

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 février 2004

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à assurer une meilleure information
du consommateur en ce qui concerne le type
d'avion qui lui sera proposé lorsqu'il conclut
un contrat d'organisation de voyages dans
une agence ou auprès d'un *tour operator***

(déposée par M Daniel Bacquelaine
et Mme Dominique Tilmans)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 februari 2004

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**om de consument beter te informeren over
het type vliegtuig dat hem wordt voorgesteld
als hij in een reisagentschap of bij een
touroperator een reisovereenkomst sluit**

(ingediend door de heer Daniel Bacquelaine
en mevrouw Dominique Tilmans)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders -
<i>VLAAMS BLOK</i>	: Vlaams Blok
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La tragédie de Charm El Cheikh met en exergue une réalité inquiétante, à savoir le manque d'informations communiquées au consommateur sur son moyen de transport lorsqu'il conclut un contrat d'organisation de voyages dans une agence ou auprès d'un *tour operator*.

En effet, lorsqu'un consommateur choisit un voyage, il s'agit souvent d'un *package*, dans lequel il ignore quelle compagnie et quel avion va effectivement le transporter. Ceci est encore plus vrai lorsqu'il achète en Belgique un *package* avec des transports aériens à l'étranger. En outre, les agences ou les *tours operators* mentionnent dans leurs catalogues et prospectus, qu'ils se réservent le droit de sous-traiter le transport par avion avec une autre compagnie aérienne que celle prévue initialement.

L'engouement des voyages de loisir augmente, les tarifs des compagnies aériennes deviennent de plus en plus bas, davantage de personnes sont tentées de voyager par la voie des airs. Or, depuis quelques années, il y a une grande opacité des voyagistes et des *tours operators* vis-à-vis du consommateur au niveau de la sécurité aérienne.

Il devient donc de plus en plus important de faire toute la transparence à ce sujet.

L'objet de la présente proposition de résolution n'est certes pas de permettre aux consommateurs de décider de la sûreté des avions, mais bien d'être clairement informés quant à la fiabilité de la compagnie aérienne et de l'avion affrété sur lequel ils sont susceptibles de voyager. Il en va de même pour les voyagistes et *tours operators*, afin qu'ils soient complètement informés sur les compagnies avec lesquelles ils sont susceptibles de contracter.

Une meilleure information du consommateur semble primordiale, afin qu'il sache clairement sur quel type d'appareil il va voler, à quelle compagnie appartient cet appareil et, partant, lui permettre de décider si oui ou non il accepte d'être convoyé par cet avion.

Une initiative en la matière pourrait être examinée prochainement suite à la reprise par la Commission et par le Conseil des ministres des Transports de l'Union, de la révision du projet de directive de l'Union européenne sur les inspections SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*).

TOELICHTING

Dames en Heren,

De ramp in Sharm el-Sheikh heeft een verontrustend feit aan het licht gebracht, namelijk het gebrek aan informatie bij de reiziger over zijn vervoermiddel als hij in een reisagentschap of bij een *touperator* een reisovereenkomst sluit.

Als een consument een reis kiest, gaat het immers vaak om een *package*, waarbij hij het raden heeft naar welke maatschappij en welk vliegtuig hem daadwerkelijk zal vervoeren. Dat geldt nog meer als hij in België een *package* koopt die in vluchten in het buitenland voorziet. Bovendien vermelden de reisagentschappen en *touoperators* in hun catalogi en prospectussen dat zij zich het recht voorbehouden het vervoer per vliegtuig aan een andere luchtvaartmaatschappij dan de initieel geplande uit te besteden.

Vakantiereizen zitten in de lift, de tarieven van de luchtvaartmaatschappijen worden steeds lager en meer mensen zijn geneigd met het vliegtuig te reizen. Sinds enkele jaren heerst er ten aanzien van de consument bij de *touoperators* echter grote ondoorzichtigheid als het over de luchtveiligheid gaat.

Het wordt dus almaar belangrijker over dat onderwerp volkomen openheid van zaken te geven.

Dit voorstel van resolutie strekt er zeker niet toe het de consumenten mogelijk te maken over de veiligheid van de vliegtuigen te beslissen, maar wel hem duidelijk in te lichten over de betrouwbaarheid van de luchtvaartmaatschappij en het gecharterde vliegtuig waarmee zij eventueel zullen reizen. Dat geldt ook voor de *touoperators*; zij moeten volkomen worden ingelicht over de maatschappijen waarmee zij eventueel overeenkomsten zullen sluiten.

Betere informatie voor de consument blijkt van primordiale orde, zodat hij duidelijk weet met welk type vliegtuig hij gaat vliegen en tot welke luchtvaartmaatschappij dat toestel behoort, en hij aldus kan beslissen of hij al dan niet aanvaardt met dat vliegtuig ter bestemming te worden gebracht.

Een initiatief ter zake komt binnenkort voor bespreking in aanmerking, nu de Commissie en de Raad van Ministers van Vervoer van de Unie de herziening hebben aangevat van een voorstel voor een richtlijn over de SAFA-inspecties (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*).

En outre, une diffusion plus large des informations relatives aux résultats des contrôles techniques responsabiliserait davantage les compagnies aériennes et les inciterait probablement à redoubler de vigilance. De plus, la transparence et la clarté de l'information dans cette matière permettraient des progrès dans le domaine de la sécurité.

L'Union européenne doit également s'orienter vers une certaine harmonisation des contrôles, le but étant de pouvoir assurer la bonne circulation des informations et ainsi rassurer la population.

Daniel BACQUELAINE (MR)
Dominique TILMANS (MR)

Bovendien zou een ruimere verspreiding van de informatie over de resultaten van de technische controles de luchtvaartmaatschappijen tot meer verantwoordelijkheid brengen en hen er vermoedelijk toe aanzetten hun waakzaamheid te verdubbelen. Daarenboven zou transparante en duidelijke informatie in die zaken vooruitgang op het gebied van de veiligheid mogelijk maken.

De Europese Unie moet ook streven naar een zekere harmonisatie van de controles, met als doelstelling tot een goede uitwisseling van inlichtingen te kunnen komen en zo de bevolking gerust te stellen.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. Considérant que depuis fin septembre 2003, l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) est responsable de la certification des avions de l'Union européenne;

B. Considérant l'existence de la banque de données européenne établie à Hoofddorp, aux Pays-Bas, qui centralise les échanges d'information existants au niveau européen et dont l'accès est limité et réservé aux autorités compétentes;

C. Considérant que la Commission européenne propose depuis 1997 de mettre en place un système d'information européen pour repérer et éventuellement immobiliser les avions dangereux, et que des délégués du Parlement européen et des Quinze doivent se retrouver au mois de janvier 2004 dans une procédure de conciliation pour débloquer le texte et permettre son application dans un délai de 2 ou 3 ans ;

D. Considérant l'existence de la directive européenne qui prévoit d'ores et déjà la constitution d'une base de données européenne recensant les incidents survenus à des appareils étrangers dans l'Union européenne.

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. d'entreprendre les démarches utiles auprès de l'Union européenne pour que l'AESA prenne les décisions communes relatives à l'interdiction des compagnies aériennes, qui ne font pas partie de l'Union européenne, d'opérer vers et à partir d'aéroports européens. Et cela afin d'éviter des appréciations divergentes des indicateurs de sécurité au sein de l'Union;

2. d'entreprendre les démarches utiles auprès de l'Union européenne afin que l'avion qui figure dans la banque de données européenne et qui est considéré comme dangereux soit interdit de décollage, d'atterrissage et de survol sur le territoire européen;

3. de prendre une initiative rapidement afin de renforcer les contrôles SAFA;

4. d'instaurer au plus vite un système d'information permettant au consommateur de se renseigner quant à la fiabilité des compagnies aériennes et de l'avion qui est affrété pour son voyage;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. Aangezien het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) sinds einde september 2003 verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs van luchtwaardigheid van de vliegtuigen in de Europese Unie;

B. Gelet op de bestaande Europese databank in Hoofddorp (Nederland), die de uitwisseling van de beschikbare informatie op Europees vlak centraliseert en waarvan de raadpleging is voorbehouden voor en beperkt tot de terzake bevoegde autoriteiten;

C. Herinnert eraan dat de Europese Commissie sinds 1997 voorstelt om een Europees informatienetwerk op te zetten om gevaarlijke vliegtuigen op te sporen en eventueel aan de grond te houden; wijst er voorts op dat afgevaardigden van het Europees Parlement en van de Vijftien in de loop van de maand januari 2004 in vergadering zullen bijeenkomen teneinde via een verzoeningsprocedure de patstelling te doorbreken en de toepassing van de tekst binnen een termijn van 2 of 3 jaar mogelijk te maken;

D. Aangezien een Europese richtlijn nu reeds voorziet in het aanleggen van een Europese databank waarin de incidenten worden opgeslagen die binnen de Europese Unie met buitenlandse toestellen hebben plaatsgevonden.

VRAAGT DE REGERING:

1. bij de Europese Unie zinvolle initiatieven te nemen die ertoe leiden dat het EASA gemeenschappelijke beslissingen neemt met betrekking tot het verbod, voor buitenlandse maatschappijen die niet tot de Europese Unie behoren, om vanuit en op Europese luchthavens te vliegen. Op die manier wordt voorkomen dat binnen de Unie andersoortige beoordelingscriteria van de veiligheidsparameters worden gehanteerd;

2. bij de Europese Unie zinvolle initiatieven te nemen die ertoe leiden dat voor een vliegtuig dat in de Europese databank als gevaarlijk aangemerkt staat, een vlieg-, landings- en opstijgverbod op Europees grondgebied geldt;

3. onverwijld een initiatief te nemen teneinde de zogenaamde SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*)-controles aan te scherpen;

4. zo spoedig mogelijk een informatiesysteem op te zetten dat de consument in staat stelt de betrouwbaarheid te toetsen van vliegtuigmaatschappijen en van het vliegtuig dat voor zijn reis wordt gecharterd;

5. de prendre toute initiative légale afin que le consommateur sache de manière claire et en temps opportun quel sera le type d'appareil avec lequel il voyagera.

28 janvier 2004

Daniel BACQUELAINE (MR)
Dominique TILMANS (MR)

5. enigsoortig wetgevend initiatief te nemen dat er toe strekt de consument duidelijk en tijdig te informeren over het type vliegtuig waarmee hij zal reizen.

28 januari 2004