangen en konden tot eind november hun offerte indienen.

28 september tot 13 oktober 2006

De eerste reeks selectietests vindt plaats in het kader van het vergelijkend wervingsexamen voor aspirant-luchtverkeersleiders. Ingevolge de grote wervingscampagne georganiseerd in de zomer van 2006, schreven zich meer dan 1.300 kandidaten in.

23 november 2006

Levering en installatie van het testplatform voor het nieuwe digitale spraakcommunicatiesysteem VCS-b (Voice Communication System bravo) bestemd voor de radiocommunicaties tussen de luchtverkeersleiders, de verscheidene luchtverkeersleidingcentra en de piloten met als doel om de nieuwe software te testen en indien nodig de functionaliteiten ervan aan te passen.

22 december 2006

Afwerking van de installatie van de uitrustingen voor de traininguitkijkpost gesitueerd op de 10^e verdieping van de controletoren van Brussel-Nationaal, en dit voornamelijk voor opleidingsdoeleinden. Er werd tevens een sector ontworpen en ingericht die specifiek is gewijd aan onderzoek en ontwikkeling.



Belgocontrol in het kort

Ons luchtruim: het meest complexe van Europa

De bestaansreden van Belgocontrol, autonoom overheidsbedrijf opgericht in oktober 1998, is de veiligheid te waarborgen: veiligheid van het luchtverkeer, van de passagiers en van de overvlogen bevolking.

Het bedrijf beheert het burgerlijke gecontroleerde luchtruim tot vlieg-niveau 245 (8.000 meter) voor België en tussen de vliegniveaus 135 en 245 (4.500 en 8.000 meter) voor het groothertogdom Luxemburg. Het verkeersleidinggebied boven niveau 245 behoort tot de bevoegdheid van het luchtverkeersleidingcentrum van Eurocontrol te Maastricht (Nederland) waaraan België het beheer van het luchtverkeer in dit hogere luchtruim heeft gedelegeerd. Belgocontrol verzekert van zijn kant de vlotte doorstroming, de capaciteit en de stiptheid van het 'en-route' luchtverkeer en het naderingsluchtverkeer in het luchtruim waarvoor het verantwoordelijk is, en controleert het verkeer op de vijf Belgische openbare luchthavens, namelijk permanent te Brussel-Nationaal, Antwerpen, Charleroi en Oostende, en te Luik elke nacht tijdens de week, alsook tijdens de weekends (tijdens de week verzekeren de militairen de verkeersleiding overdag).

Belgocontrol levert talrijke andere diensten aan de gebruikers van het luchtruim: nauwkeurige, betrouwbare luchtvaart- en meteorologische informatie in real time, hetgeen nodig is voor een veilige vlucht. Bovendien is het bedrijf verantwoordelijk voor het beheer van het geheel van de communicatie-, navigatie- en surveillancesystemen die nodig zijn voor het uitoefenen van zijn activiteiten.

Onze dienstverlening is voornamelijk bestemd voor de gebruikers van het luchtruim, de Belgische luchthavens en de overheid, zonder daarbij alle andere stakeholders te verwaarlozen, zoals de algemene en sportluchtvaart, waaraan het bedrijf luchtvaart- en meteorologische informatie verstrekt.

Doorheen 2006 heeft Belgocontrol zijn inspanningen voornamelijk gewijd aan de ontwikkelingen in het raam van de beschikkingen van het

Gemeenschappelijk Europees Luchtruim om zo goed mogelijk aan de vereisten van zijn klanten tegemoet te komen.

Zo hebben wij vanaf 1 juli 2006, in samenwerking met de ANSP's van de Benelux en Duitsland en het MUAC-centrum van Eurocontrol te Maastricht, de vertegenwoordigers van de overeenstemmende staten en de militairen, een haalbaarheidsstudie opgestart voor de oprichting van een gemeenschappelijk FAB (functioneel luchtrumblok), het FAB Europe Central, met als doel om meer capaciteit, veiligheid en economische efficiëntie te bereiken in het Europese luchtruim. Kort daarna vervoegden Frankrijk en Zwitserland de studiegroep. In dat kader is Belgocontrol voorzitter van meerdere werkgroepen en beslissingsorganen, wat ons de gelegenheid geeft om onze professionaliteit, onze expertise als verstrekker van luchtverkeersleidingdiensten en ons vermogen om te functioneren in een multiculturele omgeving, in een helder daglicht te stellen, waarbij ook het voortbestaan van het bedrijf wordt verzekerd volgens de waarden en visie die het bedrijf na aan het hart liggen.

Onze Missie

Het waarborgen van een constante en uitmuntende luchtverkeersleiding door voortdurend onze processen te optimaliseren zonder daarbij de veiligheid en de efficiëntie van onze dienstverlening in het gedrang te brengen.

Onze Visie

Belgocontrol wil de referentie zijn voor het verlenen van veilige en efficiënte luchtverkeersleidingdiensten, gedreven door de verwachtingen van zijn klanten en stakeholders.

Het 'Single European Sky' programma van de Europese Commissie zal bepalend zijn voor onze rol in het gemeenschappelijk Europees luchtruim van morgen.

Voor Belgocontrol is dit de opportuniteit om zijn positie als erkende professionele partner te versterken in het meest complexe deel van het Europese luchtruim.



Belgocontrol wil als een geïntegreerde dienstverlener een actieve rol spelen in de snel evoluerende luchtvaartsector en zijn deskundigheid op internationaal niveau valoriseren.

Onze Waarden

Wij maken de verwachtingen van onze klanten tot de kern van onze strategie: veiligheid, efficiëntie en capaciteit.

Wij verzekeren permanent een uitmuntend prestatieniveau gebaseerd op de volgende principes:

- veiligheid als topprioriteit
- verantwoorde kostenbeheersing
- performantie afgestemd op de vraag
- integrale kwaliteitszorg met continue verbetering als motor
- technologische uitrustingen die een maximale graad van interoperabiliteit beogen
- motiverend management en leiderschap
- samenwerking met alle stakeholders.

Wij streven naar een permanente verbetering van onze bedrijfscultuur. Wij creëren een klimaat dat de persoonlijke ontplooiing van onze medewerkers aanmoedigt.

Wij zijn ons ervan bewust dat het financiële resultaat van het bedrijf van levensbelang is.

Wij zijn trots op de sociaal-economische rol die we spelen en op onze bijdrage tot het algemene welzijn.

Belgocontrol oefent zijn activiteiten uit vanop negen sites in België. De exploitatiezetel is gelegen te Steenokkerzeel waar het merendeel van de activiteiten van het bedrijf verenigd zijn: de controletoren voor Brussel-Nationaal, het nationale luchtverkeersleidingcentrum (CANAC) en zijn uitbreiding, het opleidingscentrum, de administratie, alsook het restaurant en verblijfscentrum.

Belgocontrol verzekert de luchtvaartveiligheid vanuit het nationaal luchtverkeersleidingcentrum te Steenokkerzeel en op de vijf openbare Belgische luchthavens. Te Brussel-Nationaal hebben de torenverkeersleiders een ideaal zicht op alle bewegingen aan de grond.

ENKELE KERNCIJFERS VOOR 2006

Bedrijfsopbrengsten:	194.918.358,49 €
Bedrijfskosten:	191.162.713,45 €
Bedrijfsresultaat:	3.755.645,04 €
Resultaat van het boekjaar:	-53.909,90 €
Aantal personeelsleden:	1.002 (*)
Aantal bewegingen in het CANAC-luchtruim in 2006:	542.937
Aantal bewegingen op de luchthaven van Brussel-Nationaal in 2006:	254.770
Aantal bewegingen op de Belgische regionale luchthavens in 2006:	278.212

* waarvan 89 in disponibiliteit, loopbaanonderbreking of gedetacheerd.

Directiecomité en Raad van Bestuur



Directiecomité

Van links naar rechts:

Jan COTTYN, Directeur generaal – Uitrustingen
Raoul VERSCHUEREN, Directeur generaal – Administratie en Financiën
Jean-Claude TINTIN, Afgevaardigd Bestuurder
Bernard ALLOO, Directeur generaal – Operaties

Raad van Bestuur

Van links naar rechts

Jean-Claude FONTINOY, Bestuurder
Vincent URBAIN, Bestuurder
Frans ROCHTUS, Bestuurder
Raf VERMEIRE, Bestuurder
Jean-Claude TINTIN, Afgevaardigd Bestuurder
Hugo VAN BEVER, Bestuurder
Charles-Louis d'ARENBERG, Voorzitter
Thierry PAELINCK, Bestuurder
Luc LAVEYNE, Bestuurder
Luc MABILLE, Bestuurder

Regeringscommissaris

Jan CORNILLIE



Mededeling van de Voorzitter

2006 was een jaar van contrasten voor Belgocontrol. De twee segmenten van de luchtverkeersleidingsactiviteit hebben opnieuw een verschillend ontwikkelingsritme gekend.

Onze "en-route" activiteiten

Met een volumegroei van 7,9% in vergelijking met 2005 en 4,4% boven de vooruitzichten was 2006 voor ons "en-route" segment een zeer gunstig jaar. Volgens de laatste groeiprognoses wordt er voor het lopende jaar reeds een groei van 4,8% verwacht.

Zoals in 2005 vertegenwoordigden de overvluchten – vluchten die enkel ons nationaal grondgebied overvliegen – meer dan 80% van het aantal service units dat behandeld werd door ons activiteitensegment "en-route". De intensiteit van de overvluchten langs onze Oost-West-Oost as die er 64% van vertegenwoordigen, geven de groei weer van onze belangrijkste "en-route" klanten.

Het gedeelte van de "en-route" activiteit dat in België eindigt kent met 2,4% een meer gematigde groei.

Het blijft dus van het allergeenste belang dat deze parameters geïntegreerd worden in onze toekomstige ontwikkelingsstrategie om rekening te houden met de zeer sterke en zeer rendabele vraag op onze belangrijkste verkeersas.

Op basis van de gegevens die aangeleverd worden door onze nieuwe analytische boekhouding kan vastgesteld worden dat de beheersing van de aan Belgocontrol toe te schrijven kosten een redelijke evolutie heeft gekend. Abstractie gemaakt van uitzonderlijke of niet operationele factoren zijn deze kosten slechts met 2,1% gestegen ondanks een verhoging van onze structurele kosten verbonden o.a. aan onze investeringsbeslissingen, waaronder de nieuwe site van Steenokkerzeel.

De prijsevolutie van onze service units weerspiegelt het resultaat van onze inspanningen op gebied van de kosten evenals van de gunstige evolutie van het luchtverkeer. Voor 2007 werd de prijs van de service units vastgesteld op € 70,79 op basis van de prognoses die op 26.10.2006

door de Raad van Bestuur werden weerhouden. Dit betekent een daling van 7,8% in vergelijking met 2006. Over de laatste vier jaar daalden onze tarieven dus met 25%, wat bijgedragen heeft tot een verhoogde aantrekkingskracht van ons luchtruim voor onze klanten. Met voldoening stelt de Raad van Bestuur de gunstige evolutie vast van de activiteiten van het "en-route" segment van het bedrijf, dat 81% van zijn zakencijfer vertegenwoordigt.

Onze TNC controleactiviteiten

Onze landings- en opstijgingsactiviteiten te Brussel-Nationaal, die in 2006 15,8% van ons zakencijfer hebben uitgemaakt, kenden opnieuw een quasi nulgroei. Deze evolutie geeft aanleiding tot enige ongerustheid voor de toekomst gelet op het aangekondigde vertrek van DHL vanaf 2008. Anderzijds zijn onze landingstarieven geblokkeerd op het niveau van 2003 waardoor zij niet langer volstaan om de evolutie van onze exploitatiekosten te dekken. Ten slotte belasten andere structurele factoren aanzienlijk de balans van deze activiteitensector. Inderdaad, de niet vergoede diensten die Belgocontrol moet verzekeren krachtens de bestaande wetgeving hebben een belangrijk structureel deficit gegenereerd.

Als gevolg van het eind 2006 door de Europese Commissie aangenomen nieuw Europees Reglement met betrekking tot de tarifiering en op vraag van de Minister van Mobiliteit, is Belgocontrol een dialoog gestart met de overheid. Op 7 februari 2007 heeft de Raad van Bestuur een gedetailleerd rapport in die zin goedgekeurd. Het betreft een belangrijke uitdaging voor Belgocontrol in 2007 die alle aandacht van de overheid en van de organen van het bedrijf zal vergen.

De ongunstige evolutie van onze TNC activiteiten, zowel conjunctueel als structureel, liet toe slechts een bedrijfsresultaat van € 3,7 miljoen te realiseren. Na aftrek van uitzonderlijke kosten voor een bedrag van meer dan € 3,4 miljoen, heeft Belgocontrol slechts een net in evenwicht zijnd nettoresultaat kunnen bereiken. In 2007 zullen de Raad van Bestuur en de directie al hun aandacht besteden aan het uitwerken van de noodzakelijke correcties die hieraan moeten aangebracht worden.

De Raad van Bestuur heeft in 2006 negen maal vergaderd. In overeenstemming met het bedrijfscharter van Belgocontrol werd er opnieuw gedurende gans het afgelopen jaar bijzondere aandacht besteed aan de luchtveiligheid. De performantie-indicatoren die de voorbije jaren ontwikkeld werden laten uitschijnen dat het aantal gerapporteerde incidenten zich binnen de opgelegde parameters bevindt. De incident rapporteringprocessen – een fundamenteel element dat de onmisbare transparantie moet verzekeren – werden progressief verbeterd gedurende het afgelopen jaar.

De Raad van Bestuur heeft zich eveneens intens bezig gehouden met het Ondernemingsplan evenals met het nieuwe Europese tarifieringsstelsel dat aangenomen werd bij Europees Reglement van 6 december 2006. Niet minder dan 7 vergaderingen van de Raad en het Strategisch comité werden hieraan gewijd. De kostenfactoren die aan het bedrijf eigen zijn werden minutieus geanalyseerd terwijl het concept "Revenue management", gelanceerd in 2005, nog verfijnd werd.

In het kader van het Strategisch comité werd de problematiek van het "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim" in detail bestudeerd. De toekomstige oprichting van een "Functional Airspace Block" tussen Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland is van start gegaan door de lancering van een gedetailleerde haalbaarheidsstudie. Belgocontrol heeft zich hierin volop geëngageerd wat het bedrijf zal toelaten de contouren hiervan bij te stellen door zijn eigen noden te integreren. Zo ook zal rekening kunnen gehouden worden met de bijzonderheden van ons luchtruim. Over de integratie van het burgerlijke en militaire luchtruim hebben eveneens talrijke contacten plaatsgevonden met de overheid. Een consensus zal in de komende maanden moeten worden gevonden.

De Raad heeft zich eveneens gebogen over het Investeringsplan 2006-2010 van het bedrijf dat een oriëntatiewijziging gekend heeft met betrekking tot de planning van het nieuwe controlecentrum CANAC. Een beslissing van de Raad van 24 mei 2006 heeft deze wijziging geformaliseerd. Op vraag van de Raad en na analyse door het Auditcomité heeft

de directie het optimalisatieproces van het voorziene investeringsprogramma, waarvan het bedrag uitkomt op € 240 miljoen, voortgezet. De optimale integratie van het bedrijf in het Europese gebeuren hangt af van een uitmuntend eindresultaat van deze inspanningen.

Naast de ontwikkeling van processen die een goede controle van het bouwprogramma van het nieuwe operationele centrum van Belgocontrol te Steenokkerzeel mogelijk maken, heeft het Auditcomité een nieuw Auditcharter uitgewerkt. Dit Charter, dat goedgekeurd werd door de Raad van Bestuur van 14 december 2006, laat een betere afbakening toe van de bevoegdheden van de verschillende controleorganen die werkzaam zijn binnen het bedrijf evenals de invoering van een Interne Audit.

In 2006 kwam het Paritair comité 6 maal samen. De binnen dit Comité opgerichte werkgroepen zijn er in het afgelopen jaar in geslaagd een nieuwe arbeidsovereenkomst op te stellen die op 23 april 2007 aangenomen werd. Deze werkgroepen evenals de formele en informele contacten die er bestaan binnen het bedrijf hebben een open en constructieve dialoog tussen de vertegenwoordigers van het personeel en de directie mogelijk gemaakt. Een goed intern begrip van de uitdagingen waarmee het bedrijf geconfronteerd wordt en flexibiliteit op alle niveaus blijven de belangrijkste troeven voor zijn succes in de toekomst. De verantwoordelijkheidszin van de sociale partners en de inzet van gans het personeel van Belgocontrol waren hiervan de beste garantie in 2006. Waarvoor onze dank!

Ik wens eveneens mijn erkentelijkheid uit te drukken aan de leden van de Raad van Bestuur en aan de hogere directie voor hun professionele houding en hun toewijding aan de belangen van de onderneming. Hun scherpzinnigheid zal de beste waarborg zijn voor een optimale ontwikkeling van Belgocontrol gelet op de huidige en toekomstige uitdagingen. ■

Beheersverslag betreffende het boekjaar 2006

Flight No.	Origin	Destination	Arrival/Departure	Status
07R L1	CIV4J	7130	1500	AIR T1
07L A7	SOPOK2J	0110	1553	1522 AIR T1
07R L1	SOPOK2J	0116	1503	AIR T1
07L P1R	SOPOK2H	0107	1515	AIR T1
07R L1	SPI2J	7104	1507	1515 AIR T1
07R L1	CIV4J	7143	1512	AIR T1
07R C6	NIK1H	7102	1510	1520 AIR T1
07R L1	CIV4J	7151	1507	AIR T1
07R L1	SOPOK2J	7106	1508	1515 AIR T1
07R L1	HELEN4H	4402	1510	1520 AIR T1
07R L1	SOPOK2J	0105	1519	1510 AIR T1
07R L1	DENUT4H	4404	1526	1530 AIR T1
07R C6	SPI2J	7145	1515	1525 AIR T1
07R L1	NIK1H	7131	1525	1530 AIR T1
07R C6	SPI2J	7113	1523	1530 AIR T1
07R L1	HELEN4H	4424	1522	1530 AIR T1
07R L1	SOPOK2J	0115	1521	1538 AIR T1
07R L1	HELEN4H	4425	1530	1540 AIR T1
07R L1	LN02J	7137	1535	1545 AIR T1
07R L1	SOPOK2J	7107	1530	1540 AIR T1
07L B7	CIV4H	7184	1530	AIR T1
07R L1	ROUSY3J	7133	1536	1545 AIR T1

Terwijl 2005 het jaar was waarin onze nieuwe site plechtig werd ingehuldigd en het personeel naar onze nieuwe infrastructuur verhuisde, werd het geheel in 2006 afgewerkt. De omgevingswerken, de beveiliging van de site en van de gebouwen, alsook verscheidene kleine werken waren de finishing touch voor dit prachtige, heel functionele architectonisch geheel, dat werd ontworpen en uitgevoerd met zorg voor de beste prijs/kwaliteit verhouding zowel wat de investering als het onderhoud betreft. Niet alleen heeft het personeel de voldoening om voortaan te kunnen werken in vaak echt betere omstandigheden, maar we zijn ook trots op onze site en hij wekt de bewondering op van alle bezoekers. De kwaliteit van onze infrastructuur laat ons inderdaad toe om talrijke internationale vergaderingen te verwelkomen, wat een positief effect heeft op onze positionering op Europees niveau.

Op 1 juli 2006 werd de uitvoerige haalbaarheidsstudie opgestart voor het oprichten van een Functional Block of Airspace (luchtruimblok) tussen Duitsland en de Benelux, met inbegrip van het door Eurocontrol gecontroleerde luchtruim vanuit het centrum van Maastricht. Frankrijk en Zwitserland hebben zich hierbij officieel aangesloten op 9 november 2006.

Deze studie wordt geleid door een "High Level Policy Group" (HLPG) bestaande uit de Directeurs-generaal Luchtvaart van de 6 betrokken landen en Eurocontrol, de Afgewaardigd Bestuurders van de 7 verstrekkers van luchtverkeersleidingsdiensten (ANSP) en vertegenwoordigers van de militairen van de 6 Staten.

Het inhoudelijk werk wordt geleverd door 7 groepen die samengesteld zijn uit de vertegenwoordigers van de verschillende ANSP's, soms uitgebreid tot de andere betrokken partijen.

Deze groepen zijn respectievelijk belast met de operationele, technische, financiële, human resources-, institutionele en reglementaire aspecten, of betreffen de burgerlijke en militaire samenwerking of de veiligheid. Belgocontrol heeft het voorzitterschap van de financiële groep toebedeeld gekregen, alsook het medevoorzitterschap van de "burgerlijke-militaire" groep en het voorzitterschap van de "Steering Group", de schakel tussen de werkgroepen en de HLPG. Daar komt nog bij dat onze talrijke experts omvangrijk werk hebben uitgevoerd in de verschillende

groepen. Dit getuigt van het engagement van ons bedrijf in deze haalbaarheidsstudie, waarvan de resultaten doorslaggevend zouden kunnen zijn voor onze toekomst.

Onze toekomst hangt ook af van de kwaliteit van onze uitrustingen, die het voorwerp hebben uitgemaakt van belangrijke investeringen tijdens de laatste jaren, onder andere voor de toren. Op 22 juni 2006 diende de Raad van Bestuur onze strategie te herzien i.v.m. het en-route verkeersleidingcentrum. In 1999, rekening houdend met de toenmalige context en met de resultaten van een studie uitgevoerd door de Consultant Arthur D. Little, had men gekozen voor een geleidelijke evolutie van ons CANAC-systeem. Zo werden sindsdien veel verbeteringen aangebracht in het kader van het project genaamd "CANAC Upgrade". Tekortkomingen van een onderaannemer, verantwoordelijk voor een centraal gedeelte van het project, hebben ons er jammer genoeg toe gedwongen om onze werkhypothesen opnieuw te overwegen via een risicoanalyse. Dit leidde tot het stopzetten van het project CANAC Upgrade en het uitschrijven van een offerteaanvraag voor de levering van een nieuw "kant-en-klaar" centrum. Drie firma's hebben een offerte ingediend op 30 november 2006 en de beoordelingsprocedure is lopend. Het ligt in de bedoeling om de bestelling te plaatsen in de loop van mei 2007 met het oog op een operationele indienststelling van het nieuwe centrum in maart 2009. Op basis van de beschikbare informatie medio 2006, was men van mening dat het nieuwe project tot een goed einde kon worden gebracht in het kader van de bestaande budgettaire enveloppe. We moeten inderdaad verduidelijken dat:

- omvangrijke sommen, voorzien voor nog uit te voeren ontwikkelingen, beschikbaar blijven;
- verschillende investeringen uitgevoerd in het kader van het CANAC Upgrade project nog steeds zullen worden gebruikt en dus niet moeten worden vervangen;
- het opzeggen van de talrijke consultancycontracten omvangrijke besparingen met zich meebrengt.

Dit gezegd zijnde, heeft het stopzetten van het project niettemin een negatieve impact van 1.539.273,05 € op het resultaat van het boekjaar 2006.

De internationale luchthaven Oostende-Brugge is één van de 5 openbare Belgische luchthavens waar Belgocontrol de luchtverkeersleiding verzekert. Deze luchthaven concentreert zich op cargovervoer maar heeft ook talrijke verbindingen met toeristische bestemmingen.

Onze omzet over 2006, zijnde 191.586.253,15 €, is gestegen met 1,04 % in vergelijking met vorig jaar.

Wat onze voornaamste activiteit betreft, de "en-route", overschreed het aantal gefactureerde service units de grens van 2 miljoen om af te kloppen op 2.079.843, ofwel een stijging met 151.674 units of + 7,86 %. Dit brengt ons bovenaan in het klassement, in vergelijking met Duitsland (+ 5,43 %), Nederland (+ 5,42 %), het Verenigd Koninkrijk (+ 3,79 %), Zwitserland (+ 3,40 %) en Frankrijk (+ 2,99 %), terwijl het gemiddelde van de Eurocontrol lidstaten + 4,53 % bedraagt. Rekening houdend met een merkbare vermindering van ons eenheidstarief, dat van 83,65 € in 2005 daalde tot 76,78 € in 2006, bedraagt onze en-route omzet 155.249.014,01 € ⁽¹⁾ versus 154.202.169,73 € voor het vorige boekjaar, ofwel een quasi status-quo (+ 0,68 %).

Voor Brussel-Nationaal stegen de landingsrechten met 0,47 % tot 30.344.180,70 €, aan een onveranderd tarief (sinds 2003). Dit betekent dat het aantal bewegingen is gestegen (+ 0,60 %) van 253.257 in 2005 tot 254.770 in 2006. Deze ontwikkeling is bijzonder bescheiden en geeft aan hoe moeilijk het is om de activiteit weer aan te zwengelen na de gebeurtenissen van 2001. Onze ongerustheid is des te groter aangezien DHL een belangrijk deel van zijn activiteiten naar Leipzig wil verhuizen in 2008 en 2009. We volgen dan ook zeer nauwgezet de inspanningen van de luchthavenbeheerder om nieuwe luchtvaartmaatschappijen aan te trekken, met name in de low-cost sector.

Ten slotte kan de stijging van de omzet ook worden verklaard door een stijging met 542.235,55 € op het niveau van de doorfacturaties van de personeelskosten. Dat komt enerzijds door de terbeschikkingstelling aan de BSA (Belgian Supervisory Authority) van 3 personen sinds midden 2006 en anderzijds door de stijging van het aantal personeelsleden in de regionale luchthavens.

Met een totaal van 191.162.713,45 € geven de bedrijfskosten van het jaar 2006 een stijging te zien met 6.147.884,36 € (ofwel + 3,32 %) in vergelijking met 2005. Wat de diensten en diverse goederen betreft, die 60.082.316,64 € bedragen, wordt een daling met 2.474.098,17 € (ofwel -3,95 %) vastgesteld, verdeeld als volgt: een kwart op het niveau van de bijdrage aan Eurocontrol en drie kwart voor de consultancy-

kosten ingevolge het stopzetten van het project CANAC Upgrade op.cit.

In 2006 bedragen de personeelskosten 102.926.192,47 €, ofwel een stijging met 2,40 % gespreid over het geheel van de samenstellende delen van de rubriek.

In toepassing van het K.B. van 10 november 2004 tot benoeming van de voorzitter en de leden van de Raad van Bestuur en de gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol, kregen de leden van de Raad in 2006, de Afgevaardigd Bestuurder daarbij niet inbegrepen, een globaal bruto bedrag van 210.156,52 uitgekeerd waarvan 69.337,96 € voor de Voorzitter, zowel voor hun deelname aan de vergaderingen van de Raad als aan die van het auditcomité, het strategisch comité en het remuneratiecomité inzake corporate governance. De 4 leden van het Directiecomité samen hebben een globaal bruto totaal bedrag ontvangen van 878.846,37 € waarvan 281.783,85 € voor de Afgevaardigd Bestuurder. Deze bedragen omvatten de rechtstreekse en onrechtstreekse geldelijke voordelen gekoppeld aan hun functie binnen het Directiecomité. De mandaten uitgeoefend door drie van de leden binnen de Raad van Bestuur van de C.V. BEAC worden niet vergoed en geven geen aanleiding tot eender welk voordeel.

De afschrijvingen registreren een toename met 9,44 % en komen op 25.223.412,26 € uit. Bijna de helft van deze evolutie situeert zich op het niveau van de nieuwe gebouwen afgeschreven in 2005 al naargelang ze in gebruik werden genomen. Hierbij was 2006 het eerste jaar van volledige afschrijvingen. Het saldo kan worden verklaard door de indienststelling eind 2005 van nieuwe radaruitrustingen en navigatiehulpmiddelen. Er zijn waardeverminderingen op handelsvorderingen geboekt ten laste van het boekjaar 2006 ten belope van 752.798,31 €, voornamelijk wat betreft de en-route vergoedingen.

De voorzieningen voor risico's en kosten bedragen 1.265.726,34 € in 2006, tegen een terugname van -1.685.412,52 € in 2005, of een verschil van 2.951.138,86 € dat het resultaat van het boekjaar negatief beïnvloedt.

⁽¹⁾ Na aftrek van regularisaties betreffende vorige boekjaren en van het te veel ontvangen, te ristoreren via het correctiemechanisme 2006-2008.



Copyright: Nik Deblauwe

Over het geheel genomen, kan dit verschil worden verklaard door een vermindering van het gebruik van de "55+"-provisies ten belope van 491.265,09 € en door de oprichting van een provisie voor sociale lasten voor een bedrag van 729.966,90 € in het kader van de CAO 2006-2008 waarover nog steeds werd onderhandeld bij de afsluiting van het boekjaar. Bovendien werd een voorziening voor risico's en kosten geboekt ten belope van 1.729.906,87 € in het kader van geschillen met verscheidene leveranciers en inzake onroerende voorheffing. Het bedrijfsresultaat voor 2006 bedraagt 3.755.645,04 €, ofwel een beetje meer dan de helft van het cijfer van 2005 (6.781.093,28 €).

Op het niveau van het financiële resultaat wordt 2006 afgesloten met een verlies van -406.673,76 €, tegenover -34.411,75 € vorig jaar, ofwel een achteruitgang met 372.262,01 € die te wijten is aan een vermindering van de opbrengsten van onze beleggingen omwille van financieringsbehoeften van onze investeringen.

Het uitzonderlijk verlies evolueert van -1.786.290,81 € in 2005 naar -3.402.881,18 € in 2006, of bijna het dubbele (-1.616.590,37 €). Het vloeit voort uit de compensatie tussen verscheidene belangrijke elementen. Enerzijds werd in 2006 een versnelde afschrijving aangelegd van 2.171.104,42 € inzake het CANAC Upgrade project, alsook 2 voorzieningen voor een totaal in de orde van 900.000 € en anderzijds was er een vermindering met 1,5 miljoen € in ronde getallen van de Eurocontrol-regularisaties op voorgaande boekjaren.

Samengevat wordt het boekjaar 2006 afgesloten met een verlies van het boekjaar ten belope van 53.909,90 € (tegenover een winst van 4.960.390,71 € in 2005) waarvoor wordt voorgesteld het opnieuw over te dragen.

De kapitaalsubsidies dalen van 5.990.589,87 € per 31/12/2005 tot 4.864.527,22 € een jaar later, ofwel een daling met 1.126.062,65 €, hetgeen wordt overgebracht naar het resultaat naar rata van de afschrijvingen die werden verricht op de radar van Luik en het ILS van Oostende.

De voorzieningen voor risico's en kosten, die 5.095.350,90 € bedragen, registreren een stijging met 1.722.238,84 €; dit is het verschil tussen, enerzijds het aanleggen van sociale en fiscale voorzieningen en van voorzieningen voor lopende geschillen ten belope van 2.916.386,27 € en anderzijds een gebruik van 1.194.147,43 € van de voorziening voor vergoedingen aan de personeelsleden die hadden gekozen voor het plan van eindeloopbaanonderbreking.

De schulden op lange termijn dalen van 55.921.069,82 € naar 49.527.946,84 € per 31/12/2006. Een daling met 6.393.104,98 € die voor het belangrijkste deel overeenkomt met het terugbetaalbare gedeelte in 2007 van onze twee leningen op lange termijn.

De schulden op korte termijn bedroegen 43.413.416,24 €, ofwel een vermindering met 2.372.522,23 €, voornamelijk op het niveau van de schulden aan leveranciers.

Wat de overlopende rekeningen van het passief betreft, deze stijgen van 14.215.910,11 € naar 14.985.170,77 €, wat een verhoging betekent met 769.260,66 € die zich voornamelijk op het niveau van de Eurocontrol-regularisaties bevindt.

Op de actiefzijde dalen de oprichtingskosten van 50.863.071 € naar 44.487.972,86 € of een vermindering met 6.375.098,14 €, wat overeenkomt met de afschrijvingen geboekt in 2006.

De immateriële vaste activa, met 814.812,35 €, dalen met 307.681,40 €, hetzij het bedrag van de afschrijvingen van het boekjaar.

Na een piek van 180.906.280,78 € in 2005, komen de materiële vaste activa op 179.403.809,68 €, wat een daling vertegenwoordigt met 1.502.471,10 €, hetgeen overeenkomt met het verschil tussen de nieuwe investeringen en de overdrachten van de rubriek activa in aanbouw voor een totaal van 19.081.176,78 € en afschrijvingen geboekt in 2006 ten bedrage van 20.455.576,29 €, alsook de buitengebruikstellingen voor een netto-waarde van 128.071,59 €.

De vorderingen op korte termijn, met een bedrag van 32.509.984,62 €, kennen een terugloop met 1.841.076,87 €, voornamelijk op het niveau van de Staatsinstellingen en Eurocontrol.

De thesauriebeleggingen daarentegen, tonen een bedrag van 39.500.771,91 €, of een stijging met 2.917.988,3 € in vergelijking met

31 december van vorig jaar, terwijl de liquide middelen en de overlopende rekeningen vrij stabiel zijn.

Ten slotte, ter afsluiting van het hoofdstuk omtrent de jaarrekeningen, mogen we stellen dat er geen andere risico's te vermelden zijn dan die welke expliciet vernoemd zijn in bijlage C 28.

De Ministerraad van 21 december 2006 heeft het principe van de verhoging van onze landingsrechten op Brussel-Nationaal onder voorwaarden aanvaard vanaf 1 april 2007. Er dient nog onderhandeld te worden over de mogelijkheid van de realisatie van deze voorwaarden.

In het kader van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, werd op 7 december 2006 de verordening gepubliceerd tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten, dat van kracht werd op 1 januari 2007. De impact voor Belgocontrol zal zich echter vooral laten voelen vanaf 1 januari 2008, wanneer zowel de en-route vergoedingen als die te Brussel-Nationaal zullen worden berekend volgens de nieuwe principes. Hiertoe werd besloten door de Ministerraad d.d. 21 december 2006 en de Europese Commissie werd hiervan op de hoogte gebracht door de Belgische Permanente Vertegenwoordiging. De invoering van het nieuwe stelsel houdt vooral in dat een aantal politieke beslissingen zullen moeten worden genomen in de komende maanden, zowel op federaal niveau als op dat van de Vlaamse en Waalse Gewesten.

In toepassing van art. 26 §2 van ons beheerscontract, hebben wij op 8 februari 2007 aan onze Voogdijminister een verslag overhandigd inzake de invoering van het nieuwe tarifieringstelsel. Na een juridische analyse, schuift dit verslag een reeks denksporen naar voor om de financiering van onze activiteiten te verzekeren zowel te Brussel als op de regionale luchthavens. Het enige doel ervan is om te proberen de politieke besluitvormers in te lichten over de economische, financiële en juridische gevolgen van verscheidene mogelijke scenario's.

Het spreekt voor zich dat wij onze volledige medewerking zullen verlenen, indien dit wordt gevraagd, om dezelfde aspecten van elk voorgesteld alternatief te bestuderen.

Afgezien van deze problematiek, voert de nieuwe reglementering in-

zake tarifiering een hele reeks nieuwe verplichtingen in voor het bedrijf inzake transparantie en raadpleging van de luchtvaartmaatschappijen. Dit zal zich ook vertalen in een belangrijk bijkomend werk, voornamelijk op het niveau van onze administratieve en boekhoudkundige diensten.

Zo ook was er voor de certificering door de BSA (Belgian Supervisory Authority) reeds enorm veel werk nodig van voornamelijk administratieve aard en zal deze in belangrijke mate beslag blijven leggen op onze energie in de eerste maanden van 2007. Deze certificering was oorspronkelijk voorzien voor eind 2006, maar werd uitgesteld tot juni 2007. De BSA heeft, net zoals talrijke bureaus, van de mogelijkheid gebruik gemaakt die de Europese regelgeving bood, om een maximum uitstel te vragen van 6 maanden.

Eind april 2007 zullen de ISO-hercertificeringsaudits plaatsvinden vermits ons eerste certificaat reeds 3 jaar geleden werd behaald; hierbij wordt nogmaals het hele bedrijf gemobiliseerd om deze belangrijke operatie voor te bereiden. De inzet zal niet minder zijn binnen de technische teams die verantwoordelijk zijn voor de opvolging van het porting-project van de CANAC-toepassing op de Linux-servers. Aangezien de centrale computers verouderd zijn, werd er inderdaad besloten om deze operatie uit te voeren, waarvan het grootste deel zal plaatsvinden in 2007 en waarbij de overdracht voorzien is in december. Dit moet ons toelaten om met meer sereniteit vorm te geven aan het CANAC 2-project.

Ook in verband daarmee, van zodra de bestelling zal geplaatst zijn in het 2^e trimester van 2007, zullen onze teams eveneens hun inspanningen opdrijven om de werkzaamheden van de gekozen leverancier op te volgen.

Samenvattend kunnen we zeggen dat er ons een enorm werk te wachten staat doorheen heel het jaar 2007 in alle diensten van het bedrijf. Het personeel heeft al meermaals laten zien dat het steeds op het appel is wanneer de toekomst van het bedrijf op het spel staat. Niemand twijfelt eraan dat zij allen klaar staan om de uitdagingen die nog voor ons liggen, aan te gaan. Aan iedereen onze welgemeende dank hiervoor.

Corporate governance



De beheers- en toezichtsorganen

Het concept "Corporate Governance" (bedrijfsbestuur) beoogt het bepalen van een geheel van regels en gedragingen die het mogelijk maken om het beheer en de controle van de ondernemingen te optimaliseren door voor meer transparantie te zorgen.

Als autonoom overheidsbedrijf wil Belgocontrol er zich ook toe verbinden de filosofie van de "Corporate Governance-principes" na te leven. Belgocontrol valt onder de toepassing van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven die bepaalt dat de autonome overheidsbedrijven door een Raad van Bestuur en een Directiecomité bestuurd worden.

De beheers- en toezichtsorganen van Belgocontrol worden hoofdzakelijk gekenmerkt door:

De Raad van Bestuur

Op 31 december 2006 was de Raad van Bestuur samengesteld uit 10 leden:

	<i>Bestuurder sedert</i>	<i>Het mandaat eindigt in</i>
Charles-Louis d'ARENBERG, Voorzitter	2002	2010
Jean-Claude TINTIN, Afgevaardigd Bestuurder	1998	2010
Jean-Claude FONTINOY, Bestuurder	1998	2010
Luc LAVEYNE, Bestuurder	2002	2010
Luc MABILLE, Bestuurder	2003	2010
Thierry PAELINCK, Bestuurder	1999	2010
Frans ROCHTUS, Bestuurder	1998	2010
Vincent URBAIN, Bestuurder	2003	2010
Hugo VAN BEVER, Bestuurder	2005	2010
Raf VERMEIRE, Bestuurder	2004	2010

De Voorzitter en de leden van de Raad van Bestuur worden benoemd bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Het koninklijk besluit houdende benoeming van de leden van de Raad van Bestuur is eind 2004 in werking getreden.

De voorschriften die de benoeming en de hernieuwing van de mandaten van de leden van de Raad van Bestuur regelen zijn vastgelegd door de wet van 21 maart 1991. De taalpariteit wordt nageleefd binnen de Raad.

Werking en opdracht

De Raad vergadert in principe een tiental keer per jaar. De vergaderdata worden door de Voorzitter van de Raad vastgesteld op het einde van het jaar voor het volgende jaar. Wanneer de belangen van het bedrijf het vereisen of op vraag van tenminste twee bestuurders, kunnen buitengewone vergaderingen belegd worden om over bijzondere of eenmalige dossiers te overleggen. De dagorde van elke vergadering wordt door de Voorzitter vastgesteld en omvat punten ter informatie en punten ter beslissing. Alle beslissingen worden in principe met gewone meerderheid genomen, behalve voor bepaalde gevallen die een tweederde meerderheid vereisen.

Voor de belangrijke beslissingen moet na een opbouwende dialoog tussen de bestuurders een ruime consensus bereikt worden zodat een doeltreffend beslissingsproces binnen de Raad van Bestuur wordt gegarandeerd. Deze beslissingen kunnen voorbereid worden binnen de Comités die uitgaan van de Raad van Bestuur.

De Raad van Bestuur is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of nuttig zijn ter verwezenlijking van het maatschappelijk doel van het overheidsbedrijf en houdt toezicht op het beleid van het Directiecomité. De Raad van Bestuur kan sommige van zijn bevoegdheden delegeren aan het Directiecomité.

In 2006 heeft de Raad negen gewone vergaderingen gehouden.



De Comités die uitgaan van de Raad van Bestuur

De hierna vermelde Comités brengen hun advies uit aan de Raad van Bestuur. Hun functies en samenstelling werden goedgekeurd tijdens de vergadering van de Raad van Bestuur van 16 december 2004. De drie comités leven de principes van de taalpariteit na.

Het Auditcomité

Teneinde de Raad van Bestuur bij te staan in het nazicht van de rekeningen, de begrotingscontrole en elke andere aangelegenheid van interne controle, heeft de Raad van Bestuur in zijn schoot een Auditcomité opgericht. De specifieke opdracht van dat Comité bestaat erin om de zesmaandelijke en jaarlijkse financiële balanssen, het vijfjarenplan en de belangrijke investeringsdossiers te controleren. Het Comité bereidt deze dossiers voor ter goedkeuring van de Raad van Bestuur en verifieert of het interne controlesysteem binnen de organisatie naar behoren is uitgewerkt.

Eind 2006 werd het charter van het auditcomité geactualiseerd en werd een onafhankelijke Interne Auditfunctie opgericht. Het auditcharter en de Interne Auditfunctie werden goedgekeurd door de Raad van Bestuur van 14 december 2006.

Het Auditcomité is samengesteld uit ten minste vier andere bestuurders dan de Afgevaardigd Bestuurder, op voordracht van de Raad van Bestuur.

Samenstelling: Frans ROCHTUS, Voorzitter, Jean-Claude FONTINOY, Thierry PAELINCK, Raf VERMEIRE.

De Regeringscommissaris en de Voorzitter van de Raad van Bestuur worden ex officio uitgenodigd met adviserende stem.

Het Auditcomité heeft in 2006 vijf vergaderingen gehouden.

Het Strategisch Comité

Het Strategisch Comité van Belgocontrol behandelt de aangelegenheden betreffende onder andere de internationale ontwikkeling en de grote strategische oriënteringen van het bedrijf. Het Strategisch Comité werd opgericht door de Raad van Bestuur conform zijn algemene bevoegdheden neergelegd in artikel 17 § 4 van de wet van 1991.

In overeenstemming met de wet werd het Strategisch Comité samengesteld ingevolge de beslissing van de Raad van Bestuur van 16 december 2004.

Samenstelling: Charles-Louis d'ARENBERG, Voorzitter, Luc LAVEYNE, Luc MABILLE, Jean-Claude TINTIN, Vincent URBAIN, Hugo VAN BEVER. De Regeringscommissaris wordt eveneens uitgenodigd.

In principe vergadert het Strategisch Comité vier tot zes maal per jaar op uitnodiging van zijn Voorzitter, die eveneens de dagorde vaststelt. In 2006 heeft het Comité zes vergaderingen gehouden.

Het Bezoldigingscomité

Het Bezoldigingscomité doet aanbevelingen aan de Raad van Bestuur voor de beslissingen betreffende de rechtstreekse of onrechtstreekse geldelijke voordelen toegekend aan de leden van de beheersorganen. Het behandelt andere aangelegenheden aangaande de delegaties van bevoegdheden van de Raad.

Samenstelling: Charles-Louis d'ARENBERG, Voorzitter, Jean-Claude FONTINOY, Frans ROCHTUS, Vincent URBAIN.

Het Bezoldigingscomité vergadert drie tot vier keer per jaar op uitnodiging van zijn Voorzitter die bovendien de dagorde vaststelt. In 2006 is het Comité één keer samengekomen.

Dankzij een voortdurende modernisering van zijn infrastructuur biedt Belgocontrol een continue en kwaliteitsvolle dienstverlening aan.

De Afgevaardigd Bestuurder en het Directiecomité

Het Directiecomité wordt belast met het dagelijks beheer en de vertegenwoordiging inzake dit beheer, alsook met de uitvoering van de beslissingen van de Raad van Bestuur en de onderhandelingen over het beheerscontract. De leden van het Directiecomité vormen een college voorgezeten door de Afgevaardigd Bestuurder. Het doet aanbevelingen aan de Raad van Bestuur aangaande de exploitatie, de activiteiten en het beheer van het bedrijf. De leden van het Directiecomité mogen de taken onder elkaar verdelen. Op 16 december 2004 heeft de Raad van Bestuur delegaties van bevoegdheden aan het Directiecomité en aan de Afgevaardigd Bestuurder goedgekeurd.

Op 31 december 2006 was het Directiecomité samengesteld uit :
Jean-Claude TINTIN, Afgevaardigd Bestuurder;
Bernard ALLOO, Directeur-Generaal – Operaties;
Jan COTTYN, Directeur-Generaal – Uitrustingen;
Raoul VERSCHUEREN, Directeur-Generaal – Administratie en Financiën.
De regels inzake taalpariteit worden in het Comité nageleefd.

Het Directiecomité vergadert in principe twee keer per maand. In 2005 heeft het Directiecomité 25 vergaderingen gehouden. De beslissingen worden in principe bij consensus genomen.

De Afgevaardigd Bestuurder wordt door de Koning benoemd bij een in Ministerraad overlegd besluit, voor een hernieuwbaar mandaat van zes jaar. Hij kan slechts worden ontslagen bij een zelfde beslissing op eensluidend gemotiveerd advies van de Raad van Bestuur aangenomen met een meerderheid van twee derden van de uitgebrachte stemmen.
De Raad van Bestuur benoemt, op voordracht van de Afgevaardigd Bestuurder, de andere leden van het Directiecomité voor een hernieuwbare termijn van maximum zes jaar. De leden van het Directiecomité kunnen slechts worden ontslagen bij een beslissing van de Raad van Bestuur, genomen met een meerderheid van twee derden van de uitgebrachte stemmen.

Het Directiecomité werd aangeduid via een beslissing van de Raad van Bestuur van 8 november 2004.

Het College van Commissarissen

De controle van de financiële situatie, van de jaarrekeningen en van de regelmatigheid, ten opzichte van de wet en het organiek statuut, van de verrichtingen opgenomen in de jaarrekening, wordt bij Belgocontrol, zoals in elk autonoom overheidsbedrijf, toevertrouwd aan een College van Commissarissen.

Het College van Commissarissen is samengesteld uit twee Bedrijfsrevisoren en twee leden van het Rekenhof.

Het College stelt jaarlijks een geschreven en uitvoerig verslag op, dat wordt voorgelegd aan de Raad van Bestuur en aan de Voogdijminister van Belgocontrol.

Het College van Commissarissen is samengesteld uit:
De Burg. B.V.B.A. Michel DELBROUCK & C°, Bedrijfsrevisoren, vertegenwoordigd door Michel DELBROUCK, Vennoot, Voorzitter van het College;
De Burg. B.V.B.A. VAN IMPE, MERTENS & ASSOCIATES, Bedrijfsrevisoren, vertegenwoordigd door Herman VAN IMPE, Vennoot;
Philippe ROLAND, Voorzitter van het Rekenhof;
Romain LESAGE, Raadsheer bij het Rekenhof.

De Regeringscommissaris

Als autonoom overheidsbedrijf valt Belgocontrol onder de voogdij van de Minister van Mobiliteit, de Heer Renaat LANDUYT. Deze controle wordt uitgeoefend door de Regeringscommissaris die ervoor zorgt dat de wet, het statuut en het beheerscontract worden nageleefd.

De Regeringscommissaris wordt benoemd bij koninklijk besluit op voordracht van de Voogdijminister. De Heer Jan CORNILLIE werd op 4 juli 2004 bij koninklijk besluit tot die functie benoemd.

De uitgebreide wervingscampagne van aspirant-luchtverkeersleiders in 2006 heeft een groot aantal kandidaten aangesproken. 24 laureaten van het vergelijkend examen zijn begin 2007 met hun opleiding gestart.



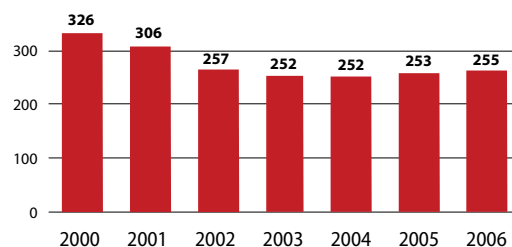
Activiteitenverslag 2006

Operationele performanties

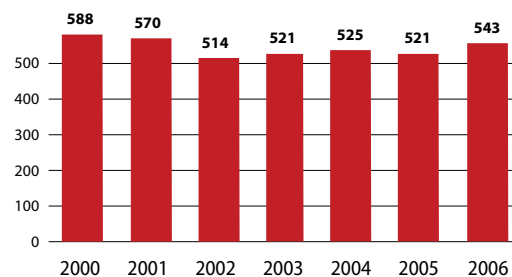


Performantie wordt hoofdzakelijk gemeten door de kwaliteit van de dienst geleverd aan de klanten. Dankzij de constante inspanningen van Belgocontrol konden goede resultaten worden behaald, zowel op gebied van capaciteit als van stiptheid en kon het eenheidstarief opnieuw worden verlaagd voor de en-route vergoedingen.

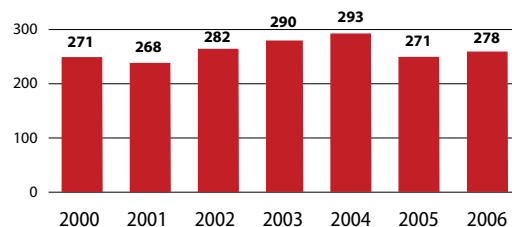
Alhoewel er een status quo is van het aantal bewegingen te Brussel-Nationaal, is de herneming van de groei van het overvliegend luchtverkeer wel degelijk bevestigd. Belgocontrol bereidt zich actief voor op de toekomstige ontwikkelingen en beschikt over alle troeven om de voorziene stijging van het verkeer op te vangen.



Evolutie van het aantal bewegingen op de luchthaven van Brussel-Nationaal*



Evolutie van het aantal bewegingen in het CANAC-luchtruim, uitgezonderd Luxemburg tot FL 135*



Evolutie van het aantal bewegingen op de Belgische regionale luchthavens.*

* aantal bewegingen in duizendtallen



Stijging van de bewegingen gecontroleerd door Belgocontrol

In 2006 behandelde Belgocontrol een totaal van 1.075.919 bewegingen, wat een stijging betekent met 2,84% vergeleken met vorig jaar. Het verkeer op Brussel-Nationaal blijft quasi status quo, terwijl ons nationaal luchtverkeersleidingcentrum, CANAC, dat het overvliegend verkeer beheert, een stijging registreert van meer dan 4%, en de regionale luchthavens van 2,50%. Conform de algemene tendens in Europa, heeft de meest significante herneming betrekking op het overvliegend verkeer en kreeg deze een duwtje in de rug door een gevoelige daling van ons eenheidstarief. De Waalse regionale luchthavens registreren stijgingen van respectievelijk +6,56% voor Charleroi en +5,67% voor Luik. Dit is het resultaat van een dynamisch beleid wat betreft de ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur. Het contrast met Brussel-Nationaal, dat reeds vier jaar lang ongeveer dezelfde cijfers behaalt, kan met name worden verklaard doordat er geen stabiele oplossing wordt geboden aan de problematiek van de geluidshinder.

In 2006 werden in totaal 254.770 bewegingen opgetekend voor Brussel-Nationaal. Dit is een quasi status quo (ofwel +0,60%) in vergelijking met 2005. We zijn echter nog veraf van de 326.042 bewegingen die in 2000 werden opgetekend. De neerwaartse trend in het aantal bewegingen die in 2001, een bijzonder slecht jaar voor de luchtvaartwereld, werd ingezet, vlakke geleidelijk aan af en stabiliseerde zich in de loop van de laatste vier jaar, met een verkeersniveau dat overeenkwam met de jaren 1995-1996.

Het CANAC-centrum, dat alle bewegingen in het gecontroleerde burgerlijke luchtruim boven België beheert (vanaf de grond tot op vliegniveau 245) en van het groothertogdom Luxemburg (tussen de vliegniveaus 135 en 245), controleerde 542.937 bewegingen in 2006: een stijging met 4,11% vergeleken met vorig jaar.

De vier regionale luchthavens, Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende, registreerden in 2006 een totaal van 278.212 bewegingen, ofwel een stijging met 2,50% in vergelijking met 2005.

In volgorde van het totale aantal bewegingen, bekleedt Charleroi de eerste plaats (87.116), gevolgd door Antwerpen (75.341), Oostende (68.744)

en Luik (47.011). We herinneren eraan dat Belgocontrol de luchtverkeersleiding te Luik enkel 's nachts verzekert tijdens de week en 24u/24u tijdens de weekends. De bewegingen die de militairen overdag controleren tijdens de week worden dus niet in onze cijfers opgenomen. Wat het aantal IFR-bewegingen betreft (Instrument Flight Rule), ziet het klassement er anders uit. Charleroi staat eveneens op kop (34.408), gevolgd door Luik (30.020), Antwerpen (23.683) en Oostende (17.976).

Deze analyse weerspiegelt de activiteit in termen van bewegingen gecontroleerd door Belgocontrol. Men moet ook rekening houden met de bewegingen in het Belgische gedeelte van het hogere luchtruim gecontroleerd door het luchtverkeersleidingcentrum van Maastricht (MUAC). Belgocontrol draagt inderdaad bij tot de kosten van MUAC en ontvangt in ruil en-route vergoedingen voor de Belgische sectoren van dat centrum. Er werden niet minder dan 694.619 bewegingen opgetekend in de Belgische sectoren van Maastricht, wat een wezenlijke verhoging betekent (+6,4%) vergeleken met de cijfers van 2005.

Meer capaciteit

In functie van de te verwachten groei van het luchtverkeer in de komende jaren, bestudeert Belgocontrol permanent oplossingen om de capaciteit van ons luchtruim te verbeteren. Naast de deelname van onze experts aan de verscheidene werkgroepen zowel binnen Eurocontrol als in het kader van de studies inzake het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, heeft Belgocontrol tijdens het voorbije jaar een hele reeks acties en initiatieven ondernomen in die richting, en dit in nauwe samenwerking met zijn verschillende partners.

Zo werd er een gemeenschappelijke methodologie vastgelegd om de capaciteiten in de verscheidene zones gecontroleerd door onze diensten op een identieke manier te evalueren en te meten. Deze methodologie wordt reeds toegepast te Brussel-Nationaal en voor het CANAC-centrum, en wordt geleidelijk aan ingevoerd op het niveau van de regionale luchthavens. De eerste luchthaven die ze heeft toegepast en gepubliceerd is Antwerpen. Deze gebruikte methodologie laat toe om de "best practices" te identificeren en om deze eventueel toe te pas-

sen in andere luchthavens. Andere elementen, zoals verbeteringen aan de infrastructuur of de herziening van bepaalde procedures, leiden ook tot interessante resultaten.

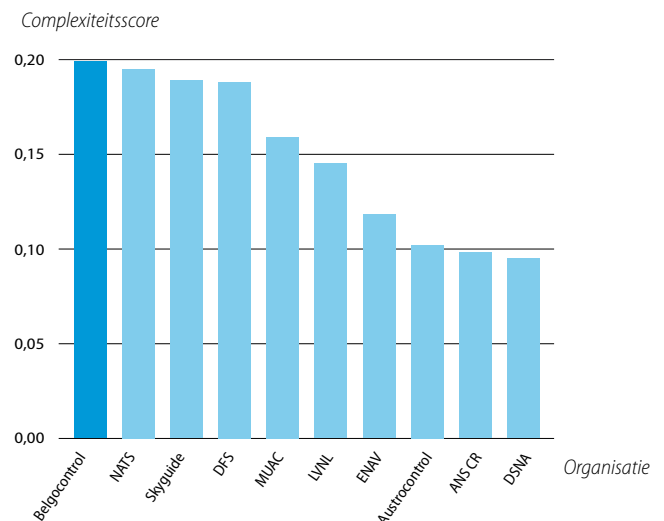
Als pionier inzake de toepassing van het CDM-concept (Collaborative Decision Making), dat toelaat om de operationele gegevens te delen met de verscheidene betrokken actoren van een luchthaven (luchthavenautoriteiten, luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsagenten en verstrekkers van luchtverkeersleidingdiensten), is Belgocontrol sinds 2006 meer betrokken bij het beheer van de slots te Brussel-Nationaal. Deze luchthaven is officieel gecoördineerd, d.w.z. dat het een systeem heeft voor de verdeling van de slots voor de vertrekken en de aankomsten. Hoewel wij vroeger slechts een waarnemerstatuut hadden, zijn wij nu een volwaardig lid geworden van de Brussels Slot Coordination (BSC), wat onder andere heeft toegelaten om de positie van eerste Europese luchthaven inzake stiptheid te handhaven in 2006.

De geoptimaliseerde samenwerking met de militairen, die vorig jaar werd aangevangen, werd nog versterkt in 2006 en liet toe om significante vooruitgang te boeken, met name in de verbetering van de aankomsten naar Brussel-Nationaal in het kader van het project Bevekom en Kleine Brogel.

Op dezelfde manier laat het concept van Flexible Use of Airspace (FUA), momenteel in fase 3+, toe dat de burgerlijke gebruikers de militaire trainingzones van Neufchâteau en Durbuy in de toekomst gericht kunnen gebruiken. Deze zones staan voortaan veel vaker ter beschikking van het burgerlijke verkeer, vermits de militairen ons ten laatste drie uren van tevoren zullen moeten waarschuwen wanneer zij er gebruik van willen maken. De praktische toepassing van dit concept is een Europese primeur.

Bovendien heeft een samenwerkingsakkoord tussen Lille APP en Oostende APP het voorwerp uitgemaakt van een LoA (Letter of Agreement) in februari 2006, waarbij de uitwisseling van gegevens tussen de twee zones bijdraagt bij tot meer veiligheid en een betere coördinatie van het verkeer aan de kust.

Top 10 - Complexiteit Luchtruim (Bron: Eurocontrol)



Ten slotte werd een Memorandum of Understanding (MoU) opgesteld tussen Belgocontrol en de uitbater van de luchthaven van Kortrijk Wevelgem, waarin de rollen en verantwoordelijkheden van elkeen worden bepaald en dat een harmonieuze ontwikkeling van deze regionale luchthaven stimuleert.

De Europese uitdaging

In het kader van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim-programma van de Europese Commissie werd in 2006 de studie op hoog niveau opgestart inzake de haalbaarheid van een toekomstig functioneel luchtruimblok in het centrum van Europa, het FAB Central Europe, waarbij zes staten betrokken zijn en zeven dienstverleners. De werkgroep 'Operaties' vormt er de aandrijfkraft en is samengesteld uit verscheidene subgroepen, waaronder 'Airspace Design' en 'ATM Concept'. Belgocontrol draagt er zijn ongeëvenaarde expertise toe bij en verzekert bovendien het voorzitterschap van de subgroep inzake AIS en Meteo. De bekwaamheid van Belgocontrol wordt vooral gewaardeerd in de behandeling van knelpuntzones voor het luchtverkeer: wij herinneren



Belgocontrol zoekt samen met zijn verschillende partners permanent oplossingen om het gebruik van het luchtruim te optimaliseren.

eraan dat Eurocontrol ons luchtruim heeft geïdentificeerd als zijnde het meest complexe in Europa. De subgroep 'ATM Concept' heeft drie 'hot spots' geïdentificeerd, die momenteel erg moeilijke gebieden vormen in de gedekte zone. Eén zulk gebied is bijvoorbeeld Nattenheim/Diekirch, waarvoor onze experts de werkzaamheden leiden.

Brussel-Nationaal – eerste in stiptheid

In 2006 plaatste de Association of European Airlines (AEA) de luchthaven van Brussel-Nationaal helemaal bovenaan de lijst wat stiptheid betreft. Alhoewel de doelstellingen van het beheerscontract tussen de Belgische staat en Belgocontrol inzake het naleven van de taxitijden en vrijgave van start-up clearance op 80% zijn vastgesteld, hebben wij in 2006 een score opgetekend van niet minder dan 98,85%. Dit dankzij de goede opleiding en de ervaring van de luchtverkeersleiders en de implementatie van nieuwe operationele concepten en de meest recente technologieën in de nieuwe Controletoren.

Hoewel het Europese gemiddelde inzake 'en-route'-vertraging 1,1 minuut per vlucht bedraagt in 2006, is dit slechts 0,40 minuut per vlucht voor het luchtruim waarvoor Belgocontrol verantwoordelijk is. Deze prestatie is des te opmerkelijker omdat het gaat om één van de meest complexe luchtruimen van het continent.

Kostenbeheersing en tarifiering

De trend van kostenbeheersing werd verdergezet in 2006, gekoppeld aan een activiteitsherstel en dus lagere eenheidstarieven ten laste van de luchtvaartmaatschappijen.

Dit was het duidelijkst voor de "en-route"-heffing waarvan ons eenheidstarief in 2006 naar 76,78 € zakte (83,65 € in 2005) d.i. een daling met -8,2% in vergelijking met een gemiddelde daling met -3,5% voor de hele Eurocontrol-zone.

De eenheidstarieven worden enkele maanden voor het referentiejaar vastgesteld op basis van enerzijds een raming van de kosten aangerekend aan de gebruikers en anderzijds een raming van het verkeer voor het daaropvolgende jaar.

Voor 2006 voorzagen onze kostenramingen, opgesteld eind 2005, een

daling met -0,9%, te vergelijken met een gemiddelde stijging met 2,6% voor het geheel van de Eurocontrol-lidstaten.

Voor Belgocontrol droeg een belangrijke daling van de Eurocontrol kosten (-7,7%) bij tot deze vermindering, ingevolge de herziening van de verdeelsleutel van het Maastricht centrum.

Spijtig genoeg echter werd deze vooropgestelde kostenontwikkeling van het bedrijf niet bevestigd door de feiten. In 2006 komen onze werkelijke kosten (111,6 miljoen €) hoger uit dan voorzien (107,8 miljoen €) omwille van:

- uitzonderlijke, versnelde afschrijvingen ten gevolge van de heroriëntering van het CANAC-project
- de verhoging van de intrestvoet aangerekend op de autofinanciering van de investeringen
- de incorporatie van buitengewone voorzieningen
- additionele personeelskosten als gevolg van CAO afspraken.

De groei van het en-route verkeer neutraliseert weliswaar de negatieve impact van deze kostenevolutie.

Ook voor 2007 noteren wij een verdere daling van het eenheidstarief "en-route". In november 2006 werd dit tarief voor 2007 vastgesteld op 70,79 €, en dit dus op basis van een verwachte groei van het luchtverkeer en een verdere kostenbeheersing.

Onze terminal heffingen op Brussel-Nationaal bleven voor het vierde opeenvolgende jaar onveranderd in nominale termen (eenheidstarief 1,5369 €), dit om een herneming van het verkeer op de luchthaven aan te moedigen. Hierdoor blijven onze inkomsten op nagenoeg hetzelfde peil vermits het aantal bewegingen op EBBR in 2006 slechts weinig toenam. Ondertussen blijft de kost van deze dienstverlening wel toenemen (afschrijving nieuwe installaties en gebouwen, personeelskosten, ...) zodat er een steeds groter tekort ontstaat.

De Raad van Bestuur heeft daarom een aanvraag ingediend om met ingang van 1 april 2007 het eenheidstarief te indexeren op basis van de indexevolutie tussen 2003 en 2007. Op die manier wordt het tekort misschien niet volledig weggewerkt maar alleszins sterk beperkt. Belgocontrol wenst inderdaad correct te worden vergoed voor zijn diensten, en dit op een onbetwistbare juridische basis.

In het kader van de veiligheid en de opvolging van de incidenten, wordt de torensimulator ook gebruikt om situaties te evalueren en om eventuele aanvullende opleidingen te organiseren.

Luchtvaartveiligheid



De herziening van het beheer van het luchtverkeer in Europa, geïnitieerd door het Single European Sky programma van de EU, steunt onder meer op de verordening inzake de verstrekking van luchtverkeersleidingdiensten. Deze verordening bepaalt de gemeenschappelijke vereisten waaraan de bedrijven die luchtverkeersleidingdiensten verlenen, zoals Belgocontrol, moeten beantwoorden om de Europese certificering te verkrijgen.

De Safety Management Unit van Belgocontrol zette in 2006 de ontwikkeling voort van het Safety Management System met als doel zich zo goed mogelijk voor te bereiden op het behalen van deze certificering.

Safety: pijler voor de Europese certificering

Tijdens het voorbije jaar heeft de Safety Management Unit voortgewerkt aan de ontwikkeling van het Safety Management System. Twee activiteiten namen in belangrijke mate toe: de safety assessments en de safety surveys.

Het opstellen van het safety assessment betreffende de functies 'radarbewaking', 'flight plan data processing' en de omgevingsgegevens van het toekomstige en-route controlecentrum CANAC 2, liet toe de veiligheidsvereisten te bepalen in verband met deze functies. Deze veiligheidsvereisten geven de maximale kans aan op defecten van de onderdelen van het beoogde systeem. Zij maken deel uit van het bestek van de offerteaanvraag en de potentiële constructeurs zijn ertoe gehouden aan deze vereisten te voldoen.

De andere activiteit betreft de safety surveys. Het gaat om de systematische analyse, vanuit het oogpunt van de veiligheid, van de operaties verbonden aan een eenheid of een uitrusting. Het doel is om de zekerheid te beschikken dat de geanalyseerde systemen veilig functioneren. De ATS opfrissingscursus, de radarstations van Bertem en Saint-Hubert en de radarbewaking op de toren te EBBR maakten alle het voorwerp uit van een survey in 2006.

Ten slotte werd er in juni 2006 voor de eerste keer een Safety Bulletin uitgegeven. Het ligt in de bedoeling de veiligheidscultuur binnen het bedrijf aan te scherpen en ook de lessen getrokken uit de operationele en technische incidenten zo ruim mogelijk binnen het bedrijf te verspreiden.

Functionele luchtruimblokken

De Europese richtlijn inzake het gemeenschappelijk luchtruim wordt ook verwezenlijkt via het creëren van functionele luchtruimblokken. Belgocontrol neemt samen met de service providers van Duitsland, Eurocontrol, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland deel aan de haalbaarheidsstudie van de FAB Europe Central. Deze studie voorziet de verwezenlijking van een safety assessment van dit gemeenschappelijke

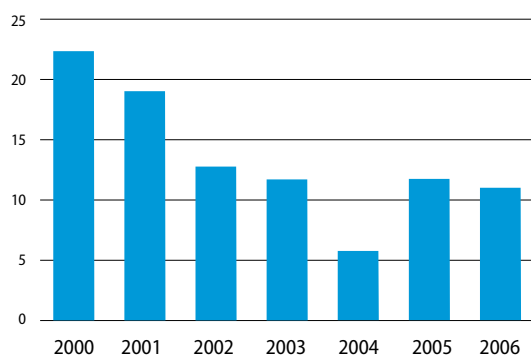


luchtruim voor de 6 Staten. Met name Belgocontrol zal het leiderschap op zich nemen betreffende de validering van dit safety assessment.

Performanties

In 2006 beheerde Belgocontrol in totaal 1.075.919 bewegingen in overvlucht, in de nadering en op de 5 Belgische openbare luchthavens.

De verhouding aantal incidenten / totaal aantal bewegingen bedraagt 0,00288%. Het totale aantal incidenten is 31. Op het gebied van luchtvaartveiligheid, moeten de statistieken over verscheidene jaren worden beschouwd om betekenisvol te zijn. De beste verhouding van de laatste 7 jaren is die van 2004 met 0,00168%, wat duidelijk onder de cijfers van 2000 (0,00371%) ligt.



Totaal aantal incidenten (incidenten van klasse A tot B inbegrepen)

De som van de incidenten A en B, die als de meest ernstige worden beschouwd, bedraagt 11 voor 2006.

Dit is minder goed dan het minimum van 4 dat werd bereikt in 2004, maar volledig binnen het gemiddelde van de laatste 5 jaren.

Er valt op te merken dat Belgocontrol heel dicht (0,00102%) de hoogste doelstelling benadert die in het beheerscontract is vastgelegd, te weten dat het aantal incidenten A en B onder 0,001% blijft ten opzichte van het totale aantal bewegingen.

Security als bijdrage aan de safety van het luchtverkeer

De term veiligheid dekt twee totaal verschillende elementen, die beter beschreven worden in het Engels als "security" en "safety", of de beveiliging en veiligheid. In functie van het strategische operationele karakter van de Belgocontrol-sites, draagt de beveiliging ervan bij tot het behoud, zelfs in het geval van crisis, tot het vermogen om onze belangrijkste opdracht te verzekeren, nl. de veiligheid van het luchtverkeer.

Op het niveau van de beveiliging, heeft Belgocontrol in het jaar 2006 nieuwe beveiligingsmaatregelen kunnen invoeren voor de site van Steenokkerzeel, die het jaar voordien was ingehuldigd. Het aangenomen beveiligingsconcept is gebaseerd op drie elementen: organisatorisch, fysiek en elektronisch. Dit concept voldoet aan de Belgische reglementaire voorschriften (KB van 3 mei 1991), de Europese Verordeningen (EG Nr. 2320/2002) en internationale voorschriften (ICAO – annex 17) en aan de Gemeenschappelijke vereisten van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim.

Het organisatorische aspect bestond uit de inzet van bewakingsagenten en het invoeren van beveiligingsprocedures, alsook uit de opvolging ervan door het personeel en de bezoekers. In 2006 werden de fysieke elementen versterkt door de bouw van een wacht- en onthaalpost aan de ingang van de site. Deze is uitgerust met slagbomen en met snel openende poorten zowel voor voertuigen als voor voetgangers en fietsers. De elektronische elementen voor de toegangcontrole laten toe de toegangsbadges te lezen aan de ingang van de site te Steenokkerzeel, maar werken ook in functie van de indeling van de te beveiligen gebouwen in zones met een verschillend beveiligingsniveau. Een bewaking van de alarmen van de beveiligde installaties met grafische interface en van de automatische sleutelkasten, een videofonie-installatie en inbraakdetectie werden eveneens ingevoerd in 2006.

De doelstelling is om het veiligheidsniveau nog op te voeren in de toekomst, daarbij inbegrepen de regionale installaties.

De nieuwe meteorologische waarnemingspost in de controletoren van Brussel-Nationaal en de automatische meteosensoren, die recentelijk in dienst werden gesteld, laten toe de gegevens efficiënter te beheren en beter in te spelen op de specifieke vragen van de klanten.

Klantgerichtheid

Naast het beheer en de controle van het luchtverkeer, verschaft Belgocontrol luchtvaart- en meteorologische informatie aan alle luchtruimgebruikers. In functie van hun behoeften worden permanent nieuwe diensten en producten ontwikkeld.

In 2006 werd bijzondere aandacht besteed aan de dialoog en het rechtstreekse overleg met de gebruikers, alsook aan de overdracht van kennis in de vorm van opleidingsprogramma's.

Nieuwe ontwikkelingen bij de luchtvaartinformatiedienst

2006 was voor de dienst Aeronautical Information Services (AIS) een keerpunt. De AIS-diensten (ARO/NOF en AIS Publishing Office) en de ATS Planning en Standards dienst werden in één eenheid gebundeld: ATS Publications and Standards (ATS/PS). Dit bracht heel wat wijzigingen met zich mee op het vlak van doelstellingen en organisatie. De nieuwe structuur integreert nu alle aspecten van luchtvaartinformatie voor zowel interne als externe klanten, wat onder meer leidde tot nieuwe ontwikkelingen, het creëren van commerciële mogelijkheden en het versterken van onze voortrekkersrol op internationaal vlak.

NOTAMs en vliegplannen

In 2006 publiceerde het internationaal NOTAM Office (NOF) 3.488 NOTAM (Notice To Air Men) berichten en werden 404.000 internationale NOTAM berichten door het BNASC (Belgian National AIS System Centre) systeem verwerkt.

Het ATS Reporting Office (ARO) verstuurde zelf meer dan 55.000 berichten, waarvan bijna 30.000 vliegplannen. De totale berichtenstroom binnen het ARO bedroeg in totaal 356.000 of bijna 1.000 per dag.

Publicaties

Als verantwoordelijke dienst voor de publicatie en actualisatie van de AIP (Aeronautical Information Publication) voor België en het Groothertogdom Luxembour publiceerde het AIS Publishing Office een totaal van 25 Amendementen. Daarnaast werden nog 5 Supplementen en 3 AIC's (Aeronautical Information Circular) uitgebracht.

Verder werden de nodige voorbereidingen getroffen om in de loop van 2007 de AIP via het Internet toegankelijk te maken.

Tenslotte volgt de dienst van nabij de initiatieven op die in het kader van de Single European Sky genomen worden: de "Single AIP voor de European UIR" en "Aeronautical Data Integrity" genieten o.a. speciale aandacht.

De integratie van de AIP en de ATS-publicatiediensten heeft de herziening van alle ATS-publicaties mogelijk gemaakt. Binnen de zes maand na de start van het project werd een volledig vernieuwde



MATS (Manual of Air Traffic Services) gepubliceerd. Een volgende stap was de oprichting van een ATS Publications Editorial board die verantwoordelijk is voor alle ATS-publicaties. In totaal gaat het daarbij over een vijftiental manuals (totaal 3000 pagina's) die constant bijgewerkt moeten worden en zowel digitaal als in hard copy op vastgestelde tijdstippen en volgens strikte normen beschikbaar moeten gesteld worden. Verdere digitalisering en integratie met dynamische berichtgeving is de eerstvolgende doelstelling.

Het "eWatchbook"

Een ander product van de ATS/PS eenheid is het eWatchbook. Volledig intern ontwikkeld, vervangt dit geautomatiseerd elektronisch logboek sedert 15 juni 2006 het geheel van de verschillende papieren logboeken die de verschillende operationele ATS eenheden dagelijks gebruiken. De dag- en maandrapporten worden automatisch gegenereerd vanuit deze database, wat een vermindering van de administratieve taken en een grote tijdsbesparing voor de managers van het Directoraat-Generaal Operaties met zich meebrengt.

De meteodienst ten dienste van de luchtvaart

De meteodienst van Belgocontrol verzekert een permanente meteorologische dienstverlening aan alle luchtruimgebruikers en luchtvaartbetrokkenen met als belangrijke pijlers de verspreiding van meteorologische informatie, voorspellingen en waarschuwingen en studies op aanvraag en maat van de klant. De permanente aandacht voor de optimalisering van deze dienstverlening concretiseerde zich in 2006 in een aantal projecten en initiatieven.

De systematische vernieuwing van de meteo-infrastructuur in de verschillende luchthavens stond in 2006 opnieuw centraal met het oog op verdere integratie en centralisatie van meteorologische gegevens. De succesvolle ingebruikname van de automatische meteosensoren samen met de verhuizing van de meteo-observatiepost naar de 5^e verdieping van de controletoren, was een belangrijke realisatie voor de luchthaven van Brussel-Nationaal. Deze automatisering leidt tot een efficiëntere gegevensverwerking wat toelaat om nog beter in te spelen

op gespecialiseerde vragen op maat van de klant. Op hun beurt worden de verschillende regionale luchthavens systematisch uitgerust met automatische meteosensoren waarbij de testfase in de loop van 2007 zal worden afgerond.

De zorg voor klanttevredenheid en veiligheid resulteerde in 2006 ondermeer ook in een uitbreiding van het productaanbod in de regionale luchthavens. Na gecoördineerd overleg tussen de meteodiensten, worden via waarschuwingsberichten alle betrokkenen op de luchthavens ingelicht over speciale weersomstandigheden die de operaties rond en op een luchthaven ongunstig kunnen beïnvloeden.

De Special Visibility Warning (SVW) waarschuwt wanneer bepaalde criteria van zichtbaarheid of wolkenbasis zullen overschreden worden en dit in directe relatie tot de Low Visibility Operations op de luchthaven. De Aerodrome Warning waarschuwt specifiek voor alle weersfenomenen met ernstige gevolgen voor de luchtvaart op en rond de luchthaven.

Verder kunnen de interne en externe klanten sinds 2006 ook beschikken over een uitgebreide "Algemene Voorspelling – General Forecast" die voor zeer specifieke luchtvaartmeteorologische parameters de verwachte evolutie geeft voor de eerstvolgende 24 uur. Deze General Forecast wordt ad hoc aangevuld met een speciaal waarschuwingsbericht indien er gevaarlijke fenomenen optreden (onweer, rukwinden ...) in de Belgische FIR.

Optimale communicatie via internet

De Meteodienst en de Luchtvaartinformatiedienst hebben de ontwikkeling van de vernieuwde AIS/MET website verder gezet en eind 2006 was de release van de geïntegreerde website nakend.

Het gebruik van de Belgocontrol-diensten die via het Internet worden aangeboden blijft gestadig groeien. In 2006 werden bijna 20% van alle ingediende vliegplannen via het Internet aangeboden. De AIS vluchtinformatie via het Internet lokte gemiddeld meer dan 300 bezoekers per dag. Het aanbod bevat naast een geactualiseerd overzicht van alle Belgische NOTAM's in voege, ook een grafische voorstelling van de ver-

Belgocontrol verstrekt aan alle gebruikers van het luchtruim nauwkeurige luchtvaart- en meteorologische informatie om de vluchten in alle veiligheid te laten verlopen.

schillende gebieden in België waar vliegbeperkingen opgelegd worden, alsook een 'self-briefing' voor het opvragen van een aangepast vluchtinformatiebulletin (Preflight Information Bulletin of PIB).

Uiteraard kunnen de piloten op de belangrijkste luchthavens in België en Luxemburg nog steeds de BNASC-terminals gebruiken, die naast vliegplannen, NOTAM en PIB nu ook de AIP's (Aeronautical Information Publication) van België en de omliggende landen elektronisch aanbieden.

De uitbreiding van de communicatie naar luchtruimgebruikers leidde in de diverse regionale luchthavens ook tot de installatie van een meteorobriefing console. In Brussel-Nationaal werd in het najaar van 2006 het Flight Briefing Centre geïntegreerd in het nieuwe gecentraliseerde Crew Centre waar airtidetoeegang verleent wordt aan piloten en bemanning. Dit gaf aanleiding tot een volledige vernieuwing van de visualisatieschermen met meteo-informatie en een uitbreiding met een "instant weather screen". Ieder kan er ook via videoconferentie in persoonlijk contact treden met de meteorologen van Belgocontrol.

Dialogo met de luchtruimgebruikers

Belgocontrol heeft niet gewacht op de formelere vereisten van de Europese verordeningen inzake overleg met de gebruikers om dialoogmechanismen op touw te zetten met zijn klanten. Reeds enkele jaren wordt er overleg gepleegd met de representatieve verenigingen van de luchtvaartmaatschappijen (IATA voor de lijndienstmaatschappijen en IACA voor de charters) en met sommigen onder hen bespreken wij onze kostenbasis, alsook onze budgetten en de eenheidstarieven voor de enroute vergoedingen. Deze gesprekken zijn tevens de gelegenheid om te peilen naar de behoeften van onze klanten en om onze projecten uiteen te zetten ter verbetering van onze infrastructuur of voor de introductie van nieuwe operationele concepten met het oog op een betere prestatie in zaken als capaciteit, stiptheid en economische efficiëntie.

Op operationeel niveau worden er speciale bezoeken georganiseerd voor de piloten van luchtvaartmaatschappijen om de luchtvaartveiligheid te verbeteren via rechtstreekse contacten tussen luchtverkeerslei-

ders en piloten. De algemene en sportluchtvaart worden daarbij niet verwaarloosd en zowel de professionele pilotenscholen als de clubs zijn regelmatig bij ons te gast. Contacten met operationele agenten van de handlingmaatschappijen geeft onder meer ook de mogelijkheid om nieuwe concepten zoals 'Collaborative Decision Making' grondig toe te lichten.

Opleidingen op maat

De ATS-diensten bieden aan externe klanten verscheidene cursussen aan, ook wordt er regelmatig ingespeeld op zeer specifieke vragen en worden opleidingen op maat ingericht. Zo kregen Flight Data & Simulator Operators van Eurocontrol een opleiding bestaande uit 11 dagen theorie in ons Opleidingscentrum.

De Meteo-afdeling heeft haar opleidingsaanbod naar externe klanten verder uitgebreid. De bestaande cursus "Algemene Meteorologie voor de lichte luchtvaart", werd in 2006 verrijkt met een opleiding "Meteorologie voor professionele en privé kandidaat piloten als lijnpiloten" en "Meteorologie voor ballonvaarders". Tevens bood Belgocontrol op maat gemaakte opleidingen aan, bestemd voor meteorologen, klimatologen en hydrologen van diverse overheidsdiensten. In totaal werd er in 2006 meteo-opleiding gegeven aan een 180-tal externe klanten.

Sedert september 2006 heeft Belgocontrol ook een bijkomende troef voor zijn externe studenten door het ter beschikking stellen van een Verblijfscentrum op de site in Steenokkerzeel. Wij verwelkomden er onze eerste gasten, met name piloten die een opleiding volgden aan de Sabena Flight Academy. Zij kregen in oktober het gezelschap van andere groepen piloten die voor een langere periode gehuisvest werden en in december van kandidaat luchtverkeersleiders.

Het Verblijfscentrum vertaalt de wil van Belgocontrol om een infrastructuur te ontwikkelen gewijd aan de toekomstige professionals van de luchtvaart.



Milieu: verscherpte aandacht op alle fronten

In 2006 was er nog altijd geen oplossing voor de problematiek van de geluidshinder en de vertrekroutes op de luchthaven van Brussel-Nationaal. De snelle opeenvolging van tegenstrijdige vonnissen en een communitariserings van het probleem droegen niet bepaald bij tot de situatie: er werd geen akkoord bereikt dat de duurzame ontwikkeling van de luchthaven toelaat en waarbij rekening wordt gehouden met de milieuvorschriften.

Wat betreft de problematiek van klimaatsverandering, wordt met name rekening gehouden met de impact van de uitstoot van koolmonoxide (CO₂) geproduceerd door de luchtvaartactiviteit, alsook met de kwesties inzake de lokale luchtkwaliteit rond de luchthavens. Belgocontrol wenst zijn steentje bij te dragen door de procedures te verbeteren en het luchtruim beter te beheren.

De invoering van de Collaborative Decision Making (CDM) op de luchthaven van Brussel-Nationaal liet toe om de uitstoot en de geluidshinder te beperken dankzij een beter beheer van de bewegingen aan de grond, en een beperking van het aantal vliegtuigen dat tegelijkertijd mag taxiën.

De herstructurering van ons luchtruim, waarbij het concept van flexibele sectorisatie werd ingevoerd, alsook een betere samenwerking met onze militaire collega's, had een daling van de vertragingen tot gevolg. De duur van de vluchten werd dus ingekort, met een bijbehorende daling van het verbruik en van de uitstoot.

De samenwerking met de Central Flow Management Unit (CFMU) van Eurocontrol helpt ook om de uitstoot te verminderen door meer rechtstreekse routes voor te stellen wanneer mogelijk en door de vliegtuigen aan de grond te houden, met de motor uit, tot zij een beschikbare slot krijgen, eerder dan ze de lucht in te sturen.

Belgocontrol speelt een belangrijke rol bij de studies opgestart in 2006 met het oog op het ontwikkelen van een toekomstig functioneel luchtruimblok in het centraal Europees gebied. Het doel is mogelijkheden identificeren ter verbetering van het beheer van het luchtverkeer, met niet te verwaarlozen voordelen voor het milieu.

Human Resources

Voor een bedrijf als het onze, zijn de medewerkers de belangrijkste troef. Hun talenten, competenties en professionalisme maken het verschil.

2006 was een jaar waarin Belgocontrol meer dan ooit met een veranderende wereld te maken kreeg. Zowel externe als interne factoren vereisten heel wat aanpassingsvermogen van onze medewerkers om invulling te geven aan de nieuwe uitdagingen.

Belgocontrol heeft in 2006 verschillende acties ondernomen om zijn medewerkers hierbij de nodige ondersteuning te geven. Bijzondere aandacht ging naar de sociale dialoog, het welzijn op het werk, aanwervingen en opleiding.

Werken aan een constructieve sociale dialoog

Met het oog op de communicatie en de transparantie, heeft Belgocontrol ten behoeve van de vakorganisaties in de schoot van de dienst human resources voorzien in een centraal aanspreekpunt voor aangelegenheden die tot de prerogatieven van de vakorganisaties behoren. Op die manier wordt er over gewaakt dat de interventies -individueel of collectief - van de vakorganisaties goed opgevolgd worden, dat de aan de vakorganisaties voorgelegde dossiers eenvormig en gemotiveerd zijn en dat er eenvormige communicatie is met het management en het personeel aangaande de bestaande akkoorden.

Op deze basis werd in 2006 op een constructieve wijze verder gewerkt aan de voorbereidingen van een nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst 2006-2008. De eisenbundel waarover onderhandeld werd, heeft betrekking op onder meer volgende onderwerpen: arbeidsvoorwaarden, algemene werkomstandigheden en opleiding. Eind 2006 waren de besprekingen nog steeds lopende binnen het Paritair comité en de verschillende permanente werkgroepen, wat tot een akkoord heeft geleid in het voorjaar van 2007.

Werkzaamheden van de sociale dienst

In 2006 kon de sociale dienst beschikken over een gelijkwaardig budget dan de jaren voordien. Dit budget wordt onder andere besteed aan geboorte- en adoptiepremies, studietoelages en jeugdvakanties.

Daar de hospitalisatiekosten de laatste jaren fors stegen, werd de lopende hospitalisatieverzekering door de verzekeraar opgezegd. Na een grondige analyse van de verzekeringsmarkt besliste Belgocontrol om de bestaande hospitalisatieverzekering toch verder te zetten. Niettegenstaande de forse prijsstijging heeft Belgocontrol ervoor gekozen om haar personeel dezelfde dekking te geven en aan dezelfde voorwaarden verzekerd te blijven. Dankzij de opgebouwde reserves is de sociale dienst van Belgocontrol in staat de premie voor zijn personeelsleden volledig te zijnen laste te nemen.

Welzijn op het werk

De inspraak van de werknemers over vraagstukken in verband met het welzijn van de werknemers wordt door de Welzijnswet van 4 augustus 1996 geregeld via het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW).

Het CPBW van Belgocontrol komt maandelijks bij elkaar en kijkt toe op de toepassing van de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk en bij alle andere preventie maatregelen en -activiteiten.

Hun jaaractieplan 2006 stond vooral in het teken van de indienststelling van de nieuwe Belgocontrol exploitatiezetel in Steenokkerzeel: de ondernomen acties wat betreft de mobiliteit werden nog verbeterd, nieuwe brandprocedures werden uitgeschreven, er werd toegekeken op de conformiteit van de nieuwe werkomgeving en een afvalverwerkingsplan werd uitgewerkt.

In 2006 werd de laatste hand gelegd aan de afwerking en de inrichting van de nieuwe Belgocontrol-site. De medewerkers zijn in het algemeen erg tevreden met hun nieuwe werkomgeving, de site is erg functioneel en heeft een grote uitstraling.



In het preventieplan werd specifieke aandacht besteed aan de arbeids-geneeskundige onderzoeken waarbij risico-analyses werden uitgewerkt voor de verschillende functies binnen het bedrijf.

Nieuwe software voor de loonberekening en –administratie.

De technische evolutie in het domein van de personeeladministratie staat niet stil en bovendien vereiste de automatisering bij de overheid (e-government, elektronische RSZ-aangifte, elektronische aangifte arbeidsongevallen ...) eveneens zware functionele wijzigingen van ons intussen acht jaar oude systeem.

Belgocontrol koos dan ook om te investeren in een nieuw administratief informaticasysteem, met name EASYPAY.

Dankzij de vakkundige voorbereiding van het team van de cel loonadministratie verliep de overgang van het oude systeem naar het nieuwe vlekkeloos.

De aanwervingen

In 2006 werden 13 personen aangeworven: 6 personen met een technisch profiel die bijna allemaal een graaatsdiploma (bachelor) hebben, 1 burgerlijk ingenieur, 3 administratieve krachten, 1 expert Air Traffic Management en 2 licentiaten (master) om de staff van de Afgevaardigd Bestuurder te versterken.

De selectie van nieuwe aspirant luchtverkeersleiders vond plaats gedurende de gehele herfstperiode 2006, wat resulteerde in de opleiding van 24 personen die begin 2007 van start ging.

Vergelijkend wervingsexamen voor luchtverkeersleiders

De aanwerving van aspirant-luchtverkeersleiders gebeurt telkens door middel van een vergelijkend wervingsexamen. Na een grootse rekruteringscampagne die in de zomer van 2006 plaatsvond en waar een grote verscheidenheid van media ingezet werd, beantwoordden meer dan 1300 kandidaten aan de deelnemingsvereisten.

Voor de selectie maakte Belgocontrol voor het eerst gebruik van een tool uitgewerkt door Eurocontrol, zijnde FEAST. FEAST staat voor First European ATCO Selection Test en is specifiek ontworpen voor het

selecteren van aspirant-luchtverkeersleiders. Het is een professioneel webbased selectiemiddel dat reeds in een 16-tal landen gebruikt wordt. Alle data worden strikt confidentieel behandeld en blijven ten alle tijde eigendom van de Air Navigation Service Provider.

FEAST screent diverse vaardigheden en kwaliteiten waaronder reactiesnelheid, stressbestendigheid, driedimensionaal inzicht en uiteraard ook de kennis van de Engelse taal.

Alle kandidaten werden eerst uitgenodigd voor FEAST 1 die van 28 september tot en met 13 oktober plaatsvond in het Opleidingscentrum van Belgocontrol te Steenokkerzeel.

De kandidaten die slaagden voor de eerste test, werden vervolgens uitgenodigd voor FEAST 2. Tijdens deze tweede test werd nog meer nadruk gelegd op het testen van hun vaardigheden in een ATC-omgeving. Het derde en vierde gedeelte van het vergelijkend wervingsexamen werden op één en dezelfde dag georganiseerd en bestonden uit een onderhoud in het Engels en een psychologisch evaluatiegesprek. Op 7 dagen tijd werden in totaal 94 kandidaten getest door 2 vakjury's. De geslaagde kandidaten werden tenslotte in de loop van de maand november 2006 uitgenodigd voor een medisch onderzoek.

Het wervingsexamen leverde 24 laureaten op die begin januari 2007 met hun opleiding startten, de overige geslaagde kandidaten werden op een reservelijst gezet.

Opleidingen in 2006

2006 was het eerste volledige jaar dat het nieuwe Opleidingscentrum in gebruik was. Het draaide op volle toeren voor zowel ATS als de diensten meteo, uitrustingen en administratie. In 2006 waren de leslokalen en simulatieruimtes voor meer dan 70% bezet. Alle afdelingen maakten gretig gebruik van de vergaderzalen en de infrastructuur om interne en externe opleidingen of bijeenkomsten te organiseren.

Het Opleidingscentrum ten dienste van ATS

Nadat de torensimulator eind 2005 operationeel werd, kon er in 2006 opnieuw een kwalificatieopleiding voor torenverkeersleiders ingericht



Voor de kwalificatieopleiding van torenluchtverkeersleider werd in 2006 de radarsimulator ingezet voor de praktische oefeningen.

worden: drie ADR-cursussen voor in totaal 29 luchtverkeersleiders van telkens 20 weken.

Ook op het vlak van 'continuation training' was ATS erg actief. Zo werd er een refresher course met praktijk ingericht voor alle luchtverkeersleiders en vond een OJTI-cursus (On The Job Training Instructor) plaats voor 12 kandidaten. Verder organiseerde ATS introcursussen voor de nieuwkomers in de meteo-afdeling en de technische diensten en werd een bewustzijncursus georganiseerd voor de ingenieurs en technici over de impact van onderhoudswerken aan de technische systemen op de operaties.

In het kader van de veiligheid en naar aanleiding van incidenten, werden de toren- en radarsimulatoren eveneens ingezet om de gebeurtenissen te evalueren en extra opleiding te voorzien in de domeinen waar lacunes gedetecteerd werden.

Meteo-opleiding

In het kader van het streven naar een continue verbetering van de competenties van onze meteorologen worden er ieder jaar interne opleidingsinitiatieven genomen. In 2006 werd er speciale aandacht besteed aan de interpretatie van de nieuwe generatie satellietbeelden, evenals aan de analyse van stromingspatronen in de hogere atmosfeer. Samen stellen beide opleidingen de meteorologen zowel in staat om de recentste informatiemiddelen te integreren in hun kennisveld als om hun inzicht in de atmosferische processen aan te scherpen.

Opleidingen binnen de technische diensten

Het accent van de opleiding bij het directoraat-generaal Uitrustingen lag in 2006 voornamelijk bij het opstellen van een ESARR5 conform opleidingsprogramma. Naast de reeds bestaande basisopleiding werd een trainingstraject met doelstellingen voor de kwalificatieopleiding uitgewerkt.

Een basismodule "inleiding tot navigatie" werd gegeven aan nieuwkomers en er werd een nieuwe basismodule "inleiding tot surveillance" op punt gesteld.

Talrijke trainingmodules werden eveneens gegeven aan de "technical watch operators". Zij kregen ook een coaching om hun kennis van het Engels te verbeteren. Dit is vereist om de communicatie met zowel de luchtverkeersleiders als met de externe centra te optimaliseren.

De continuation training bij IANS Eurocontrol was in 2006 hoofdzakelijk georiënteerd naar veiligheidsopleidingen maar ook communicatie-, navigatie- en surveillancemodules werden gevolgd.

Het directoraat-generaal Uitrustingen heeft in 2006 tevens actief meegewerkt aan het geven van refresher cursussen over diverse technische systemen aan medewerkers van het directoraat-generaal Operaties.

Opleidingen van administratieve aard

In 2006 werden diverse opleidingen gegeven die toelieten om de competenties en vaardigheden van de administratieve personeelsleden van Belgocontrol te verbeteren. Speciale aandacht ging hierbij naar een opleidingspakket voor onze ontwikkelaars van administratieve software. Dit opleidingspakket zal hen toelaten om de nieuwe portal website te ontwikkelen. Deze zal zowel voor de interne klanten (Intranet) als voor de externe klanten heel wat meer mogelijkheden bieden.

De ingebruikname van de mediatheek

In 2006 werd eveneens de mediatheek in gebruik genomen die centraal in het Opleidingscentrum gelegen is. Hier kan elk personeelslid documentatie raadplegen betreffende de activiteitssector van Belgocontrol. De documentatie is er in verschillende vormen ter beschikking: publicaties ter inzage, literatuur die via multimedia-apparatuur elektronisch consulteerbaar is... Er is eveneens een internetcorner voorzien waar de gebruikers aan e-learning kunnen doen of opzoekingen kunnen verrichten.

Het beheer en het ter beschikking stellen van ICAO-documenten valt eveneens onder de verantwoordelijkheid van de mediatheek.

Technologie en systemen



De groeivoorzichten van het luchtverkeer op middellange termijn en de nood aan harmonisatie van de ATM-systemen onder impuls van het toekomstige Gemeenschappelijk Europees Luchtruim maken dat wij constant aandacht schenken aan het moderniseren van onze technische infrastructuur en het invoeren van nieuwe concepten en technologieën.

De diensten van Belgocontrol hebben in 2006 vooruitgang geboekt in zowel de realisatie van de grote projecten als op het vlak van de communicatie-, navigatie- en radarbewakinginfrastructuur om nu en in de toekomst de continuïteit van onze operaties te verzekeren.

De grote projecten om onze toekomst voor te bereiden

CANAC 2: het nieuwe luchtverkeersleidingscentrum

Eind juni 2006 beslisten de Directie en de Raad van Bestuur van Belgocontrol om de strategie grondig te herzien wat betreft de uitrusting van het nieuwe luchtverkeersleidingscentrum. Het toenmalige project CANAC Upgrade ondervond ernstige problemen met één van de hoofdleveranciers en de vooropgestelde planning kon niet langer worden gerespecteerd. Verschillende scenario's om hieraan te verhelpen werden onderzocht, afgewogen tegenover elkaar en getoetst aan de ondertussen gewijzigde internationale context. Wat betreft dit laatste denken we bijvoorbeeld aan de Single European Sky (SES) en de duidelijke wens om naar uniforme systemen te gaan binnen Europa. Onder meer door de tijdsdruk werd beslist om eerder een beroep te gaan doen op een professionele integrator voor de levering van een "sleutel-op-de-deur" centrum, CANAC 2.

Concreet gaat het om de aankoop van een kant-en-klaar systeem, CANAC 2 Automation System, dat de operationele gegevens verwerkt, zijnde de radar- en vliegplangegevens voor de luchtverkeersleiders. Sinds juni 2006 werd een aanzienlijk deel van de organisatie gemobiliseerd om het nieuwe project invulling te geven en dankzij de volle inzet van alle betrokkenen was het mogelijk om op slechts enkele maanden tijd te komen tot een volwaardig bestek voor het nieuwe centrum.

Verschillende sub-projecten die werden ontwikkeld in het kader van de CANAC Upgrade zullen worden geïntegreerd in het nieuwe systeem waarmee CANAC 2 zal worden uitgerust: de configuratie van de nieuwe operationele zaal en van de consoles is reeds bepaald en het gebouw is klaar voor de installatie ervan.

Voor wat betreft de aanbesteding van CANAC 2, heeft Belgocontrol gekozen voor een "onderhandelingsprocedure met bekendmaking" volgens de wetgeving op de overheidsopdrachten. De geselecteerde bedrijven, in alfabetische volgorde, Indra Sistemas (Spanje), Sogel SA / Selex Sistemi Integrati S.p.a. (Luxemburg/Italië) en Thales ATM (Frankrijk), hebben het bestek ontvangen op 25 september 2006 en konden tot eind november een offerte indienen.



Met de evaluatie van de offertes op basis van vooropgestelde selectiecriteria werd eind 2006 gestart. Het doel is om het nieuwe verkeersleidingcentrum operationeel te maken tegen maart 2009.

Migratie van CANAC

Het project "Migratie van de Data General computers" werd opgestart in juli 2006 en zal zestien maanden in beslag nemen. Het doel ervan is de centrale computers van het huidige automatisatiesysteem van CANAC te vervangen door krachtige servers van de nieuwe generatie die werken onder het Linux besturingssysteem. Op die manier is er voor Belgocontrol geen vrees meer voor mogelijke problemen waarop we zouden kunnen stuiten ingevolge de veroudering van de "Data General"-computers in de komende jaren en zullen wij klaar zijn om het hoofd te bieden aan een geleidelijke heropleving van het luchtverkeer in de beste omstandigheden, in afwachting van de indienststelling van het nieuwe luchtverkeersleidingcentrum CANAC 2.

Het migratieproject wordt verwezenlijkt door Thales ATM in samenwerking met het team ATM Data Processing van Belgocontrol. Opgestart in 2006, zal de voorbereidingsfase van de "Factory Acceptance Tests" uitzonderlijk gebeuren in de installaties van Belgocontrol met het oog op efficiëntie en het ter beschikking stellen van data en van de nodige uitrustingen. Deze fase zal worden gevolgd door de definitieve opleveringstesten van het project (Site Acceptance Tests).

DE CONTROLETOREN - EBBR

De controletoren van Brussel-Nationaal, die reeds bekend staat als één van de meest moderne in dienst, kende nieuwe ontwikkelingen.

Eind 2006, legde Belgocontrol de laatste hand aan de uitrusting van de Visual Training Room (VTR) op de 10e verdieping, juist onder de operationele uitkijkpost. Zoals zijn naam al aangeeft is dit werkinstrument voornamelijk bedoeld voor de opleiding van nieuwe torenverkeersleiders. Ontworpen met dezelfde functionaliteiten als de operationele uitkijkpost, zal de VTR ook dienst doen als back-up tijdens onderhoudswerken, herstellingen, of het afstemmen van de operationele werk-

posten in functie van nieuwe technologische evoluties. De verschillende functies van de torenverkeersleiding zijn er geïnstalleerd (supervisor, clearance delivery, ground en air), alsook dezelfde hulpmiddelen, schermen en communicatiemiddelen.

Een van de VTR-sectoren werd voorbehouden voor de Research and Development activiteiten zoals het uitvoeren van tests en validatiesessies of voor demonstratie van evolutieve systemen. Deze verkeersleidersposities met direct zicht op de vliegtuigbewegingen op te luchthaven worden ter beschikking gesteld voor interne realisaties maar ook voor geïnteresseerde externe firma's. De resultaten van onze eigen ontwikkelingen en effectieve operationele gegevens kunnen hen ter beschikking worden gesteld zonder daarom het werk in de operationele uitkijkpost te storen.

Het Airport Movement System (AMS), hart van de controletoren

Het AMS, systeem ontwikkeld door Belgocontrol, behandelt de radar- en vliegplangegevens om aan de torenverkeersleider een performant en evolutief instrument ter beschikking te stellen voor het beheer van de vliegtuigbewegingen op de luchthaven. De ontwikkelingen van het AMS volgen de internationale concepten (A-SMGCS et CDM) die anticiperen op de verwachte groei van het luchtverkeer en op het veilig en efficiënt beheer ervan vanuit de toren. Zo is het AMS de concrete uiting van de verschillende modules van het A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) en het CDM (Collaborative Decision Making) door nieuwe ontwikkelingen te implementeren:

De Surveillance module van het A-SMGCS-concept dat oorspronkelijk gebaseerd was op 4 grondradars werd vervolledigd met multilateratiesensoren. Dankzij de integratie van nauwkeurige informatie over de positie en de identificatie van de vliegtuigen op de luchthaven in het AMS, kon in 2006 verdere vooruitgang geboekt worden in de realisatie van de geavanceerde niveaus van het A-SMGCS-concept.

De AMS Control-, Routing- en de Planningfuncties werden in operationeel gebruik genomen. Ze voorzien de torenverkeersleider van stopbar

Het CANAC 2 - project, opgestart in 2006, omhelst de vernieuwing en de vervanging van de uitrusting van het nationaal luchtverkeersleidingscentrum CANAC.

controle voor het voorkomen van conflicten op de standbanen, van de berekening van de meest efficiënte taxiroute tussen standplaats en opstijg/landingspiste, en van middelen voor het bepalen en beheren van de optimale planning van de vertrekken (Departure Manager).

De toepassing van het CDM-concept stelt de resultaten van de verdere automatisering van torenfuncties ter beschikking van andere luchthavenpartners: de luchthavenautoriteiten, de afhandelaars en de luchtvaartmaatschappijen.

Met Eurocontrol werd een project opgestart om de CFMU te betrekken bij de CDM informatie-uitwisseling voor de optimalisatie van het beheer van de vertrekslots.

In 2006 heeft Belgocontrol zich in het CPDLC domein (Controller Pilot Data Link Communication) verder geprofileerd door in opdracht van Eurocontrol met succes deel te nemen aan een haalbaarheidsstudie voor het gebruik en de integratie van air ground-data link communicatie tijdens de pushback en de taxifase van vliegtuigen.

Continuïteit dank zij de betrouwbaarheid van de technische infrastructuur

Belangrijke ontwikkelingen op het gebied van communicatie, navigatie, surveillance en meteorologische toepassingen werden verwezenlijkt in 2006 om het uitvoeren van onze opdracht en onze operationele performantie voortdurend te optimaliseren.

COMMUNICATIE

VCS-b: vocale digitale communicatie

Naast de radar- en vluchtplangegevens berust de luchtverkeersleiding op een derde belangrijke pijler, de communicatie. Hier ook loopt de modernisering in goede banen met het VCS-B project.

Het VCS-b (Voice Communication System bravo) is een digitaal communicatiesysteem, uitgerust met een groot aantal functionaliteiten, wat het werk van de verkeersleiders moet vergemakkelijken.

Het aanraakscherm van de VCS-b is eveneens uitgerust met een Instantaneous Voice Communication System (IVCS) wat toelaat om direct spraakcontact te hebben, door een eenvoudige druk op de toets van de gewenste correspondent. Het VCS-b, dat redundant is uitgevoerd om een back-up te creëren die functioneert via een onafhankelijk informatienetwerk, is een betekenisvolle stap vooruit met het oog op de veiligheid. Terwijl het huidige VCSS-systeem slechts over een honderdtal posten beschikt, zal het nieuwe communicatiesysteem in totaal 220 werkposities voorzien.

Samen met ATS ging in de eerste helft van 2006 alle aandacht naar het definiëren van het systeem en het uitvoeren van het HMI (Human Machine Interface) proces voor het aanraakscherm, het TSP (Touch Screen Panel). Parallel daarmee, werd in samenwerking met de Safety Management Unit van Belgocontrol een safety case of een diepgaand onderzoek van het systeem uitgevoerd vanuit het oogpunt van de veiligheid.

Het VCS-b Test & Development System werd geleverd op 23 november 2006 en wordt sindsdien frequent gebruikt door ATS en technisch personeel voor het uittesten van de software en het bijwerken van de TSP HMI.

In de tweede helft van 2006 werden de voorbereidende installatiewerken opgestart, met name de bekabeling en het elektrische UPS-netwerk (Uninterruptable Power Supply).

Samen met ATS, de SMU en de technische diensten werd een werkgroep opgericht om de "training, de shadowing en phaseover" fase voor te bereiden.

LRS (Last Resort radio System)

Onafhankelijk van de VCS-b, geeft het LRS de luchtverkeersleiders de mogelijkheid altijd een radiocontact (VHF en UHF) te kunnen onderhouden met de piloten. Het LRS (Last Resort radio System) project omvat de vervanging van de huidige ERU (Emergency Radio Unit) in CANAC en de Contingency toren, evenals de voorziening van een radio-noodinstallatie voor CANAC 2.



Het LRS zal de verkeersleiders toelaten om meerdere ATS-frequenties op hun bedieningspaneel tegelijkertijd te selecteren evenals "discrete" frequenties. Het LRS is uitgevoerd voor de frequentiescheiding 8.33kHz.

Het project werd opgestart in januari 2006 met het schrijven van de specificaties. De publicatie van het project had plaats in juli 2006, de offertes werden ingediend in oktober 2006. Het systeem zou eind 2007 operationeel moeten zijn.

BAVART-b op de luchthaven van Oostende

Op 6 juli 2006 werd, op vraag van het Vlaams Gewest, een bestelling geplaatst bij de firma Almos voor een nieuw ATIS-systeem voor de luchthaven van Oostende. Dit systeem is identiek aan de systemen te Luik en Charleroi.

Het ATIS-bericht bevat meteorologische informatie en gegevens over de operationele situatie op de luchthaven van Oostende. Het wordt beluisterd door de piloten kort vóór het landen of opstijgen.

Het systeem zal gekoppeld worden aan het nieuwe BAVART-b systeem te Brussel-Nationaal. De operationele inwerkingtreding is gepland voor het tweede kwartaal van 2007.

D-OTIS

Belgocontrol heeft in 2006 ook actief deelgenomen aan een campagne van operationele tests binnen het D-OTIS project (Datalink - Operational Terminal Information Service) van Eurocontrol bestemd om het concept ervan te valideren. De D-OTIS verschaft een geautomatiseerde ondersteuning aan de vliegtuigen in de vlucht door hen de meest recente informatie aan te leveren over de weersomstandigheden (VOLMET) en de operationele gegevens voor de luchthavens (ATIS). Deze gegevens zijn soms te omvangrijk om via spraak meegedeeld te worden en kunnen nu via een bericht van op de grond naar het vliegtuig via een air ground datalink worden overgemaakt. Belgocontrol is ook betrokken bij de ontwikkeling van standaarden voor deze nieuwe dienst.

Moederklok voor contingency en CANAC 2

In 2006 werd een bijkomende tijdcentrale door de firma ATS Bodet geïnstalleerd. Het systeem werd goedgekeurd op 8 november 2006. Deze moederklok, gesynchroniseerd via GPS, is volledig redundant. Ze levert de tijdsdata aan alle systemen en klokken op de Belgocontrol-site met een fouttolerantie van maar 0,001 seconde per dag in "stand-alone". De bestaande moederklok, die identiek is aan de aangekochte, zal in de contingency-zaal worden geplaatst.

COM 4: geautomatiseerde luchtvaartcommunicaties

In 2006 werd gestart met de conceptfase van COM 4 of ISAAC genoemd (Innovative System for Automated Aeronautical Communications). Dit systeem vervangt de huidige COM 3 switch die de berichten routeert tussen de verschillende Belgocontroldiensten (AIS, MET,...), de gebruikers op de nationale en de regionale luchthavens, de CFMU van Eurocontrol en naburige ANSP's. De berichten kunnen vluchtplannen zijn of slotberichten, AIS-berichten zoals NOTAMS, meteorologische berichten, noodberichten, enz.

Telco: een glasvezelnetwerk

Het Telco-project beoogt de uitbouw van een telecommunicatienetwerk in glasvezel dat de telefonie, de overdracht van informaticagegevens en operationele communicaties centraliseert.

Telco heeft heel het jaar 2006 gewerkt aan de verwezenlijking van nieuwe informaticazalen, zowel op het vlak van de bekabeling als van de levering van racks voor de actieve uitrustingen, wat ook de ontplooiing van het SIN (Site Area Network) in nieuwe uitbreidingen omvat. Het WAN (Wide Area Network), dat toelaat het geheel van de sites van Belgocontrol in de verschillende regio's met elkaar te verbinden, is van zijn kant volledig operationeel en een tweede fase van het project werd aangevat om de ontplooiing van dit netwerk in de nieuwe informaticazalen mogelijk te maken.



NAVIGATIE

ILS 25L

In de zomer van 2006 werd de ILS (Instrument Landing Systeem) op de piste 25L te Brussel-Nationaal vervangen. Deze vervanging kadert in de volledige vernieuwing van de ILS-systemen op de nationale luchthaven. In 2007 worden ook de ILS systemen te Antwerpen en Charleroi vervangen.

De niet-directionele bakens (NDB)

Een NDB is een navigatiehulpmiddel dat zich op een vaste positie op de grond bevindt en waarmee het vliegtuig haar richting ten opzichte van het baken kan bepalen. In 2006 heeft Belgocontrol beslist om de NDB-bakens te vernieuwen. De specificaties voor de vervanging van 11 NDB's met 2 bijkomende NDB's in optie werden opgesteld. De bestelling zou in maart 2007 geplaatst worden.

SURVEILLANCE

Mode S voor St-Hubert

Een jaar na Bertem werd ook de secundaire radar van het en-route radarstation te St-Hubert vervangen door een Mode S radar. Na een grondige technische en operationele evaluatie werd de nieuwe radar in januari 2007 in gebruik genomen. De Mode S technologie biedt onder andere een oplossing voor de beperkingen van de huidige secundaire radars, een preciezere lokalisatie en identificatie van de vliegtuigen en de mogelijkheid om automatisch een groter aantal gegevens te laten verschijnen op het radarscherm van de verkeersleider.

METEO

Automatische meteosensoren en ijsdetectiesystemen

Op 17 mei 2006 werden de nieuwe meteosensoren op Brussel-Nationaal in gebruik genomen. De meteosensoren die vernieuwd werden, zijn onder meer wolkenmeters, barometers, vochtigheid- en neerslagmeters en transmissometers. Tevens werd een doorgedreven automatisering van de gegevensverwerking doorgevoerd door een naadloze integratie van de nieuwe sensoren in een recentelijk ontwikkeld informaticasysteem.

Midden 2007 zullen de meteosensoren op de regionale luchthavens eveneens vernieuwd worden.

In 2008 zijn de landingsbaansensoren (RVR sensors, windmeters, ceilmeters, zichtbaarheidsmeters) en de ijsdetectiesystemen aan de beurt.

Windsondering

In 2006 werden het conceptdocument alsook de technische specificaties opgesteld van het nieuwe systeem voor windsondering. Een nieuw systeem is vereist daar het huidige niet langer bruikbaar zal zijn na de geplande ontmanteling van het Loran-C netwerk in Noord-Europa.

Een systeem voor radiosondering bestaat uit drie belangrijke componenten: de radiosondes met aan boord een thermometer, een vochtigheidsmeter, GPS en een UHF zender; een grondstation om de meteorologische gegevens te ontvangen en een computersysteem voor de verwerking van de gegevens.

De lancering van de sondes zal gebeuren op de militaire basis van Bevekom. De gegevens zullen van daaruit naar Belgocontrol worden verzonden.

De bestelling van het systeem is gepland in het tweede kwartaal van 2007 en de implementatie in het vierde kwartaal.

Gemeenschappelijk Europees Luchtruim

Vanaf 2004 werden de grote principes van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim geconcretiseerd in de vorm van vier verordeningen van de Raad en het Europees Parlement. Naast de verordening die een algemeen kader schetst, hebben de drie andere verordeningen respectievelijk betrekking op het verstrekken van luchtverkeersleidingdiensten, de organisatie van het luchtruim in functionele blokken (FAB) en op de interoperabiliteit van de ATM-systemen.

Belgocontrol heeft in 2006 zijn initiatieven voortgezet die het bedrijf individueel of in samenwerking met zijn Europese partners had genomen.

FAB Europe Central: gedetailleerde haalbaarheidsstudie

Het concept van de functionele luchtruimblokken (Functional Airspace Blocks – FAB), ingevoerd door de Europese verordening nr 551/2004, dat in 2005 uit de startblokken kwam, is in 2006 uitgegroeid tot één van de centrale thema's in de vormgeving van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. De meeste Europese lidstaten zijn in volle studiefase met hun omliggende landen met het oog op het opzetten van deze FAB's, onder het toezicht van de Commissie die vastberaden is de ontwikkelingen op de voet te volgen en die desnoods, te gepaste tijde, sturende regelgevende initiatieven zal nemen.

Belgocontrol heeft een centrale rol gespeeld in de recente FAB ontwikkelingen. 2005 werd afgesloten met een "High Level Feasibility Study" afgeleverd door Arthur D. Little over de creatie van een potentiële FAB voor de Benelux-Staten en Duitsland. Verder bouwend op hun conclusies hebben de ANSP's van de vier voornoemde landen samen met MUAC de aanzet gegeven tot een gedetailleerde haalbaarheidsstudie met het oog op de potentiële oprichting van de "FAB Europe Central". Deze studie ging van start op 1 juli 2006 en zal in de loop van 2008 zijn eindconclusies bekendmaken.

Het project omvat niet alleen de ANSP's, ook de Staten en de militairen nemen hier aan deel via de specifiek daartoe opgerichte organen. Vooreerst via de High Level Policy Group (DG's van de Luchtvaartadministraties van de deelnemende landen, de CEO's van de ANSP's en de militairen) die de beleidsbeslissingen nemen. Vervolgens via het centrale orgaan, de FAB Steering Group (bestaande uit vertegenwoordigers van alle partijen), waarvan het voorzitterschap wordt waargenomen door Bernard Martens van Belgocontrol. Dit orgaan waakt over de vooruitgang van het project en geeft waar nodig advies en aanbevelingen aan de 7 verschillende werkgroepen die werden opgericht. Deze werkgroepen behandelen volgende onderwerpen: het operationele kader, de technische samenwerking, de financiën, de human resources, de regelgevende, institutionele en juridische kwesties, de burgerlijke en militaire samenwerking en de luchtvaartveiligheid. Belgocontrol heeft het voorzitterschap van de werkgroep financiën en een gedeeld voorzitterschap met de burgerlijk/militaire werkgroep.

De samenwerking tussen de verschillende groepen, alsook de consolidatie van hun werk en de rapportering naar de verschillende bevoegde organen, wordt vergemakkelijkt door het bureau Helios dat werd aangewezen om het externe Project Management te verzekeren. Helios is er ook mee belast een coherent communicatieplan op te stellen, met de ondersteuning van een speciaal daartoe opgerichte communicatiewerkgroep.

Het "FAB Europe Central" initiatief heeft een sterke aantrekkingskracht uitgeoefend op onze bureaus. Zo hebben Frankrijk en Zwitserland vrij snel na de start van het project hun interesse laten blijken en zijn zij sinds november 2006 volwaardig lid. Groot-Brittannië zoekt tevens toenadering en vraagt een actieve samenwerking.

De haalbaarheidsstudie is één van de voornaamste projecten die Belgocontrol volgt op dit moment. De nodige middelen werden vrijgemaakt en er werd een interne coördinatiestructuur opgezet met het oog op het verzekeren van de coherentie en de cohesie van de positionering



van het bedrijf: openbare dienstverlening versus concurrentieconcepten, het behoud van de integriteit van zijn diensten en het versterken van de samenwerking tussen de actoren uit de sector.

De oprichting van FAB's wordt door de Europese commissie ondersteund door regelgeving. De belangrijkste hiervan zijn ongetwijfeld Richtlijn 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders en Verordening 1794/2006/EG van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten.

Gemeenschappelijk heffingenstelsel

Tot voor kort werd Belgocontrol voor de facturatie van zijn diensten slechts gereguleerd voor de en-route vergoedingen, via het internationaal overeengekomen systeem van Eurocontrol.

Op 6 december 2006 werd een Europese verordening gepubliceerd ter uitvoering van het Gemeenschappelijk Europees luchtruim, waarbij een Europees systeem werd vastgesteld voor tarifiering van diensten geleverd aan de luchtvaart. Dit EU Charging Scheme reglementeert zowel de "en route"-dienst als de "eindnadering"-dienst (de vliegtuigen begeleiden bij het opstijgen en het landen) en werd van kracht op 1 januari 2007.

De Belgische regering heeft weliswaar voor 2007 de regionale luchthavens buiten het toepassingsveld van deze Europese verordening gesteld, en heeft de datum waarop deze van kracht wordt, vastgesteld op 1 januari 2008.

Wat betreft de vaststelling van het en-route eenheidstarief en van de vergoedingen voor de eindnaderingdiensten, hetgeen slechts één van de elementen vormt van deze nieuwe verordening, werd besloten om deze eveneens uit te stellen tot 1 januari 2008.

Europese certificering en kwaliteitszorg

Naast de communautaire licentie van luchtverkeersleider en het gemeenschappelijk heffingenstelsel, vloeit uit het reglement inzake het verstrekken van luchtverkeersleidingdiensten, het reglement 2096/2005 van de Commissie voort, hetgeen de gemeenschappelijke vereisten definieert ('Common Requirements' - CR) waaraan de ANSP's moeten beantwoorden om de Europese certificering te behalen.

Wij brengen de grote luiken van deze certificering even in herinnering: ons organisatorisch beheer, de verzekering van de wettelijke aspecten verbonden aan onze activiteit, onze kwaliteitscertificering, de beveiliging van de personeelstoegangen alsook deze van de toegang tot onze elektronische gegevens, de human resources, de technische en operationele competenties en ten slotte het belangrijkste luik: de veiligheid van het luchtverkeer.

Sedert begin 2006 richtte Belgocontrol zijn inspanningen op deze certificering. Wij hebben bij de Nationale Toezichhoudende Instantie (Belgian Supervisory Authority – BSA) onze officiële certificeringaanvraag ingediend, samen met een uitgebreide bewijsvoering van conformiteit. Begin 2007 zal worden overgegaan tot de audit op de sites van Belgocontrol met het oog op een gunstige besluitvorming.

Wat betreft ons ISO9001-certificaat werden in 2006 twee bewakingsaudits georganiseerd. Hier ook lag de nadruk op het beheer van de luchtverkeersveiligheid. Verdere aandachtspunten waren onder meer de management review, de interne audits, documentcontrole, QMS performantie (Quality Management System), de leveranciers, de meteo, veiligheid, IT, kalibratie, ATS-management en spraakcommunicatie.

De ISO9001:2000-certificering van Belgocontrol, verkregen in 2004, is drie jaar lang geldig. 2006 was dus ook een jaar van voorbereiding op een nieuwe reeks audits die zullen worden uitgevoerd in 2007 om dit bewijs van kwaliteit te verlengen.



AMJ 0316 DHL

HL7436

AMA
8637 OZ

AMA
8637 OZ

1148

FMC

FMC

Verslag van het College van Commissarissen

Boekjaar 2006

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, en meer bepaald, in gevolge artikel 25 van de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven die verwijst naar de artikelen 143 en 144 van het Wetboek van Vennootschappen, heeft het College van Commissarissen de eer u verslag uit te brengen over de uitvoering van zijn mandaat voor het boekjaar 2006 voor het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol. Het verslag omvat zijn oordeel over de jaarrekening evenals de vereiste bijkomende vermeldingen en inlichtingen.

1. Verklaring over de jaarrekening zonder voorbehoud

Het College heeft de controle uitgevoerd van de jaarrekening over het boekjaar afgesloten op 31 december 2006, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van 309.000.928,82 € en waarvan de resultatenrekening afsluit met een verlies van het boekjaar van 53.909,90 €.

Het opstellen van de jaarrekening valt onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het opzetten, implementeren en in stand houden van een interne controle met betrekking tot het opstellen en de getrouwe weergave van de jaarrekening die geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of het maken van fouten, bevat; het kiezen en toepassen van geschikte waarderingsregels; en het maken van boekhoudkundige ramingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Het is de verantwoordelijkheid van het College een oordeel over deze jaarrekening tot uitdrukking te brengen op basis van zijn controle. Het College heeft zijn controle uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen en volgens de in België geldende controlenormen. Deze controlenormen vereisen dat de controle zo wordt georganiseerd en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat.

Overeenkomstig voornoemde controlenormen, heeft het College rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van het autonoom overheidsbedrijf, alsook met haar procedures van interne controle. Het College heeft van de verantwoordelijken en van het bestuursorgaan van het autonoom overheidsbedrijf de voor onze controle vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen. Het College heeft op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Het College heeft de gegrondheid van de waarderingsregels, de redelijkheid van de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen gemaakt door het autonome overheidsbedrijf, alsook de voorstelling van de jaarrekening als geheel beoordeeld. Het College is van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormt voor het uitbrengen van zijn oordeel.

Naar het oordeel van het College geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2006 een getrouw beeld van de het vermogen, de financiële toestand en de resultaten van het autonoom overheidsbedrijf, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

2. Bijkomende vermeldingen en inlichtingen

Het opstellen en de inhoud van het jaarverslag, alsook het naleven door het autonoom overheidsbedrijf van de wet van 21 maart 1991, het Wetboek van vennootschappen, van de statuten en van het beheerscontract vallen onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan.

Het is de verantwoordelijkheid van het College om in zijn verslag de volgende bijkomende vermeldingen en inlichtingen op te nemen die niet van aard zijn om de draagwijdte van onze verklaring over de jaarrekening te wijzigen:

- Het jaarverslag behandelt de door de wet vereiste inlichtingen en stemt overeen met de jaarrekening. Het College kan zich echter niet uitspreken over de beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee de vennootschap wordt geconfronteerd, alsook van haar positie, haar voorzienbare evolutie of de aanmerkelijke invloed van bepaalde feiten op haar toekomstige ontwikkeling.

Opgemaakt te Brussel op 13 april 2007.

Het College van Commissarissen,

De Leden van het Instituut der Bedrijfsrevisoren

Burg. BVBA VAN IMPE, MERTENS & ASSOCIATES,
Bedrijfsrevisoren
Vertegenwoordigd door
Herman VAN IMPE, Vennoot

Het Rekenhof

Vertegenwoordigd door
Romain LESAGE, Raadsheer bij het Rekenhof

Het College kan evenwel bevestigen dat de verstrekte gegevens geen onmiskenbare inconsistenties vertonen met de informatie waarover wij beschikken in het kader van ons mandaat.

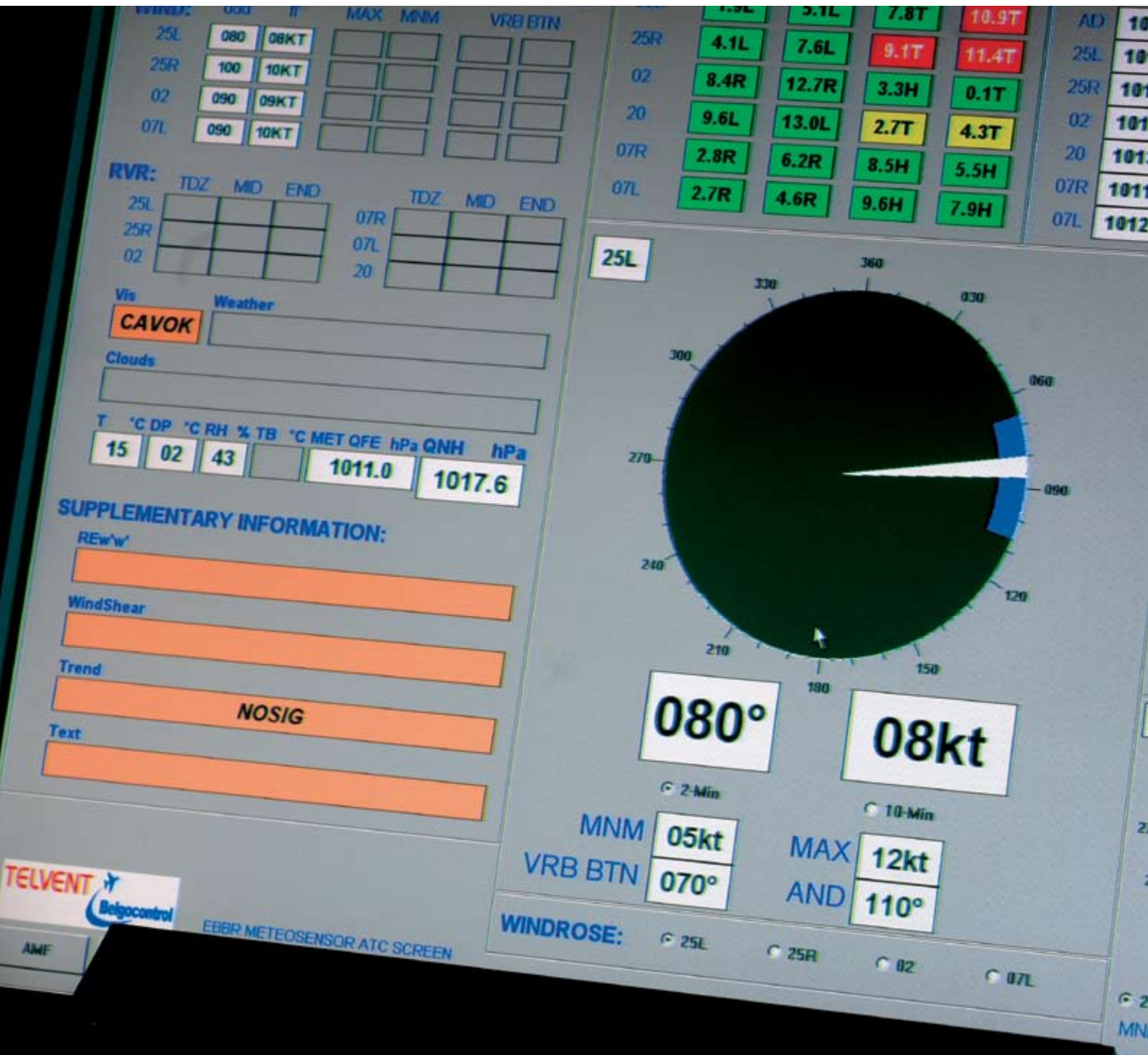
- Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, werd de boekhouding gevoerd overeenkomstig de in België van toepassing zijnde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften.
- Het College heeft geen kennis gekregen van gedane verrichtingen of beslissingen in overtreding met de wet van 21 maart 1991, het Wetboek van Vennootschappen of het statuut van een autonoom overheidsbedrijf, evenals het beheerscontract. De voorgestelde verwerking van het resultaat stemt overeen met de wettelijke bepalingen.
- Wat de vergelijkbaarheid van de jaarrekening 2006 en deze van het voorgaand boekjaar betreft, wordt verwezen naar de toelichting bij het wettelijk schema van de jaarrekening 2006.

Tot slot, wenst het College de verschillende diensten van Belgocontrol te danken voor de efficiënte hulp die zij het College tijdens de uitvoering van zijn controleopdracht hebben gegeven.

Burg. BVBA Michel DELBROUCK & C^o,
Bedrijfsrevisoren
Vertegenwoordigd door
Michel DELBROUCK, Vennoot,
Voorzitter van het College

Philippe ROLAND, Voorzitter van het Rekenhof

Jaarrekening Boekjaar 2006



Balans na winstverdeling

ACTIVA	Codes	Boekjaar 2006 in €	Boekjaar 2005 in €
VASTE ACTIVA	20/28	224.780.851,23	232.967.146,08
Oprichtingskosten	20	44.487.972,86	50.863.071,00
Immateriële vaste activa	21	814.812,35	1.122.493,75
Materiële vaste activa	22/27	179.403.809,68	180.906.280,78
Terreinen en gebouwen	22	114.529.297,81	113.031.281,57
Installaties, machines en uitrusting	23	54.497.532,20	51.329.368,71
Meubilair en rollend materieel	24	4.333.042,79	4.645.258,03
Leasing en soortgelijke rechten	25		
Overige materiële vaste activa	26	10.942,52	137.810,26
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27	6.032.994,36	11.762.562,21
Financiële vaste activa	28	74.256,34	75.300,55
Verbonden ondernemingen	280/1	61.973,38	61.973,38
Deelnemingen	280	61.973,38	61.973,38
Vorderingen	281		
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	282/3		
Deelnemingen	282		
Vorderingen	283		
Andere financiële vaste activa	284/8	12.282,96	13.327,17
Aandelen	284		
Vorderingen en borgtochten in contanten	285/8	12.282,96	13.327,17
VLOTTENDE ACTIVA	29/58	84.220.077,59	83.487.901,00
Vorderingen op meer dan één jaar	29		
Handelsvorderingen	290		
Overige vorderingen	291		
Voorraden en bestellingen in uitvoering	3		
Voorraden	30/36		
Grond- en hulpstoffen	30/31		
Goederen in bewerking	32		
Gereed product	33		
Handelsgoederen	34		
Onroerende goederen bestemd voor verkoop	35		
Vooruitbetalingen	36		
Bestellingen in uitvoering	37		
Vorderingen op ten hoogste één jaar	40/41	32.509.984,62	34.351.061,49
Handelsvorderingen	40	6.760.228,48	7.305.065,13
Overige vorderingen	41	25.749.756,14	27.045.996,36
Geldbeleggingen	50/53	39.500.771,91	36.582.783,55
Portefeuille Investeringen		6.088.285,97	15.282.783,55
Overige beleggingen	51/53	33.412.485,94	21.300.000,00
Liquide middelen	54/58	626.674,91	730.993,88
Overlopende rekeningen	490/1	11.582.646,15	11.823.062,08
TOTAAL DER ACTIVA	20/58	309.000.928,82	316.455.047,08

PASSIVA	Codes	Boekjaar 2006 in €	Boekjaar 2005 in €
EIGEN VERMOGEN	10/15	195.979.044,07	197.159.016,62
Kapitaal	10	145.000.000,00	145.000.000,00
Geplaatst kapitaal	100	145.000.000,00	145.000.000,00
Niet-opgevraagd kapitaal	101		
Uitgiftepremies	11		
Herwaarderingsmeerwaarden	12		
Reserves	13	46.168.426,75	46.168.426,75
Wettelijke reserve	130	2.555.099,57	2.555.099,57
Onbeschikbare reserves	131		
Voor eigen aandelen	1310		
Andere	1311		
Belastingvrije reserves	132		
Beschikbare reserves	133	43.613.327,18	43.613.327,18
Overgedragen winst (verlies)	(+)/(-) 14	-53.909,90	
Kapitaalsubsidies	15	4.864.527,22	5.990.589,87
Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief	19		
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	16	5.095.350,90	3.373.112,06
Voorzieningen voor risico's en kosten	160/5	5.095.350,90	3.373.112,06
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	160		
Belastingen	161		
Grote herstellings- en onderhoudswerken	162		
Overige risico's en kosten	163/5	5.095.350,90	3.373.112,06
Uitgestelde belastingen	168		
SCHULDEN	17/49	107.926.533,85	115.922.918,40
Schulden op meer dan één jaar	17	49.527.946,84	55.921.069,82
Financiële schulden	170/4	49.004.572,09	55.454.664,36
Achtergestelde leningen	170		
Niet-achtergestelde obligatieleningen	171		
Leasingschulden en soortgelijke schulden	172		
Kredietinstellingen	173	49.004.572,09	55.454.664,36
Overige leningen	174		
Handelsschulden	175		
Leveranciers	1750		
Te betalen wissels	1751		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	176		
Overige schulden	178/9	523.374,75	466.405,46
Schulden op ten hoogste één jaar	42/48	43.413.416,24	45.785.938,47
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42	6.450.092,14	6.279.004,82
Financiële schulden	43		
Kredietinstellingen	430/8		
Overige leningen	439		
Handelsschulden	44	19.856.530,20	22.117.777,42
Leveranciers	440/4	19.856.530,20	22.117.777,42
Te betalen wissels	441		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	46		
Schulden m.b.t. belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	17.106.793,63	17.389.156,23
Belastingen	450/3	2.272.575,23	2.398.723,81
Bezoldigingen en sociale lasten	454/9	14.834.218,40	14.990.432,42
Overige schulden	47/48		
Overlopende rekeningen	492/3	14.985.170,77	14.215.910,11
TOTAAL DER PASSIVA	10/49	309.000.928,82	316.455.047,08

Resultatenrekening

	Codes	Boekjaar 2006 in €	Boekjaar 2005 in €
Bedrijfsopbrengsten	70/74	194.918.358,49	191.795.922,36
Omzet	70	191.586.253,15	189.619.621,04
Toename (afname) in de voorraad goederen in bewerking en gereed product en in de bestellingen in uitvoering	(+)/(-) 71		
Geproduceerde vaste activa	72		
Andere bedrijfsopbrengsten	74	3.332.105,34	2.176.301,32
Bedrijfskosten	60/64	191.162.713,45	185.014.829,09
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	60		
Aankopen	600/8		
Afname (toename) van de voorraad	(+)/(-) 609		
Diensten en diverse goederen	61	60.082.316,64	62.556.414,81
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	(+)/(-) 62	102.926.192,47	100.512.009,97
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	630	25.223.412,26	23.047.987,04
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (terugnemingen)	(+)/(-) 631/4	752.798,31	-3.696,68
Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)	(+)/(-) 635/7	1.265.726,34	-1.685.412,52
Andere bedrijfskosten	640/8	912.267,43	587.526,47
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten	(-) 649		
Bedrijfswinst (verlies)	(+)/(-) 9901	3.755.645,04	6.781.093,27
Financiële opbrengsten	75	1.830.735,73	2.309.858,62
Opbrengsten uit financiële vaste activa	750		
Opbrengsten uit vlottende activa	751	449.282,94	206.748,59
Andere financiële opbrengsten	752/9	1.381.452,79	2.103.110,03
Financiële kosten	65	2.237.409,49	2.344.270,37
Kosten van schulden	650	1.941.758,81	2.102.819,34
Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen			
Toevoegingen (Terugneming)	(+)/(-) 651		
Andere financiële kosten	652/9	295.650,68	241.451,03
Winst (Verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening, voor belasting	(+)/(-) 9902	3.348.971,28	6.746.681,52

	Codes	Boekjaar 2006 in €	Boekjaar 2005 in €
Uitzonderlijke opbrengsten	76	18.914,50	42.760,33
Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa	760		
Terugneming van waardeverminderingen op financiële vaste activa	761		
Terugneming van voorzieningen voor uitzonderlijke risico's en kosten	762		
Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa	763	17.366,74	42.760,33
Andere uitzonderlijke opbrengsten	764/9	1.547,76	
Uitzonderlijke kosten	66	3.421.795,68	1.829.051,14
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	660	2.171.104,42	5.626,69
Waardeverminderingen op financiële vaste activa	661		
Voorzieningen voor uitzonderlijke risico's en kosten			
Toevoegingen (bestedingen)	(+)/(-) 662	456.512,50	
Minderwaarden bij de realisatie van vaste activa	663	110.655,96	879,63
Andere uitzonderlijke kosten	664/8	683.522,80	1.822.544,82
Als herstructureringskosten geactiveerde uitzonderlijke kosten	(-) 669		
Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting	(+)/(-) 9903	-53.909,90	4.960.390,71
Onttrekkingen aan de uitgestelde belastingen	780		
Overboeking naar de uitgestelde belastingen	680		
Belastingen op het resultaat	(+)/(-) 67/77		
Belastingen	670/3		
Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen	77		
Winst (Verlies) van het boekjaar	(+)/(-) 9904	-53.909,90	4.960.390,71
Onttrekking aan de belastingvrije reserves	789		
Overboeking naar de belastingvrije reserves	689		
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	(+)/(-) 9905	-53.909,90	4.960.390,71

Resultaatverwerking

	Codes	Boekjaar 2006 in €	Boekjaar 2005 in €
Te bestemmen winst (verlies)	(+)/(-) 9906	-53.909,90	4.960.390,71
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	(+)/(-) (9905)	-53.909,90	4.960.390,71
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar	(+)/(-) 14P		
Ottrekking aan het eigen vermogen	791/2		
aan het kapitaal en aan de uitgiftepremies	791		
aan de reserves	792		
Toevoeging aan het eigen vermogen	691/2		4.960.390,71
aan het kapitaal en aan de uitgiftepremies	691		
aan de wettelijke reserve	6920		250.000,00
aan de overige reserves	6921		4.710.390,71
Over te dragen winst (verlies)	(+)/(-) (14)	-53.909,90	
Tussenkost van de vennoten in het verlies	794		
Uit te keren winst	694/6		
Vergoeding van het kapitaal	694		
Bestuurders of zaakvoerders	695		

Samenvatting van de waarderingsregels

Boekjaar 2006



Samenvatting van de waarderingsregels

Activa

Oprichtingskosten

De oprichtingskosten en eerste vestigingskosten worden onmiddellijk ten laste genomen tijdens het boekjaar waarin zij werden gemaakt.

De herstructureringskosten worden geactiveerd wanneer het gaat om welbepaalde uitgaven die verband houden met een ingrijpende wijziging in de structuur of de organisatie van de vennootschap en deze uitgaven een blijvende en gunstige weerslag hebben op de rentabiliteit van de vennootschap.

Deze kosten maken het voorwerp uit van afschrijvingen in jaarlijkse schijven van 20 %; de kosten echter van de onder de activa opgenomen eenmalige patronale bijdrage van de opgebouwde rustpensioenrechten per 31 december 2004 door de niet-actieven worden afgeschreven in jaarlijkse schijven van 10 %, overeenkomstig artikel 2, 3^{de} lid van het KB van 27/12/2004.

Immateriële vaste activa

De vergoedingen voor licenties en octrooien zijn opgenomen onder deze rubriek en zijn onderworpen aan een lineair afschrijvingspercentage van 20 % per jaar.

Studies daarentegen worden via de betrokken kostenrekening direct in last genomen in de "Diensten en diverse goederen" (toegepast vanaf het jaar 2000).

Materiële vaste activa

De vaste activa worden opgenomen op het actief van de balans tegen hun aankoopprijs, inclusief de bijkomende kosten die voor de grote projecten naast de niet terugvorderbare belastingen en vervoerkosten, de erelonen voor architecten en studie bureaus omvatten (m.b.t. stabiliteit, speciale technieken, veiligheid en controle).

De afschrijvingen worden berekend per maand op lineaire wijze, volgens de percentages vermeld in de afschrijvingstabel, terwijl de maand van indienstelling overeenstemt met de eerste maandelijkse afschrijvingsschijf.

De vaste activa worden beschouwd als in dienst genomen hetzij op de datum van het proces-verbaal van de voorlopige oplevering (op die datum kunnen ze gelicht worden uit de rubriek Vaste activa in aanbouw waarop ze geregistreerd waren en op hun specifieke rekening worden geboekt), hetzij op de datum van de levering van het goed.

Uitzonderlijk kan Belgocontrol afschrijvingen voorzien op de vaste activa in aanbouw, wanneer de indienstelling plaatsheeft voor de voorlopige oplevering; in een dergelijk geval wordt rekening gehouden met de werkelijke datum van de indienstelling.

Financiële vaste activa

Verbonden ondernemingen

De financiële vaste activa worden geboekt op de actiefzijde van de balans tegen hun aankoopprijs.

Op het einde van elk boekjaar, wordt de waardering herzien in functie van de toestand, de rentabiliteit of de vooruitzichten van de onderneming waarin de deelneming wordt gehouden.

Waardeverminderingen worden geboekt voor de financiële vaste activa waarvoor een duurzame minwaarde wordt vastgesteld of waarvan de terugbetaling in zijn geheel of gedeeltelijk onzeker of in gevaar is.

Een herstel van de waardeverminderingen wordt doorgevoerd ten belope van de genoemde waardeverminderingen indien later een duurzame meerwaarde wordt vastgesteld.

Wanneer de geraamde waarde hoger is dan de waarde van de geboekte post wordt, in principe, geen verandering aangebracht aan de boekhoudkundige waarde.

Vorderingen op meer dan één jaar

Handelsvorderingen

De vorderingen worden geboekt tegen hun nominale waarde of hun aankoopwaarde.

Een waardevermindering wordt doorgevoerd wanneer de realisatiewaarde op de dag van de afsluiting lager is dan de boekhoudkundige waarde - en voor zover het gaat om een duurzame waardevermindering - of wanneer de terugbetaling op de vervaldag, in zijn geheel of gedeeltelijk onzeker of in gevaar is.

De waarderingsregels betreffende deviezen zijn hierop van toepassing.

Vorraden en bestellingen in uitvoering

Vorraden

De aangekochte goederen vertegenwoordigen een relatief onbelangrijk bedrag in vergelijking met het totaal van de rubriek "Bedrijfskosten". Ze worden daarom toegewezen aan de "Diensten en diverse goederen" en dus volledig ten laste genomen op het ogenblik van de levering.

Vorderingen op ten hoogste één jaar

De vorderingen worden geboekt tegen hun nominale waarde of hun aankoopwaarde en zijn aan dezelfde waarderingsregels onderworpen als de vorderingen op meer dan één jaar.

Geldbeleggingen

- De geldbeleggingen op termijnrekeningen worden geboekt tegen hun aankoopwaarde;
- De beleggingen in verhandelbare titels worden gewaardeerd tegen de marktwaarde die op nuttige wijze het rendement van de belegging meet voor de gedekte periode op de datum van het verslag;
- De titels die een vaste aflossingswaarde hebben en niet verhandelbaar zijn op de markt, worden gewaardeerd als hadden ze een constant rendementsniveau tot op hun vervaldag.

Overlopende rekeningen

Deze rubriek omvat:

- Over te dragen kosten, d.w.z. de pro rata van kosten die werden gemaakt tijdens het boekjaar of vorig boekjaar, maar die ten laste van één of meer volgende boekjaren moeten worden gebracht;
- Verworven opbrengsten, d.w.z. de pro rata van opbrengsten die slechts in de loop van een volgend boekjaar worden geïnd, maar betrekking hebben op het verstreken boekjaar.

Passiva

Voorzieningen voor risico's en kosten

Op het einde van elk boekjaar, onderzoekt de Raad van Bestuur, uitspraak doende met voorzichtigheid, oprechtheid en goede trouw, over de aan te leggen voorzieningen om de te verwachten risico's en kosten te dekken, namelijk:

- De kosten die inherent zijn aan grote herstellings- en onderhoudswerken;
- De risico's die ontstaan zijn tijdens het boekjaar uit duidelijk omschreven toekomstige verliezen en kosten;
- De verliezen of kosten van duidelijk omschreven aard, ontstaan tijdens het boekjaar, maar waarvan het bedrag nog niet vaststaat;
- De verbintenissen ingevolge individuele overeenkomsten afgesloten met de personeelsleden, met een definitief karakter en die concreet de vorm aannemen van overeenkomsten afgesloten in het kader van herstructureringsmaatregelen.

De tijdens de vorige boekjaren aangelegde voorzieningen dienen te worden herzien en teruggenomen te worden in de resultaten indien ze niet meer geheel of gedeeltelijk noodzakelijk zijn.

Schulden op meer dan één jaar en schulden op ten hoogste één jaar

Deze schulden worden geboekt tegen hun nominale waarde.

De bezoldigingen en sociale lasten worden gewaardeerd overeenkomstig de geldende sociale en fiscale regelgeving en de akkoorden afgesloten met de representatieve organisaties van de werknemers.

De waarderingsregels betreffende deviezen zijn hierop van toepassing.

Overlopende rekeningen

De rubriek omvat:

- De toe te rekenen kosten, d.w.z. de pro rata van kosten die pas in een later boekjaar zullen worden betaald, maar die betrekking hebben op het verstreken boekjaar;
- De over te dragen opbrengsten, d.w.z. de pro rata van opbrengsten die in de loop van het boekjaar of van een vorig boekjaar zijn geïnd, doch geheel of gedeeltelijk op een later boekjaar betrekking hebben.

Diversen

Algemene principes van toepassing op de waardering van de activa en passiva die in deviezen zijn uitgedrukt

De verrichtingen in vreemde munten worden omgezet in euro tegen de koers van de dag van de verrichting.

Op het einde van het boekjaar, worden zowel de vaste activa (immateriële, materiële of financiële) als de andere activa en passiva voor het gedeelte van het saldo van die rekeningen uitgedrukt of oorspronkelijk in deviezen, omgezet aan de wisselkoers van toepassing bij hun inboeking.

“En route” heffingen

De “En route” heffingen worden aan de gebruikers van ons luchtruim gefactureerd via Eurocontrol.

Zij dekken de kosten van onze “En route” controle, de kosten van de “En route” controle uitgevoerd in ons hoger luchtruim door het Eurocontrol centrum te Maastricht, alsook de werkingskosten van het Agentschap Eurocontrol. Deze twee laatste elementen worden door ons voor gefinancierd.

Jaarlijks, in de maand oktober van het jaar n-1, wordt de berekening van de “unit rate” voor het volgende jaar door Eurocontrol gefinaliseerd. De “unit rate” wordt berekend door de volgende deling:

$$\frac{\text{Raming voor het jaar n van [de nationale kostenbasis + de kosten van Eurocontrol] + / - correctiemechanisme (zie hierna)}}{\text{Raming van het aantal service units voor het jaar n}}$$

De bedragen door Eurocontrol gefactureerd aan de gebruikers van het luchtruim in het jaar n resulteren uit de vermenigvuldiging van de berekende “unit rate” met een aantal reële ‘service units’ die rekening houden met het gewicht van het vliegtuig en de afstand afgelegd in het Belgisch luchtruim.

Op het einde van het jaar n zijn de reële kostenbasissen en aantal service units gekend. De verschillen met de geraamde elementen resulteren in een correctiemechanisme dat 2 jaar later (n+2) verrekend wordt. Een onderfacturatie in het jaar n wordt toegevoegd aan de geraamde kostenbasissen van het jaar n+2 terwijl een overfacturatie in het jaar n afgetrokken wordt van de geraamde kostenbasissen van het jaar n+2. Dit correctiemechanisme heeft bijgevolg een impact op de “unit rate” van het jaar n+2.

Bij de goedkeuring van de nieuwe tarieven voor de landings/opstijgingsrechten, toepasbaar vanaf 1 april 2001, werden door de Raad van Bestuur nieuwe verdeelsleutels voor de indirecte kosten goedgekeurd.



Verklaring: ACTIVA

Oprichtingskosten

Rechtvaardiging van het onder de activa opnemen van de herstructureringskosten:

- **Pensioenverplichtingen Belgocontrol:**

Er wordt verwezen naar artikel 2,§3, 2 de lid van het K.B. tot herstructurering van de wettelijke pensioenverplichtingen van Belgocontrol d.d. 27/12/2004.

- **Plan voor eindeloopbaanonderbreking:**

Dit plan maakte het voorwerp uit van een collectief akkoord afgesloten op 31 maart 2004 met de sociale partners. In dat kader drukten 60 medewerkers van ten minste 55 jaar de wens uit te willen genieten van de mogelijkheid van een vervroegd vertrek. De gunstige en duurzame invloed op de rentabiliteit van het bedrijf is verantwoord volgens het beheersorgaan.

Geldbeleggingen - Portefeuille Investerings

Wij hebben de activa-post 'Eigen aandelen' hernoemd tot 'Portefeuille Investerings' om hierin de nominale waarde van de BEVEK's bestemd voor de financiering van de toekomstige investeringen onder te brengen.

In toepassing van artikel 9, alinea 2, van het K.B. van 8 oktober 1976 hebben wij de benaming van de rubriek 'Eigen aandelen' van het actief van de balans aangepast aan de eigen kenmerken van ons bedrijf.

Verklaring: DIVERSEN

Vergelijkbaarheid van de rekeningen 2006 met die van het vorig boekjaar

Onze waarderingsregels ondergingen geen enkele wijziging. Toch, moeten we in het licht van een beoordeling van de vergelijkbaarheid van de rekeningen 2006 met die van het vorige boekjaar, de volgende operaties onderstrepen:

a. Voor de eerste keer werd slechts 98 % van de vooruitzichten van de 'cost base' van Eurocontrol in rekening gebracht, wat een vermindering van 998.871,11 € van de omzet van 2006 betekent. Deze vermindering werd uit voorzichtigheid doorgevoerd, vermits Eurocontrol de laatste jaren zijn volledige budget niet heeft opgebruikt en wij niet over zijn de-

finitieve gegevens voor 2006 beschikken op datum van afsluiting van onze rekeningen. Deze vermindering zal een positief effect hebben op de regularisatieboeking van de 'cost base' van het vorige jaar die Eurocontrol ons zal meedelen tijdens het tweede trimester van 2007.

b. De aanleg van voorzieningen voor risico's en kosten voor een totaal van 1.729.906,87 € met betrekking tot de onroerende voorheffing en verschillende geschillen.

c. De boeking, als uitzonderlijke kosten:

- van afschrijvingen voor een bedrag van 2.171.104,42 € met betrekking tot de versnelde afschrijvingen op het project CANAC Upgrade naar aanleiding van de strategische heroriëntatie van het project. De betrokken investeringen worden immers vanaf juni versneld afgeschreven in functie van een resterende gebruiksduur tot 2009. De investeringen op de deelprojecten ASD en Migration zijn onmiddellijk verloren en werden in 2006 dan ook volledig afgeschreven;
- de te betalen onroerende voorheffing voor het CCN-gebouw met betrekking tot de aanslagjaren 2002 tot 2005 (897.632,57 €) waarvan de eerste aanzegging van betalingsaanvraag door de syndicus ons slechts bereikte op 3 januari 2007.

Glossarium

ADR	Aerodrome Radar	FEAST	First European ATCO Selection Test
AEA	Association of European Airlines	FIR	Flight Information Region
AIC	Aeronautical Information Circular	FUA	Flexible Use of Airspace
AIP	Aeronautical Information Publication	HLPG	High Level Policy Group
AIS	Aeronautical Information Services	HMI	Human Machine Interface
AMS	Airport Movement System	IATA	International Air Transport Association
ANSP	Air Navigation Service Provider	IACA	International Air Carrier Association
APP	Approach Control	ICAO	International Civil Aviation Organisation
ARO	ATS Reporting Office	IFR	Instrument Flight Rules
A-SMGCS	Advanced Surface Movement Guidance and Control System	ILS	Instrument Landing System
ATC	Air Traffic Control	ISAAC	Innovative System for Automated Aeronautical Communications
ATIS	Automatic Terminal Information Services	IVCS	Instantaneous Voice Communication System
ATM	Air Traffic Management	LoA	Letter of Agreement
ATS	Air Traffic Services	LRS	Last Resort radio System
ATS/PS	ATS Publications & Standards	MATS	Manual of Air Traffic Services
BAVART-b	Brussels ATIS & VOLMET Aeronautical Radio Transmission-bravo	MoU	Memorandum of Understanding
BEAC	Belgian Airport Consultants	MUAC	Maastricht Upper Area Control Center
BNASC	Belgian National AIS System Center	NDB	Non Directional Beacon
BSA	Belgian Supervisory Authority	NOF	International NOTAM Office
BSC	Brussels Slot Coordination	NOTAM	Notice to Air Men
CANAC	Computer Assisted National Air Traffic Control Center	OJTI	On The Job Training Instructor
CAO	Collectieve Arbeidsovereenkomst	PIB	Pre-flight Information Bulletin
CDM	Collaborative Decision Making	QMS	Quality Management System
CFMU	Central Flow Management Unit	SES	Single European Sky
CNS	Communication Navigation Surveillance	SIN	Site Area Network
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communication	SVW	Special Visibility Warning
CPWB	Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk	TNC	Terminal Navigation Charges
CR	Common Requirements	TSP	Touch Screen Panel
CRM	Customer Relations Management	UPS	Uninterruptable Power Supply
DGLV	Directoraat-generaal Luchtvaart	UIR	Upper Flight Information Region
D-OTIS	Datalink-Operational Terminal Information Services	VCS-b	Voice Communication System-bravo
EBBR	Europe Belgium Brussels = Brussels Airport	VCSS	Voice Communication Switching System
ERU	Emergency Radio Unit	VTR	Visual Training Room
FAB	Functional Airspace Block	WAN	Wide Area Network