

Abkommen über die Pistennutzungsbedingungen und die Kontrolle der Massnahmen zur Minderung der Umwelt-Auswirkungen des Betriebes eines ILS auf Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse

Gestützt auf das Espoo-Übereinkommen, insbesondere Artikel 7 und Anhang II;

Gestützt auf das von Frankreich der Schweiz überreichte Dossier über das Vorhaben und die Umweltverträglichkeit des Projektes sowie auf die französische Antwortschrift zu den eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen des in der Schweiz durchgeführten Anhörungsverfahrens;

In Erwägung, dass das Projekt ILS 34 für die Einrichtung eines Präzisionsanflugverfahrens auf die Piste 34 einen wesentlichen Beitrag zur Flugsicherheit auf dem Flughafen Basel-Mulhouse leisten wird;

In Erwägung, dass im Normalfall die Flugzeuge mittels Radarführung auf die verlängerte Pistenachse 34 geführt werden und das publizierte so genannte Standardverfahren nur im Falle einer Radar- oder Kommunikationspanne zur Anwendung gelangt;

In Erwägung, dass Frankreich weiterhin die Benützung der Piste 16 als Hauptlandepiste zusichert und die Pistenschwelle 34 mit der Einführung des ILS um 1120 Meter nach Norden verschoben wird und damit zwei wesentliche Punkte zur Minderung der Umweltauswirkungen dieses Projektes gegeben sind;

In Erwägung, dass seit dem Jahre 2000 der Anteil der nach Instrumentenflug-Regeln auf der Piste 24 gelandeten Flugzeuge zwischen 5,3 und 8,3 Prozent betrug,

wird Folgendes vereinbart:

1. Pistennutzungsbedingungen

Im Rahmen der Einführung des Instrumenten-Anflugverfahrens ILS 34 auf dem Flughafen Basel-Mulhouse wird die Piste 16 weiterhin als Hauptlandepiste benützt. Dies gilt auch für Landungen mit Rückenwindkomponenten, unter denen die jeweiligen Flugzeuge sicher betrieben werden können. Dabei gelten folgende Einschränkungen und Modalitäten:

- In Übereinstimmung mit den internationalen Empfehlungen wird die Piste 16 aus Sicherheitsgründen nicht mehr benützt, sobald die durchschnittliche Rückenwindkomponente 5 Knoten übersteigt (bei diesem Wert treten in der Regel kurzzeitige Windstösse oder Böenspitzen aus Norden auf, die 10 Knoten erreichen können).
- Die Piste 16 wird bei Wind aus Sektor Nord ebenfalls nicht mehr benützt, wenn sie kontaminiert ist (Wasser, Eis, Schnee).

- Die Wahl der zu benützenden Piste erfolgt durch den leitenden Flugverkehrsleiter im Kontrollturm im Wesentlichen auf Grund der ihm zur Verfügung stehenden Windmessungen und -prognosen. Um ihm die Entscheidungsfindung zu erleichtern, wird von der DGAC ein Informatik-System beschafft, genannt RAAS (Runway Allocation Advisory System), welches auf Grund der verschiedenen meteorologischen (insbesondere der Durchschnittswind) und technischen Parameter eine objektivierte Empfehlung über die zu benützende Piste abgibt; damit wird auch erreicht, dass unter gleichartigen Bedingungen identische Entscheide gefällt werden.
- Sobald und solange die massgebenden Voraussetzungen für Landungen auf Piste 16 erfüllt sind (insbesondere bezogen auf die aktuellen und vorhergesagten meteorologische Bedingungen sowie das zu erwartende Verkehrsaufkommen), darf die Piste 34 nicht als Landepiste benützt werden.

2. Beobachtungskonzept für die Nutzung der Piste 34 zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des Projektes

Die französische und die schweizerische Seite erstellen jährlich einen Bericht zu Händen der für Umweltbelange des Flughafens Basel-Mulhouse zuständigen Konsultativgremien über den Anteil und die Bedingungen der Benützung der Piste 34 für Landungen während des abgelaufenen Jahres.

Falls die Instrumenten-Anflüge auf Piste 34 während eines Kalenderjahres einen Anteil von 8% sämtlicher Instrumenten-Anflüge überschreiten, werden die Ursachen von den beiden Parteien vertieft analysiert und den Konsultativgremien unterbreitet.

Für den Fall, dass die Überschreitung während eines Kalenderjahres 10% übersteigt, nehmen die beiden Luftfahrtbehörden Konsultationen auf mit dem Ziel, im Rahmen von Artikel 1 dieser Vereinbarung Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 34 wieder unter die 10%-Marke zu bringen.

Die Informationen betreffend Nutzung der Piste 34 für Landungen nach den Instrumenten-Flugregeln werden regelmässig auf den vom Flughafen Basel-Mulhouse bereitgestellten Plattformen veröffentlicht.

Der Direktor des schweizerischen
Bundesamtes für Zivilluftfahrt

Der Generaldirektor der französischen
Zivilluftfahrtbehörde

Raymond Cron

Michel Wachenheim

Paris / Bern den 10. Februar 2006

Es gilt das unterzeichnete französische Original

Accord sur les modalités d'utilisation des pistes et de suivi des mesures correctives visant à réduire l'impact du projet sur l'environnement dans le cadre de l'implantation d'un ILS en piste 34 sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Vu la Convention d'Espoo, et notamment son article 7 et l'appendice II,

Vu le dossier de motivation et d'évaluation d'impact sur l'environnement et le mémoire en réponse transmis à la Suisse par la France,

Considérant que le projet ILS 34 de mise en œuvre d'une approche de précision en piste 34 apporte une contribution significative à la sécurité des vols sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse,

Considérant que le guidage radar est la méthode utilisée pour rejoindre l'axe de piste et que la procédure standard est une procédure utilisable en cas de panne des équipements de radiocommunication à bord des avions ou en cas d'indisponibilité radar,

Considérant que la France présente la mise en place d'un seuil décalé de 1120 mètres et le maintien de l'utilisation préférentielle de la piste 16 à l'atterrissage comme deux mesures correctives visant à réduire l'impact du projet sur l'environnement,

Considérant que depuis 2000, le pourcentage des avions évoluant selon les règles de vol IFR ayant atterri en piste 34 varie en moyenne entre 5,3 et 8,3 %.

Les deux parties conviennent des dispositions suivantes:

1 Modalités d'utilisation des pistes

Dans le cadre de la mise en œuvre de la procédure ILS 34 à Bâle-Mulhouse, la piste 16 continuera à être utilisée comme piste préférentielle à l'atterrissage comme par le passé, y compris avec des valeurs de composante de vent arrière compatibles avec le maintien de la sécurité des vols compte tenu des limitations opérationnelles usuelles des aéronefs, et ce conformément aux modalités suivantes :

- Pour des raisons de sécurité et en conformité avec les recommandations internationales, la piste 16 ne peut plus être utilisée lorsque les valeurs de vent moyenné, sont supérieures à la valeur de 5 kt, (cette valeur correspond à des vents instantanés, rafales incluses du secteur nord pouvant atteindre 10 kt) ;
- Lorsque la piste est contaminée, la piste 16 ne peut plus être utilisée avec des composantes de vent arrière ;
- Le choix de la piste en service est fait par le contrôleur qui assure la fonction de chef de tour, en fonction essentiellement des données actuelles ou prévisionnelles de vent dont il dispose. Pour ce faire, il bénéficie d'un outil informatique d'aide à la décision dénommé RAAS (Runway Allocation Advisory System) permettant d'objectiver la décision relative au choix de la piste en service en se basant sur les différents paramètres météorologiques

(en particulier le vent moyenné) et techniques et garantissant ainsi une uniformité de ce choix lorsque des conditions opérationnelles similaires se produisent;

- Dès lors que les conditions déterminantes, intégrant en particulier les données actuelles, les prévisions concernant les conditions météorologiques et le volume de trafic attendu, rattachées aux atterrissages en piste 16 seront remplies et tant qu'elles le resteront, la piste en question doit être utilisée en tant que piste d'atterrissage.

2 Dispositif de suivi de l'utilisation préférentielle de la piste 34, valant mesure d'atténuation de l'impact environnemental du projet

La partie française et la partie suisse feront un suivi annuel du taux et des conditions d'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage au cours de l'année écoulée et rendront compte de ce suivi aux instances consultatives compétentes en matière d'environnement pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

De plus, dès que le taux dépasse, sur une année, 8% du nombre total des atterrissages selon les règles de vol IFR, une analyse approfondie des causes sera réalisée par les deux parties. Les résultats de cette analyse seront communiqués aux mêmes instances consultatives.

Enfin, si le taux dépasse, sur une année, 10% du nombre total des atterrissages selon les règles de vol IFR, la Direction des services de la navigation aérienne et l'Office fédéral de l'aviation civile engageront des consultations au sujet des mesures possibles à prendre pour retrouver, dans le respect des modalités d'utilisation des pistes décrites à l'article 1 du présent accord, un taux d'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage par les avions évoluant selon les règles de vol IFR inférieur à 10%.

Les informations pertinentes concernant l'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage par les avions évoluant selon les règles de vol IFR seront diffusées régulièrement sur les supports développés par l'EuroAirport.

Le Directeur Général de l'Office Fédéral de
l'Aviation Civile



Raymond Cron

Le Directeur Général de l'Aviation Civile



Michel Wachenheim