

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 juin 2005

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à renforcer la
sécurité aérienne**

(déposée par Mmes Dominique Tilmans et
Valérie De Bue et MM François Bellot et
Olivier Chastel)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 juni 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het opvoeren van de
luchtvaartveiligheid**

(ingediend door de dames Dominique Tilmans
en Valérie De Bue en de heren François Bellot
en Olivier Chastel)

<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 - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene koft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kft; COM: zalmkleurige kft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

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

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,

A la suite de la catastrophe aérienne d'un appareil de la compagnie Flash Airlines en janvier 2004, le projet de directive européenne visant la mise en place de procédures communes de contrôle des avions en provenance de pays tiers a enfin pu être adoptée. La directive¹ du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires vise à s'assurer que les avions en provenance de pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne répondent aux normes de sécurité internationale. L'approche d'harmonisation de la directive a pour objectif d'éviter les mesures disparates prises par certains États qui, feignant d'ignorer des interdictions de vol prononcées par leurs voisins, accueillent sur leur territoire des appareils interdits de séjour de l'autre côté de leurs frontières.

La sécurité des voyageurs et des populations survolées par ces appareils ne peut faire l'objet de compromis: le manque d'effectifs pour effectuer les contrôles ou une analyse de risques superficielle faite à distance ne peuvent être invoqués pour justifier l'accueil d'avions considérés dangereux par d'autres pays européens. Un des éléments essentiels de la directive de 2004 est de prévoir un échange d'informations entre les autorités nationales. Dans le cadre de cet échange, l'obligation est faite à une autorité de contrôle de transmettre à ses homologues tout rapport d'inspection qui révèle un risque potentiel pour la sécurité. Il en va de même lorsqu'il résulte d'une inspection qu'un aéronef n'est pas conforme aux normes de sécurité internationales et peut présenter un risque potentiel pour la sécurité.

La transposition rapide de cette directive – qui doit intervenir au plus tard pour le 30 avril 2006 – conduira à éviter la confusion qui a régné à la suite de l'interdiction de vol d'un mois imposée le 12 mai 2005 par les Pays-Bas à la compagnie charter turque Onur Air. Alors que la mesure était suivie immédiatement par la France, l'Allemagne et la Suisse, la Belgique accueillait dans la semaine qui suivait plusieurs appareils de cette compagnie, dont seul l'un d'entre eux faisait l'objet d'une

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Als gevolg van de vliegcrash met een toestel van de maatschappij Flash Airlines in januari 2004, is eindelijk het voorstel voor een richtlijn tot invoering van gemeenschappelijke procedures inzake de controle van vliegtuigen uit derde landen aangenomen. De richtlijn¹ van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap strekt ertoe zich ervan te vergewissen dat vliegtuigen uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie, beantwoorden aan de internationale veiligheidsnormen. De geharmoniseerde aanpak die de richtlijn voorstaat, heeft tot doel te voorkomen dat bepaalde landen die veinzden niet op de hoogte te zijn van een vliegverbod in hun buurlanden, disparate maatregelen treffen en op hun grondgebied toestellen ontvangen waarvoor aan de andere zijde van hun grenzen een landingsverbod geldt.

Als het over de veiligheid gaat van de passagiers en van de bevolking waarover die toestellen vliegen, kunnen geen toegevingen worden gedaan: het gebrek aan personeel om controles uit te voeren of als reden waarom een oppervlakkige risicoanalyse wordt verricht, mogen niet worden aangevoerd om vliegtuigen toe te laten die door andere Europese landen als gevaarlijk worden beschouwd. Een van de essentiële elementen waarin de richtlijn van 2004 voorziet, is juist de informatieuitwisseling tussen de nationale autoriteiten. In het kader van die uitwisseling is een controlerende overheid verplicht aan haar tegenhangers elk rapport door te sturen waaruit enig risico voor de veiligheid blijkt. Hetzelfde geldt als een inspectie aantoont dat een luchtvaartuig niet aan de internationale veiligheidsnormen voldoet en een potentieel risico voor de veiligheid vormt.

De snelle omzetting van die richtlijn — die uiterlijk op 30 april 2006 in werking moet treden — zal bijdragen de onzekerheid te voorkomen die er is geweest nadat Nederland op 12 mei 2005 de Turkse chartermaatschappij Onur Air een vliegverbod van één maand had opgelegd. Terwijl die maatregel onmiddellijk door Frankrijk, Duitsland en Zwitserland werd overgenomen, ontving België de erop volgende week verscheidene vliegtuigen van die maatschappij, waarvan er maar één aan een

¹ Directive 2004/36/CE (J.O.C.E. 30 avril 2004)

¹ Richtlijn 2004/36/EG (PB L143/76 van 30 april 2004).

inspection qui n'a révélé, au demeurant, aucun problème. Il est prévisible que les exigences imposées par la directive entraînent un surcroît de travail que les effectifs actuels ne seront pas en mesure d'assumer. C'est pourquoi tant les moyens humains que matériels devront être renforcés afin que la mise en œuvre de la directive soit effective et que la sécurité du transport aérien soit renforcée dans notre pays.

Dominique TILMANS (MR)
Valérie DE BUE (MR)
François BELLOT (MR)
Olivier CHASTEL (MR)

inspectie werd onderworpen – die trouwens geen enkel probleem aan het licht heeft gebracht. Het is voorspelbaar dat de eisen in de richtlijn voor een zodanige toename aan werk zullen zorgen dat dit met de huidige personeelsbezetting niet meer doenbaar is. Daarom moeten zowel de personele als de materiële middelen worden opgevoerd, zodat de inwerkingtreding van de richtlijn effect sorteert en de veiligheid van het luchtvervoer in België erop vooruitgaat.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. Considérant qu'à l'échelle mondiale, le nombre d'accidents d'avion enregistré, entre 1990 et 2001 (hors attentats du 11 septembre 2001), est de 549;

B. Considérant que dans ces 549 accidents, 14.846 personnes ont perdu la vie;

C. Considérant qu'en 2004, le nombre de décollages et atterrissages en Belgique (les cinq aéroports confondus) s'élève à 447.295, ce qui, en terme de passagers, représente environ 18.137.846 personnes;

D. Considérant qu'à l'heure actuelle il est matériellement impossible d'effectuer un contrôle systématique de tous les avions qui atterrissent en Belgique;

E. Vu que la direction générale du transport aérien ne dispose que de trois personnes pour effectuer les contrôles de sécurité sur les appareils immatriculés dans des États qui ne sont pas membres de l'Union européenne;

F. Considérant que si un avion est dangereux dans un pays il l'est tout autant dans un autre;

G. Considérant la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires qui établit une approche harmonisée en matière d'application efficace des normes internationales de sécurité dans la Communauté, par voie d'harmonisation des règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans les États membres;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de renforcer les contrôles des avions en accordant des moyens supplémentaires à l'administration de l'aéronautique afin d'augmenter le nombre de contrôleurs chargés des inspections;

2. d'opérer un contrôle systématique des avions qui ont fait l'objet d'une interdiction de décollage ou d'atterrissage dans un autre aéroport européen;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. Overwegende dat het aantal geregistreerde luchtvaartongevallen tussen 1990 en 2001 (de aanslagen van 11 september 2001 niet meegerekend) op wereldschaal 549 bedraagt;

B. Overwegende dat in die 549 ongevallen 14.846 personen het leven hebben gelaten;

C. Overwegende dat het aantal opstijgingen en landingen in België (voor de vijf luchthavens samen) 447.295 bedraagt, wat in aantal passagiers ongeveer 18.137.846 personen vertegenwoordigt;

D. Overwegende dat het thans materieel onmogelijk is stelselmatig alle vliegtuigen die in België landen, te controleren;

E. Overwegende dat het Directoraat-generaal Luchtvaart maar over drie mensen beschikt om de veiligheid te controleren van de toestellen die zijn ingeschreven in Staten die geen lid van de Europese Unie zijn;

F. Overwegende dat als een vliegtuig gevaarlijk is in één land, het dat ook is in een ander land;

G. Gelet op Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap, die een geharmoniseerde aanpak voor de effectieve handhaving van internationale veiligheidsnormen binnen de Gemeenschap invoert, via een harmonisering van de voorschriften en procedures voor platforminspecties van luchtvaartuigen uit derde landen die in de lidstaten gelegen luchthavens aandoen;

VRAAGT DE REGERING:

1. de controles van de vliegtuigen op te voeren door aan het Bestuur der Luchtvaart meer middelen te geven, zodat het aantal met inspecties belaste controleurs kan worden verhoogd;

2. de vliegtuigen die in een andere Europese luchthaven een opstijg- of landingsverbod hebben gekregen, stelselmatig te controleren;

3. de plaider auprès de l'Union européenne pour une harmonisation européenne des contrôles aériens;

4. de transposer, sans attendre l'échéance du 30 avril 2006, la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires;

5. de veiller à ce que les effectifs des services de contrôle soient adaptés aux nouvelles exigences résultant de la transposition de la directive.

23 mai 2005

Dominique TILMANS (MR)
Valérie DE BUE (MR)
François BELLOT (MR)
Olivier CHASTEL (MR)

3. bij de Europese Unie te pleiten voor een Europese harmonisatie van de luchtvaartcontroles;

4. over te gaan tot de omzetting van Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap, zonder te wachten tot de uiterste datum van 30 april 2006;

5. erop toe te zien dat de personeelssterkte in de controlediensten aangepast is aan de nieuwe eisen die voortvloeien uit de omzetting van de richtlijn.

23 mei 2005