

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997-1998 (*)

3 NOVEMBER 1997

ONTWERP VAN ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

voor het begrotingsjaar 1998

BELEIDSNOTA
van het Ministerie van Verkeer
en Infrastructuur (33)
voor het begrotingsjaar 1998 (**)

INLEIDING

Het maatschappelijk kader waarbinnen het verkeers- en vervoersbeleid tot stand komt werd uitvoerig beschreven in de beleidsnota's 1996 en 1997. De krijtlijnen daartoe worden consequent doorgetrokken naar 1998. Deze bestaan uit vier thema's waarbinnen elk van de vervoerswijzen zal benaderd worden :

- de mobiliteit en de leefbaarheid, met daarin begrepen de zorg voor het milieu;
- het behoud van een gezonde mededinging;
- het voortzetten van een beleid dat betere standdaarden inzake veiligheid nastreeft;
- het verdedigen van de Belgische belangen en het aanmoedigen van een kwalitatieve dienstverlening binnen de vervoersprestaties.

Zie :

- 1249 - 97 / 98 :

- N° 1 : Uitgavenbegroting.
- N°s 2 en 3 : Verantwoordingen.
- N°s 4 tot 8 : Beleidsnota's.

(*) Vierde zitting van de 49^e zittingsperiode.

(**) Overeenkomstig artikel 79, n° 1, van het Reglement van de Kamer van Volksvertegenwoordigers hebben de minister van Vervoer en de minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Veiligheid de beleidsnota van hun departement overgezonden.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997-1998 (*)

3 NOVEMBRE 1997

PROJET DE BUDGET GENERAL DES DEPENSES

pour l'année budgétaire 1998

NOTE DE POLITIQUE GENERALE
du Ministère des Communications
et de l'Infrastructure (33)
pour l'année budgétaire 1998 (**)

INTRODUCTION

Le cadre sociétal dans lequel s'inscrit la politique du transport et de la circulation a été décrit en détail dans les notes de politique générale pour 1996 et 1997. Les lignes directrices de cette politique seront poursuivies en 1998. Elles peuvent se décliner en 4 thèmes à l'intérieur desquels chaque mode de transport sera abordé :

- la mobilité et le cadre de vie, incluant le souci de respect de l'environnement;
- le maintien d'une saine concurrence;
- la poursuite d'une politique visant de meilleurs standards en matière de sécurité;
- la défense des intérêts belges et l'encouragement d'un service de qualité dans les prestations de transport.

Voir :

- 1249 - 97 / 98 :

- N° 1 : Budget des dépenses.
- N°s 2 et 3 : Justifications.
- N°s 4 à 8 : Notes de politique générale.

(*) Quatrième session de la 49^e législature.

(**) Conformément à l'article 79, n° 1, du Règlement de la Chambre des Représentants, le ministre des Transports et le ministre de l'Intérieur et le secrétaire d'Etat à la Sécurité ont transmis la note de politique générale de leur département respectif.

Doorheen deze vier thema's, die de hoofdstructuur van deze nota vormen, zal tevens aandacht besteed worden aan de Europese integratie en aan de economische ontwikkeling in Centraal en Oost Europa.

Om dit beleid te kunnen voeren, moet het Departement op een prestatiegerichte organisatie kunnen steunen. In dit opzicht, gaat de algemene hervorming van het openbaar ambt, die de vorige jaren aangevat werd, gestaag verder. Het verkrijgen van een kwalitatief hoogstaande dienst naar het publiek toe alsook een meer efficiënte werking van de besturen zijn de twee hoofddoelen van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Het Departement heeft een interne auditcel opgericht in het kader van de uitbreiding van de verantwoordelijkheid en de beheersautonomie van de leidende ambtenaren. Deze cel, die aan de Secretaris-generaal toegevoegd werd, heeft als taak :

- de doelmatigheid en de doeltreffendheid te evalueren waarmee de interne controlestructuur bijdraagt tot de realisatie van de doelstellingen van het ministerie;
- analyses, evaluaties, aanbevelingen en adviezen te bezorgen omtrent de activiteiten van de besturen, opdat de betrokken leidende ambtenaren hun verantwoordelijkheden op een efficiënte manier zouden kunnen uitoefenen.

Het Departement onderschrijft de principes uit het Handvest van de Gebruiker van de openbare diensten en zal ze blijven in de praktijk omzetten. Deze doelstelling heeft reeds tot enkele vruchtbare initiatieven geleid : oprichting van provinciale bijkantoren van de Directie Inschrijvingen van de Voertuigen, een proefproject omtrent het installeren van een kwaliteitsbarometer bij de Dienst Uitzonderlijk Vervoer, speciale opleidingen voor de diensten die veel contact hebben met het publiek.

Daarnaast wordt er eveneens naar gestreefd de verschillende diensten van het Departement die thans over verscheidene locaties te Brussel verspreid zijn, samen in één enkel modern gebouw onder te brengen om aldus de contacten tussen de diensten onderling te optimaliseren en tijdverlies te vermijden.

I. — MOBILITEIT EN LEEFBAARHEID

A. WEGVERVOER

Het belang van het vrachtvervoer over de weg voor onze economie en onze samenleving moet niet meer worden aangetoond. Aan het wegvervoer zijn evenwel ook inherente nadelen verbonden, nl : vervuiling en lawaai. De overheid heeft zich tot doel gesteld het wegvervoer zo doeltreffend mogelijk te laten verlopen en tevens de voorwaarden te scheppen om een groeiende samenwerking met andere vervoerswijzen te bevorderen. Hier volgen enkele acties die op dat vlak ondernomen werden :

A travers ces 4 thèmes constituant la charpente de la présente note, l'attention sera également portée à l'intégration européenne et au développement économique en Europe centrale et orientale.

Pour mener ces politiques le Département doit pouvoir s'appuyer sur une organisation performante. A cet égard, la réforme générale de la fonction publique, entamée lors des années précédentes, se poursuit à un rythme soutenu. La mise sur pied d'un service de qualité au public ainsi qu'un fonctionnement plus efficace des administrations constituent deux objectifs majeurs du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Le Département a créé une cellule d'audit interne, dans le cadre de l'extension de la responsabilité et de l'autonomie de gestion des fonctionnaires dirigeants. Adjointe au Secrétaire général, ses objectifs sont :

- l'évaluation de l'efficacité avec laquelle la structure de contrôle interne contribue à la réalisation des objectifs du Département;
- la réalisation d'analyses, d'évaluations, de recommandations, d'avis concernant les activités des administrations, permettant aux fonctionnaires dirigeants concernés d'exercer efficacement leurs responsabilités.

Le Département adhère aux principes contenus dans la Charte de l'Utilisateur des services publics et continuera à les mettre en oeuvre. Cet objectif a déjà été amorcé par quelques initiatives fructueuses : création d'antennes provinciales dépendant de la Direction d'Immatriculations des Véhicules, projet-pilote concernant l'instauration d'un baromètre de qualité au Service des transports exceptionnels, formation spécifique pour les services en contact avec le public.

Parallèlement, le Département a pour objectif de regrouper ses services, répartis actuellement en plusieurs endroits, dans un seul bâtiment moderne, afin d'optimiser la communication interne et d'éviter les pertes de temps.

I. — MOBILITE ET CADRE DE VIE

A. TRANSPORT PAR ROUTE

L'importance du transport des marchandises par route pour notre économie et notre société n'est plus à démontrer. Le transport routier comporte cependant des désavantages inhérents à son développement, notamment la pollution et le bruit. L'objectif de l'autorité est d'organiser le transport routier le plus efficacement possible tout en créant les conditions d'une complémentarité croissante avec d'autres modes de transport. Voici quelques actions qui ont été entreprises sur ce plan :

- de liberalisering binnen de Europese Unie van het internationaal goederenvervoer over de weg, om lege trajecten te vermijden;
- de uitbreiding van deze maatregelen tot de landen die geen lid zijn van de Europese Unie door bilaterale onderhandelingen;
- de invoering van de cabotagevergunningen in de Europese Unie waarmee nationaal vervoer mag verricht worden in een ander land dan dat waarin het voertuig ingeschreven is. De cabotage zal op Europees vlak volledig geliberaliseerd worden vanaf 1 juli 1998.

Naar analogie met het goederenvervoer werden er eveneens maatregelen getroffen in de Benelux en in de Europese Unie om het vervoer per autocar te liberaliseren en te rationaliseren, teneinde lege trajecten te vermijden.

Binnen de Europese Unie hebben momenteel onderhandelingen plaats omtrent een ontwerp van richtlijn tot wijziging van de richtlijn 93/89 betreffende de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geïnde gebruiksrechten, die door het Europese Hof van Justitie nietig werd verklaard. De belangrijkste punten van de bespreking hebben betrekking op een eventuele aanpassing van de gebruiksrechten (eurovignet) evenals op een differentiatie van deze laatste op basis van de « Euro »-normen ten gunste van de milieuvriendelijkste vrachtwagens.

Op technisch vlak werd de laatste jaren aanzienlijke vooruitgang geboekt in de bestrijding van de luchtverontreiniging, en dat op een op Europees niveau gecoördineerde wijze.

Al deze acties gelden zowel voor klassieke verontreinigende stoffen zoals CO, HC en NO_x, als voor CO₂.

In dezelfde gedachtegang zal men trachten het gebruik van voertuigen die rijden op alternatieve brandstoffen, die in principe minder bevuilen, te bevorderen. Twee besluiten werden voorbereid en zullen waarschijnlijk gepubliceerd worden tegen het einde van het jaar 1997.

Het Departement wenst de motoren op aardgas toe te laten en de reglementering inzake LPG-gas te versoepelen. Dit gebeurt door Europese regels in onze reglementering op te nemen en door onze technische voorschriften af te stemmen op de normen van andere lidstaten, zodat de markt voor voertuigen die op LPG-gas rijden wordt vergroot.

B. BINNENVAART

De binnenvaart wordt algemeen beschouwd als de meest milieuvriendelijke vervoersmodus. Deze sector beschikt bovendien over een goed uitgebouwd maar onderbenut netwerk, zodat men mag stellen dat er een capaciteitsreserve bestaat.

Het vrijmaken van de EU-binnenvaartmarkt, samen met het openen van de Centraal- en Oost-Europese markten voor bilaterale binnenvaartactivitei-

- la libéralisation, dans l'Union européenne, du transport international de marchandises par route, afin d'éviter des trajets à vide;

- l'extension de ces mesures aux pays non membres de l'Union européenne par des négociations bilatérales;

- l'instauration des licences de cabotage dans l'Union européenne qui permettent d'effectuer du transport national dans un autre pays que celui où le véhicule est immatriculé. Le cabotage sera complètement libéralisé au niveau européen à partir du 1^{er} juillet 1998.

Par analogie avec le transport de marchandises, des mesures ont aussi été prises au sein du Bénélux et de l'Union européenne pour libéraliser et rationaliser le transport par autocar, afin d'éviter les trajets à vide.

Actuellement, des négociations ont lieu au niveau de l'Union européenne concernant un projet de directive modifiant la directive 93/89 relative notamment aux droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, laquelle fut frappée de nullité par la Cour européenne de Justice. Les points les plus importants de la discussion portent sur une éventuelle adaptation des droits d'usage (eurovignette) ainsi que sur une différenciation de ces derniers sur la base des normes « Euro » en faveur des camions les plus propres.

Pour ce qui concerne la technique, des progrès importants ont été faits, ces dernières années pour diminuer les émissions de gaz polluants et ce, de manière coordonnée au niveau européen.

Les actions menées valent tant pour les polluants dits classiques CO, HC et NO_x que pour le CO₂.

Dans le même ordre d'idées, on s'efforcera de favoriser l'utilisation de véhicules recourant à des carburants alternatifs qui, en principe, sont moins polluants. Deux arrêtés ont été préparés dans ce sens et on peut espérer leur publication pour la fin de l'année 1997.

Le Département souhaite autoriser les moteurs utilisant le gaz naturel comme carburant et assouplir la réglementation sur le LPG. A cette fin, en introduisant dans la réglementation belge des règles européennes et en harmonisant le plus possible nos spécifications techniques avec celles d'autres Etats membres, il sera possible d'augmenter le marché des véhicules roulant au LPG.

B. NAVIGATION INTERIEURE

La navigation intérieure est considérée, en général, comme le mode de transport le plus écologique. Ce secteur bénéficie, en outre, d'un réseau bien développé mais sous-employé, de sorte que l'on peut affirmer qu'il existe une réserve de capacité.

La libéralisation du marché de la navigation intérieure de l'Union européenne ainsi que l'ouverture des marchés de l'Europe centrale et orientale aux

ten opent nieuwe perspectieven voor de dynamische binnenvaartondernemers en kan enkel tot een duurzame mobiliteit bijdragen. De gevolgen van deze ontwikkeling op de organisatie van de markt worden verder besproken in punt II.B.

C. SPOORVERVOER

De spoorwegen staan centraal in alle acties tot verbetering van de mobiliteit.

Het tienjarig investeringsplan 1996-2005 van de NMBS, dat een bedrag van 430 miljard in courante frank omhelst, opteert resoluut voor de verbetering van de kwaliteit van het spoorwegproduct in zijn geheel. 1998 zal het eerste volledig exploitatiejaar zijn van de HST in eigen bedding van Brussel naar Parijs. De duur van het traject zal, i.p.v. 2 uur en 3 minuten, nog maar amper 1 uur en 25 minuten bedragen. In 2005 zou het hele HST-netwerk van grens tot grens afgewerkt moeten zijn. Op internationaal vlak, wordt het hogesnelheidsverkeer stilaan een alternatief voor de eigen wagen en het vliegtuig. In 1998 zullen ook, voor het binnenlands verkeer, 79 motorwagens en 340 dubbeldeksrijtuigen afgeleverd worden, waardoor de vervoerscapaciteit aanzienlijk zal verhoogd worden en het comfort van de reizigers tevens wordt verbeterd.

Om het aandeel van het openbaar vervoer in het globaal vervoersaanbod te verhogen, zal men de samenwerkingvormen met het gewestelijke openbaar vervoer verder ontwikkelen door het sluiten van overeenkomsten met het oog op een betere intermodale complementariteit en het coördineren van het aanbod.

In het nieuwe beheerscontract van de NMBS voor de periode 1997-2001 zijn een aantal voluntaristische beschikkingen voorzien, namelijk in verband met de mobiliteit. Als voorbeeld hiervan kunnen we aanhalen dat :

- de NMBS opdracht heeft gekregen het aantal gepresteerde reizigerskilometers te verhogen;
- het vervoerplan van de NMBS op een analyse van de mobiliteitsbehoefte zal steunen. Dit plan zal o.a. een op werkdagen berekende verhoging met ten minste 2 % tegenover het aanbod van 1997 moeten voorzien;
- het installeren van een infrastructuur ter bevordering van het gecombineerd vervoer als een behoefte van de natie erkend wordt, wegens de minimalisering van de externe effecten van het wegvervoer door het gecombineerd vervoer. De Staat en de NMBS zullen een gezamenlijk verslag opmaken tegen eind 1998 om hieraan een impuls te geven.

Parallel met de rol die de Staat aan de NMBS heeft toebedeeld inzake gecombineerd vervoer draagt hij samen met de Europese Unie financieel bij tot de heropleving van terminals en ondersteunt hij verschillende initiatieven om de combinatie tussen weg, spoor en waterweg op trans-europese assen te ontwikkelen.

activités bilatérales de navigation intérieure ouvrent de nouvelles perspectives pour les entreprises de navigation intérieure dynamiques et ne peuvent que contribuer à la mobilité durable. Les implications de cette évolution pour l'organisation du marché sont développées au point II.B.

C. TRANSPORT PAR RAIL

Le chemin de fer est au centre de toutes les actions visant l'amélioration de la mobilité.

Le plan décennal d'investissement 1996-2005 de la SNCB, portant sur un montant de 430 milliards de francs courants, opte résolument pour l'amélioration de la qualité du produit ferroviaire dans son ensemble. 1998 sera la première année complète d'exploitation du TGV en site propre de Bruxelles à Paris, faisant passer le temps de parcours de 2 heures 3 minutes à 1 heure 25 minutes. En 2005, l'ensemble du réseau TGV de frontière à frontière devrait être réalisé. Au niveau international, le trafic à grande vitesse se développe comme alternative à la voiture particulière et à l'avion. L'année 1998 verra également se réaliser, pour les besoins du trafic intérieur, la fourniture de 79 autorails et de 340 voitures à double étage permettant d'augmenter significativement la capacité de transport, tout en améliorant le confort des voyageurs.

Afin d'accroître la part relative du transport en commun dans l'offre globale de transport, le développement de formes de collaboration avec les transports en commun régionaux se poursuivront à l'aide d'accords visant à organiser une meilleure complémentarité intermodale et à coordonner l'offre

Le nouveau contrat de gestion de la SNCB, portant sur la période 1997-2001, contient une série de dispositions volontaristes notamment en matière de mobilité. A titre exemplatif :

- la SNCB a reçu pour objectif d'augmenter le nombre de voyageurs-kilomètres transportés;
- le plan de transport de la SNCB sera fondé sur une analyse du besoin de mobilité. Il devra, en outre, comporter une augmentation de l'offre de 2 % au moins par rapport à l'offre 1997 programmée les jours ouvrables;
- la mise en place d'une infrastructure propre à développer le transport combiné est reconnue comme besoin de la nation et cela en raison de la minimalisation des effets externes du transport routier que le transport combiné induit. L'Etat et la SNCB établiront un rapport commun pour fin 1998 en vue de donner une impulsion à ce sujet.

Parallèlement au rôle que l'Etat fait jouer à la SNCB en matière de transport combiné, l'Etat participe financièrement aux côtés de l'Union européenne à la relance de terminaux et soutient différentes initiatives visant le développement de liaisons associant la route, le rail et la voie d'eau, sur des axes transeuropéens.

D. LUCHTVERVOER

Een belangrijk gegeven is de totstandkoming van de nieuwe Eurocontrol-conventie, ondertekend op de diplomatieke conferentie op 27 juni 1997 in Haren. Door deze ondertekening heeft deze organisatie niet alleen een geactualiseerd wettelijk instrumentarium ter beschikking gekregen om nieuwe taken zoals satellietnavigatieregeling en vertragsanalyse te vervullen maar werden ook de principes voor een uniform systeem van luchtverkeersgeleiding over de lidstaten vastgesteld.

De lopende APATSI-(vermindere van de vertering op de grote luchthavens) en EATCHIP (harmonisatie en integratie van het Europese luchtruim)-programma's werden in de activiteiten van Eurocontrol geïntegreerd.

De mondialisering van de handel in goederen en diensten brengt een snelle evolutie van de luchtvaart met zich mee. De herstructurering van de luchthaven Brussel-Nationaal blijkt onontbeerlijk wil men op deze evolutie aansluiten. De in 1987, met de oprichting van de Brussels Airport Terminal Company (BATC) tot stand gebrachte organisatie voor de exploitatie van de passagiersactiviteit, heeft de zwakheden van een tweeledige leiding van de luchthavenactiviteiten aangetoond. Mettertijd is men het eenparig eens geworden over het concept van eenheidsbeheer : alle inspanningen moeten in 1998 tot de verwezenlijking van deze doelstelling leiden. Het in 1997 opgestart wetgevend proces zal moeten afgewerkt worden om ons land, zoals dit terzake bij onze best presterende buurlanden is gebeurd, een rond drie polen gecentreerde luchtvaartorganisatie te geven, namelijk de luchthavenexploitant, de luchtverkeersleiding en een regulerend orgaan. De omvorming van BATC tot een naamloze vennootschap van publiek recht, met beheersstructuren die van het Belgacom-model gekopieerd zijn, moet een optimaal beheer van het geheel van de luchthavenactiviteiten van Brussel-Nationaal mogelijk maken. De omvorming van de Regie der Luchtwegen tot een autonoom overheidsbedrijf dat voor de veiligheid van de luchtvaart verantwoordelijk is, moet er een modernere entiteit van maken die beter gewapend is om het hoofd te bieden aan de toekomstige uitdagingen. Tenslotte, zal men door naast het Bestuur van de Luchtvaart een economisch regulerend orgaan te installeren, de evolutie van onze luchthaven op het internationaal toneel beter kunnen volgen en gepaste strategieën kunnen ontwikkelen. Het economisch belang van een internationale luchthaven als ontwikkelingspool voor zijn hinterland moet iedereen ervan overtuigen alles in het werk te stellen om tot de optimale ontwikkeling van onze luchthaven bij te dragen.

De Regie der Luchtwegen zal baan 02/20 hernieuwen, alsook een serie werken aan radars uitvoeren en het proefstation voor de controle van de motoren herstellen.

D. TRANSPORT AERIEN

La nouvelle convention Eurocontrol, signée lors de la conférence diplomatique du 27 juin 1997 à Haren, constitue un fait important. Non seulement parce qu'elle met à la disposition de cette organisation des instruments légaux actualisés pour accomplir de nouvelles tâches telles que la régulation de la navigation par satellite et l'analyse des retards, mais aussi parce qu'elle fixe les principes d'un système uniforme de contrôle aérien pour les Etats membres.

Les programmes en cours APATSI (diminution des retards enregistrés dans les grands aéroports) et EATCHIP (harmonisation et intégration de l'espace aérien européen) ont été intégrés dans les activités d'Eurocontrol.

La mondialisation du commerce des biens et des services entraîne une évolution rapide dans le domaine de l'aéronautique. La restructuration de l'aéroport de Bruxelles-National apparaît indispensable pour s'inscrire dans cette évolution. L'organisation mise en place en 1987, avec la création de la Brussels Airport Terminal Company (BATC) pour l'exploitation de l'activité passagers, a montré les faiblesses d'une direction bicéphale des activités aéroportuaires. Au fil du temps, l'unanimité s'est faite autour du concept d'unicité de gestion : c'est vers la réalisation de cet objectif que devront converger tous les efforts en 1998. Le processus législatif initié en 1997 devra être mené à terme afin de doter notre pays, à l'instar de nos voisins les plus performants en la matière, d'une organisation aéronautique centrée sur 3 pôles, à savoir l'exploitant de l'aéroport, le contrôle aérien et un organe de régulation. La transformation de la BATC en société anonyme de droit public, dotée de structures de gestion calquées sur le modèle Belgacom, doit permettre d'assurer une gestion optimale de l'ensemble des activités aéroportuaires de Bruxelles-National. La transformation de la Régie des Voies aériennes en entreprise publique autonome, responsable de la sécurité aérienne, doit en faire une entité plus moderne et mieux armée pour faire face aux défis de demain. Enfin, la mise en place d'un organe de régulation économique, à côté de l'Administration de l'Aéronautique, permettra de mieux suivre l'évolution de notre aéroport sur la scène internationale et d'orienter les stratégies en conséquence. L'enjeu économique que représente un aéroport international en tant que pôle de développement pour son hinterland doit convaincre chacun de tout mettre en oeuvre pour contribuer au développement optimal de notre aéroport.

La Régie des Voies aériennes procédera au renouvellement de la piste 02/20, à une série de travaux sur les radars, et à la remise en état du poste d'essai du contrôle des moteurs.

Een volledig vliegverbod zal vanaf 2002 gelden voor luidruchtige vliegtuigen van het « Chapter 2 »-type. Nu reeds stelt men vast dat ze minder talrijk aanwezig zijn op de nationale luchthaven. Het koninklijk besluit van 20 mei 1997 verbiedt de vliegtuigen vermeld in hoofdstuk 2 van de Conventie van Chicago, waarbij de ICAO opgericht wordt, op de luchthaven van Brussel-Nationaal te landen tussen 23 en 7 uur plaatselijke tijd. Deze bepaling loopt gedeeltelijk vooruit op bovenvermeld vliegverbod. Andere teksten die de lawaaihinder aanpakken zullen in 1998 voorbereid worden. Het gevoerde beleid zal zowel rekening houden met de harmonieuze economische ontwikkeling van de luchthaven als met de levenskwaliteit van de omwonenden. De Regie der Luchtwezen en de katholieke universiteit van Leuven hebben een globale analyse uitgevoerd van de lawaaihinder die door vliegtuigbewegingen veroorzaakt wordt. Aan de hand van deze analyse werden lawaailijnen vastgesteld en in kaart gebracht. Zo kan men nauwkeurig vaststellen hoe omvangrijk de bevolking is, die de verschillende geluidsniveaus moet ondergaan.

De vakbonden hebben beloofd een sociale vrede te respecteren voor de jaren 1998-1999, naar aanleiding van de wettelijke concretisering van de sociale akkoorden van 1993 en 1996. Daarin waren een aantal kwantitatieve en kwalitatieve maatregelen voorzien, waaronder de overgang naar niveau 1 van de verkeersleiders, verschillende weddeverhogingen (premies en herzieningen van de weddeschalen) en de aanwerving van 7 nieuwe ambtenaren voor de departementen veiligheid en exploitatie.

E. ZEEVERVOER

Verscheidene instanties, waaronder de Europese Commissie wijzen meer en meer op de mogelijkheden van de kustvaart om een bijdrage te leveren aan de mobiliteit door de verlichting van de drukte op overvolle wegen. Het onderzoek van de juridische en praktische problemen inzake kustvaart zal voortgezet worden teneinde in een nabije toekomst oplossingen uit te werken.

Het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur heeft een belangrijke taak inzake het voorkomen van de verontreiniging van de zeewateren door de normale exploitatie van schepen. Het dumpen van afvalstoffen, de tellurische verontreiniging en de vervuiling van de waterlopen behoren evenwel tot de bevoegdheden van andere departementen of tot die van de gewestregeringen.

Het Marpol Verdrag 73/78, herhaaldelijk gewijzigd, werd goedgekeurd bij wet van 6 april 1995. Allerlei technische voorschriften betreffende het voorkomen van de verontreiniging van de zee door olie, chemische stoffen, verpakte goederen, sanitair afval en keukenafval worden daarin uitgewerkt en periodiek aangepast.

Les avions bruyants du type « Chapter 2 » seront totalement interdits de vol à partir de 2002. On constate déjà une diminution de leur fréquentation de l'aéroport national. L'arrêté royal du 20 mai 1997 interdit les avions classés dans le chapitre 2 de la convention de Chicago, qui a créé l'OACI, à l'aéroport de Bruxelles-National de 23 heures à 7 heures locales. Cette disposition anticipe partiellement la directive précitée. D'autres textes visant la maîtrise du bruit seront préparés en 1998. La politique menée tiendra tout autant compte du développement économique harmonieux de l'aéroport que de la qualité de vie des riverains. La Régie des Voies aériennes et l'Université catholique de Louvain ont effectué une analyse globale des nuisances sonores produites par les mouvements d'avions, sur la base de laquelle les contours de bruit ont été définis et cartographiés. Ceci permet d'évaluer avec précision l'importance de la population soumise aux différents niveaux de bruit.

Les organisations syndicales se sont engagées à respecter une paix sociale pour 1998 et 1999 suite à la concrétisation légale des accords sociaux de 1993 et 1996. Ceux-ci contenaient une série de mesures quantitatives et qualitatives parmi lesquelles il faut souligner le passage au niveau 1 des contrôleurs aériens, diverses améliorations salariales (primes et révisions barémiques) et le recrutement de 7 nouveaux agents pour les départements de la sécurité aérienne et de l'exploitation.

E. TRANSPORT MARITIME

Diverses instances, dont la Commission européenne, soulignent de plus en plus le rôle important du cabotage qui, en décongestionnant les routes, contribue à l'amélioration de la mobilité. L'examen des problèmes juridiques et pratiques en matière de cabotage sera poursuivi afin de dégager des solutions dans un proche avenir.

Le Ministère des Communications et de l'Infrastructure remplit une mission importante au niveau de la prévention de la pollution des eaux maritimes par l'exploitation normale des navires. Le rejet de déchets, la pollution tellurique et la pollution des cours d'eau relèvent toutefois de la compétence d'autres départements ou de celle des gouvernements régionaux.

La convention Marpol 73/78, qui a maintes fois été modifiée, a été approuvée par une loi du 6 avril 1995. Elle contient diverses règles techniques qui sont régulièrement adaptées, concernant la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, les produits chimiques, les marchandises conditionnées, les déchets sanitaires et ménagers.

Het bevoegde bestuur werkt verder aan een reeks koninklijke besluiten die deze aangelegenheden in detail zullen reglementeren.

Op 1 maart 1997 heeft de Regie voor Maritiem Transport (RMT) zijn activiteiten stopgezet. Snelle catamarans, uitgebaat door de privé operatoren Holyman en Sally, doen de overvaart van het Kanaal in 2 uur, hetzij twee keer sneller dan voordien.

II. — GEZONDE MEDEDINGING

A. WEGVERVOER

Het beleid dat binnen de sector van het wegvervoer wordt gevoerd, beoogt in hoofdzaak de liberalisering van de beroepsuitoefening binnen de perken van een eerlijke concurrentie en van zo streng mogelijke veiligheidsvoorwaarden en mikt tegelijkertijd op een verstrakking van de toegangsvoorwaarden tot dit beroep (betrouwbaarheid, vakbekwaamheid, financiële draagkracht).

De contacten met de Centraal- en Oost-Europese landen worden intensiever. Enerzijds heeft België talrijke nieuwe akkoorden gesloten met de staten van de voormalige Sovjet-Unie, het vroegere Joegoslavië en het voormalige Tsjecho-Slowakije. Anderzijds is het aantal lidstaten van de Europese Conferentie van Ministers van Transport (CEMT) aangegroeid en werden de multilaterale contingenten van vergunningen ten bate van de voornoemde Staten progressief verhoogd, met naleving van gelijke technische, sociale en fiscale voorwaarden tussen de vervoerders van de Europese Unie enerzijds en van voornoemde landen anderzijds.

Er gaan overigens meer en meer stemmen op om alle kosten, ook de externe, die de verschillende vervoerswijzen veroorzaken, aan te rekenen. Het Groenboek van de Europese Commissie « Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer — Mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie » levert hiertoe zeker een bijdrage. In de loop van 1998 zal de gedachtenwisseling over dit ingewikkelde onderwerp voortgezet worden.

In België zal de bestaande reglementering op de uitoefeningsvoorwaarden van het beroep van goederenvervoerder in een nieuwe wetgeving worden gegoten die onder andere voorziet dat de opdrachtgever, de verlader of de tussenpersoon zullen kunnen worden bestraft evenals de dader van de inbreuken. Deze medeverantwoordelijkheid zal kunnen spelen wanneer bij de vervoerder bepaalde overtredingen worden vastgesteld, namelijk het rijden zonder vergunning of vervoersdocument, de overbelading, het niet respecteren van de toegelaten maximumafmetingen van de voertuigen, het niet naleven van de voorschriften inzake rij- en rusttijden of belading en de overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid.

L'administration compétente poursuit l'élaboration d'une série d'arrêtés royaux qui régleront ces matières de façon détaillée.

Le 1^{er} mars 1997, la Régie des Transports maritimes (RTM) a cessé ses activités. Des catamarans rapides, exploités par les opérateurs privés Holyman et Sally, effectuent la traversée de la Manche en 2 heures, soit deux fois plus rapidement qu'auparavant.

II. — SAINTE CONCURRENCE

A. TRANSPORT PAR ROUTE

Dans le secteur des transports par route, la politique menée vise essentiellement à libéraliser l'exercice de la profession, dans les limites d'une concurrence loyale et de conditions de sécurité maximale, tout en renforçant les conditions d'accès à cette profession dont les critères sont l'honorabilité, la compétence professionnelle et la solvabilité.

Les contacts avec les pays d'Europe centrale et orientale continuent à s'intensifier. D'une part, la Belgique a conclu de nombreux nouveaux accords avec les Etats issus de l'ex-Union soviétique, de l'ex-Yougoslavie et de l'ex-Tchécoslovaquie. D'autre part, le nombre des Etats membres de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) s'est accru et les contingents d'autorisations multilatérales au profit des Etats précités ont été progressivement augmentés, dans le respect de conditions techniques, sociales et fiscales égales entre transporteurs de l'Union européenne, d'une part, et des pays précités, d'autre part.

Par ailleurs, de plus en plus de voix s'élèvent pour que soient pris en compte tous les coûts, y compris les coûts externes, qu'engendrent les divers modes de transport. Le Livre Vert de la Commission européenne « Vers une tarification équitable et efficace dans les transports — Options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'Union européenne » constitue une contribution importante en la matière. Au cours de 1998, la réflexion sur ce thème complexe sera poursuivie.

En Belgique, la réglementation actuelle en matière de conditions d'exercice de la profession de transporteur de marchandises sera coulée dans une nouvelle législation, prévoyant notamment que le donneur d'ordre, le chargeur ou l'intermédiaire pourront être sanctionnés au même titre que l'auteur des infractions. Cette co-responsabilité pourra s'appliquer lorsque seront constatées chez le transporteur certaines infractions, à savoir l'absence de licence ou de lettre de voiture, la surcharge, le non-respect des dimensions maximales autorisées des véhicules, le non-respect des prescriptions en matière de temps de conduite et de repos ou en matière de chargement et le dépassement de la vitesse maximale autorisée.

Op Europees vlak is de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden in de sector van het vervoer van goederen over de weg gebonden aan de fiscale harmonisatie tussen de verschillende landen, waarvan de voornaamste bestanddelen zijn : de verkeersbelasting, de accijnzen op de brandstoffen, de tolgeden en de gebruiksrechten.

De onderhandelingen met Zweden over de toetreding van dat land tot het gezamenlijk eurovignet-systeem dat werd ingevoerd door het internationaal akkoord van 9 februari 1994 tussen België, Duitsland, Denemarken, Nederland en Luxemburg, werden afgerond.

Overigens zal het Belgisch wegnnet waarop het Eurovignet van toepassing is op voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven, thans beperkt tot de autosnelwegen en tot de meervakswegen met soortgelijke kenmerken, om veiligheidsredenen binnenkort worden uitgebreid tot de gewestwegen N1 tot N10, alsmede tot de veelvoudigen van 10 tot N90.

Veel aandacht werd besteed aan de concurrentiepositie van de sector van het goederenvervoer door middel van talrijke structurele maatregelen zoals de aanpassing van de barema's van de verkeersbelasting, de afschaffing van de retributies voor de vervoersvergunningen, de vermindering van de belasting op sommige verzekeringen, de beperking van het bedrag van de borgtocht, alsook de toepassing van de versterkte Maribel-bis operatie op het aan de internationale concurrentie onderworpen wegvervoer.

Wat het vervoer van personen over de weg betreft, wordt verder gewerkt aan een volledige herziening van de wetgeving, in nauw overleg met de Gewesten.

Het gevaar dat sommige nationale of buitenlandse vervoerders via ongeoorloofde praktijken hun marktaandeel vergroten, blijkt steeds groter te worden. Speciale aandacht moet en zal dan ook gaan naar het beteugelen van de overtredingen die de malafide vervoerder een economisch voordeel verschaffen tegenover zijn bonafide collega's.

B. BINNENVAART

In de sector van de binnenvaart werd, in het kader van de harmonisering van de voorwaarden van toegang tot het beroep en de markt van het binnenvaartvervoer, overgegaan tot de afgifte van het vereiste getuigschrift van vakbekwaamheid en de vergunning van toegang tot het beroep, aan de bestaande exploitanten.

De afschaffing van de toerbeurt is ongetwijfeld de meest ingrijpende gebeurtenis in de binnenvaart voor de komende jaren. Met de bedoeling de sociale gevolgen van deze afschaffing te compenseren, heeft het Departement, samen met de gewestelijke overheden, een evaluatie gemaakt van de maatregelen die moeten genomen worden om die overgang op te vangen.

Sur le plan européen, l'harmonisation des conditions de concurrence dans le secteur du transport routier de marchandises passe nécessairement par l'harmonisation fiscale dans les différents pays dont les principaux instruments sont la taxe de circulation, les droits d'accises sur les carburants, les péages et les droits d'usage.

Les négociations ont abouti avec la Suède quant à l'adhésion de ce pays au système commun d'eurovignette instauré par l'Accord international du 9 février 1994, auquel la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, les Pays-Bas et le Luxembourg participent.

Par ailleurs, le réseau routier belge sur lequel l'Eurovignette est applicable aux véhicules immatriculés à l'étranger, actuellement limité aux autoroutes et aux routes à plusieurs voies de circulation assimilées aux autoroutes sera, pour des raisons de sécurité, bientôt étendu, aux routes régionales numérotées N1 à N10 ainsi qu'aux multiples de 10 jusqu'à N90.

Une grande attention a été portée à la position concurrentielle du secteur du transport de marchandises, sous forme de nombreuses mesures structurelles comme l'adaptation des barèmes de la taxe de circulation, la suppression des redevances liées aux autorisations de transport, la réduction de la taxe frappant certaines assurances, la limitation du montant du cautionnement à constituer, ou encore l'application de l'opération Maribel-bis renforcée, au transport routier soumis à la concurrence internationale.

En ce qui concerne le transport de personnes par route, la révision complète de la réglementation est poursuivie; la concertation avec les Régions sera poursuivie.

Le risque que certains transporteurs nationaux ou étrangers augmentent leur part de marché, en recourant à des pratiques illicites, s'avère de plus en plus important. Une attention toute particulière est et sera donc accordée à la répression des infractions entraînant, pour le transporteur malhonnête, un avantage économique sur ses concurrents loyaux.

B. NAVIGATION INTERIEURE

Dans le secteur de la navigation intérieure, on a procédé, dans le cadre de l'harmonisation des conditions d'accès à la profession et au marché du transport par navigation intérieure, à la délivrance aux exploitants existants, du brevet de capacité requis et de l'autorisation d'accès à la profession.

La suppression du tour de rôle constituera incontestablement l'événement le plus marquant dans le secteur de la navigation intérieure pour les années à venir. En vue de compenser les conséquences sociales de cette suppression, le Département a procédé, avec les autorités régionales, à une évaluation des mesures à prendre en vue de faciliter cette transition.

Teneinde het stopzetten van het beroep door degenen die dat wensen te vergemakkelijken, zal een premie voor stopzetting van activiteit worden verleend aan de schippers die op 1 januari 1998 de leeftijd van 58, maar niet de leeftijd van het wettelijk pensioen van 65 jaar hebben bereikt.

Na de eerste fase van liberalisering, zal het mogelijk gemaakt worden bevrachtingsovereenkomsten van bepaalde duur of betreffende belangrijke tonnages af te sluiten en dit buiten de toerbeurt.

De in te voeren maatregelen, waarvan sommige het fiat dienen te krijgen van de Europese Commissie, zullen, in samenhang met de voorziene E.U.-maatregelen, ongetwijfeld de economische en sociale effecten van deze overgang helpen milderen.

Een Europees crisismechanisme zal worden opgezet voor het geval er zich in de binnenvaartmarkt na 1 januari 2000 marktversturende gebeurtenissen zouden voordoen.

De afschaffing van de toerbeurt noodzaakt ook tot een onderzoek naar de toekomstige opdrachten van de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart (DRB). Door het verdwijnen van de toerbeurt zal daarenboven ook een veralgemeende en officiële registratie van de binnenschepen noodzakelijk worden.

C. SPOORVERVOER

De autonomie die de NMBS heeft verworven in de sectoren die niet gebonden zijn door de opdrachten van openbare dienst, namelijk het internationaal vervoer van reizigers, het vervoer van goederen en de pakjesdienst, zal haar in staat stellen een dynamischer en commerciële actie te voeren teneinde de Europese markt agressiever te benaderen.

Gesteund door een fikse verhoging van de bijdrage van de Staat in de uitgaven van de spoorweginvesteringen, moet haar plan « Doelstelling 2005 » de maatschappij in staat stellen binnen 8 jaar het financieel evenwicht te bereiken, maar ook haar structuren die weldra in bedrijfs- en diensteenheden zullen verdeeld zijn, te moderniseren. Zonder haar eenheid te verliezen, beschikt zij daarmee over de middelen die het mogelijk maken de activiteiten beter te beheeren, nieuwe producten op de markt te brengen, hoofdzakelijk in veelbelovende marktsegmenten zoals het gecombineerd vervoer, en sneller te reageren op initiatieven van de zowel intra- als intermodale concurrentie op Europees vlak.

De notie van de vrachtspoorcorridors die door de Europese Commissie werd ingevoerd, komt trouwens principieel overeen met de door de NMBS ontwikkelde strategie inzake uitrustingen en assenbeheer. In dit kader zal België begin 1998 een vrachtkorridor operationeel maken op de as Muizen, Bettembourg, Sibelin-Venissieux (Lyon).

Afin de faciliter l'abandon de la profession par ceux qui le souhaitent, une prime de cessation d'activité sera accordée aux bateliers ayant atteint 58 ans le 1^{er} janvier 1998 et qui n'ont pas atteint l'âge de la pension légale de 65 ans,.

Après la réalisation de la première phase de libéralisation, on créera la possibilité de conclure des contrats d'affrètements à durée déterminée ou concernant des tonnages importants et ce, en dehors du tour de rôle.

Les mesures à adopter, dont certaines doivent avoir l'aval de la Commission européenne, doivent contribuer incontestablement, conjointement avec les mesures prévues par l'Union européenne, à atténuer les effets économiques et sociaux de cette transition.

Un centre de crise européen sera mis sur pied pour le cas où des événements perturberaient le marché de la navigation intérieure après le 1^{er} janvier 2000.

La suppression du tour de rôle amènera à réexaminer les missions de l'Office régulateur de la Navigation intérieure (ORNI). La disparition du tour de rôle rendra, en outre, nécessaire l'enregistrement officiel et généralisé des bateaux de navigation intérieure.

C. TRANSPORT PAR RAIL

L'autonomie que la SNCB a acquise dans les secteurs non couverts par les missions de service public, à savoir : le transport international de voyageurs, le transport de marchandises et les envois de détail, lui permettra d'avoir une action plus dynamique et plus commerciale afin d'aborder le marché européen de manière plus agressive.

Appuyé par un accroissement substantiel de la contribution de l'Etat dans les dépenses d'investissements ferroviaires, son plan « Objectif 2005 » doit permettre à la société d'atteindre l'équilibre financier d'ici 8 ans, mais aussi de moderniser ses structures, bientôt réparties en centres d'activités et de services. Tout en maintenant son caractère d'unicité, elle se donne les instruments permettant de mieux gérer ses activités, d'introduire de nouveaux produits sur le marché, principalement dans les créneaux porteurs d'avenir comme le transport combiné, et de réagir plus rapidement à des initiatives de la concurrence au plan européen, qu'elle soit intra- ou intermodale.

La notion de corridors ferroviaires de marchandises introduite par la Commission européenne correspond d'ailleurs, par son principe, à la stratégie développée par la SNCB en matière d'équipements et de gestion d'axes de marchandises. A cet égard, la Belgique rendra opérationnel un corridor de fret sur l'axe Muizen, Bettembourg, Sibelin-Venissieux (Lyon), au début de 1998.

De omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn 91/440 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap geeft aan nieuwe operators toegang tot het net en verplicht de NMBS dynamischer strategieën uit te werken en doelmatiger te worden.

De richtlijnen 95/18 en 95/19 die het verlenen van uitbatingsvergunningen en de toepassing van gemeenschappelijke voorwaarden van toegang tot de spoorwegmarkt voorzien, stellen een systeem vast waarbij nieuwe en bestaande bedrijven rechten en verplichtingen opgelegd worden, zodat de verdeling van de capaciteiten aan spoorinfrastructuur veilig, doorzichtig en zonder discriminatie gebeurt. Zij zullen zeer binnenkort in Belgisch recht worden omgezet.

Het internationaal verkeer van België met zijn naburige Europese partners kan rekenen op een gevoelige verbetering dankzij de hoge-snelheid. De noodzaak om het HST-net uit te bouwen sluit goed aan bij de bestendige zorg om het klassiek spoorweg-net te vernieuwen en te moderniseren, meer bepaald de belangrijke assen in de richting van Brussel.

De bepaling van de opdrachten van openbare dienst die haar door de wet worden opgelegd en die in het beheerscontract opgenomen zijn, evenals de consolidatie van de financiële bijdragen van de Staat, laten de NMBS voldoende speelruimte om een commerciële aanbod te ontwikkelen en de kwaliteit van haar prestaties op te voeren. Wat het binnenlands vervoer van reizigers betreft zal zij alles in het werk stellen om haar klantenaandeel te herwinnen, aan zich te binden en te versterken.

In 1998 zullen de nodige contacten met Nederland en Duitsland worden genomen om het dossier van de IJzeren Rijn te doen vooruitgaan. Een betere toegang tot de haven van Antwerpen zal eveneens worden bestudeerd.

D. LUCHTVERVOER

Nog altijd gelden voor de exploitatie van de luchtvaart binnen de Europese Unie de bepalingen van het op 1 januari 1993 in werking getreden « derde luchtvaartpakket ».

Vanaf 1 januari 1998 worden de bepalingen van de Europese richtlijn 96/67 EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de grondaanhandelingsmarkt op de luchthavens van de Unie van toepassing. Het Bestuur van de Luchtvaart werkt samen met de Regie der Luchtwegen aan de omzetting van deze richtlijn naar Belgisch recht. Deze bepalingen moeten het mogelijk maken een eerlijke en duurzame concurrentie te waarborgen en een doelmatig beheer van de luchthavenvoorzieningen mogelijk te maken.

Inzake bilaterale luchtvaartbetrekkingen met derde landen voor het bekomen van nieuwe verkeersrechten of het vrijwaren van de verworven rechten werden onderhandelingen gevoerd of afgesloten met Brazilië, Tsjechië, Japan, Thailand, Rwanda, Seychellen, Chili, Polen, Hongarije, Hongkong, Canada,

La transposition en droit belge de la directive européenne 91/440 relative au développement de chemins de fer communautaires ouvre le réseau à de nouveaux opérateurs et impose à la SNCB d'élaborer des stratégies plus volontaristes et de rechercher une plus grande efficience.

Les directives 95/18 et 95/19 prévoyant l'octroi de licences d'exploitation et l'application de conditions communes d'accès au marché ferroviaire contiennent un système qui impose des droits et des obligations aux entreprises nouvelles et existantes pour garantir la sécurité, assurer la transparence et la non-discrimination dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire. Elles feront tout prochainement l'objet d'une transposition en droit belge.

Le trafic international de la Belgique avec ses partenaires européens limitrophes s'améliore sensiblement grâce à la grande vitesse. La nécessité de développer le réseau TGV s'harmonise au mieux avec le souci constant de renouveler et de moderniser le réseau ferroviaire classique, tout particulièrement les axes importants qui convergent vers Bruxelles.

La définition des missions de service public qui lui sont imposées par la loi et sont inscrites dans le contrat de gestion, ainsi que la consolidation des apports financiers de l'Etat, laissent à la SNCB suffisamment de latitude pour présenter une offre mieux ciblée commercialement et améliorer la qualité de ses prestations. Dans le domaine particulier du transport intérieur de voyageurs, elle mettra tout en oeuvre pour reconquérir sa part de clientèle, la fidéliser et la renforcer.

En 1998, les contacts nécessaires seront pris avec les Pays-Bas et l'Allemagne afin de faire avancer le dossier de l'IJzeren Rijn. On s'attachera également à étudier une meilleure accessibilité au port d'Anvers.

D. TRANSPORT AERIEN

Les dispositions du « troisième paquet aéronautique », entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1993, valent toujours pour l'exploitation des services aériens dans l'Union européenne.

Les dispositions de la directive européenne 96/67 du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union entreront en vigueur le 1^{er} janvier 1998. L'Administration de l'Aéronautique et la Régie des Voies aériennes travaillent ensemble à la transposition de cette directive en droit belge. Ces dispositions doivent garantir une concurrence loyale et durable et permettre une gestion efficace des équipements des aéroports.

En matière de relations bilatérales concernant la navigation aérienne avec des pays tiers, pour l'obtention de nouveaux droits de trafic ou la préservation de droits acquis, des négociations ont été menées avec le Brésil, la Tchèque, le Japon, la Thaïlande, le Rwanda, les Seychelles, le Chili, la Pologne, la Hon-

Israël, Kaapverdische Eilanden, Suriname en Libanon. Onderhandelingen met Mozambique, Angola, Qatar, Zuid-Afrika, Nigeria, Ivoorkust en de Dominicaanse Republiek staan op het programma.

In ruil voor de goedkeuring door de Europese Commissie van de Sabena-Swissair overeenkomst, heeft de regering zich ertoe verbonden het overblijvend monopolie van Sabena op de verbindingen tussen derde landen en de Europese Unie, af te schaffen. Een wetsontwerp werd daartoe opgesteld en goedgekeurd door de Ministerraad. Een koninklijk besluit zal de toewijzing van de in de bilaterale luchtvaartovereenkomsten voorkomende verkeersrechten aan de Belgische luchtvervoerders regelen, met inachtneming van de doorzichtigheids- en rechtvaardigheidsprincipes. Er is eveneens sprake van deze maatregelen in punt IV.D daar ze betrekking hebben op de bescherming van de Belgische belangen en de verbetering van de dienstverlening.

In het kader van JAA (Joint Aviation Authorities) werden geharmoniseerde regelingen uitgewerkt voor operaties, vergunningen (JAR-FCL) en de zogenoemde JAR 147 (opleiding technici). Deze nopen tot aanpassing van de Belgische wetgeving. Dit zal voor de Dienst Vergunningen nieuwe taken met zich meebrengen zoals het erkennen van de opleidingscentra en het toezicht hierop.

Er wordt verder gewerkt aan reglementerende teksten voor vergunningen van lijnpiloten, voor de erkenning van in het buitenland uitgereikte vliegvergunningen en voor het bekomen van een vergunning van boordwerktuigkundige voor militairen.

Verder wordt in kader van JAR-MED, onderdeel van JAR-FCL naar een versoepeling van de procedure gezocht met betrekking tot de geneeskundige schifting, door deze te organiseren voorafgaand aan het afleveren of hernieuwen van de vergunning. Al deze maatregelen moeten stimuli geven om de groeiende behoefte aan vliegend personeel afdoende op te vangen.

Inzake burgerlijke aansprakelijkheid van de luchtvervoerder werd in E.U.-verband op 24 februari 1996 een gemeenschappelijk standpunt bereikt, zodat een eenvormiger en voor de gebruiker billijker schaderegeling wordt ingevoerd.

De Europese Unie bereidt de zogenaamde S.A.F.A.-richtlijn (Safety Assessment of Foreign Aircrafts) voor. Deze richtlijn heeft tot doel een evaluatieprocedure voor de veiligheid van vrachtvliegtuigen vast te leggen. Door dit project zal het mogelijk zijn de concurrentie tussen internationale vervoerders te laten respecteren op basis van de naleving van een zeer hoge veiligheid. Dit komt eveneens ter sprake in punt III.D.

E. ZEEVAART

Gelijke kansen voor de Belgische rederijen worden nagestreefd door het doen naleven van alle vastgestelde veiligheidsregels door alle schepen, ongeacht

grie, Hong Kong, le Canada, Israël, les îles du Cap-Vert, le Suriname et le Liban. Des négociations avec le Mozambique, l'Angola, le Qatar, l'Afrique du Sud, le Nigéria, la Côte d'Ivoire, la République Dominicaine sont programmées.

En contrepartie de l'approbation par la Commission européenne de l'accord Sabena-Swissair, le gouvernement s'est engagé à supprimer le monopole de la Sabena subsistant sur les relations entre les pays tiers et l'Union européenne. Un projet de loi a été rédigé à cette fin et approuvé en Conseil des Ministres. Un arrêté royal réglera l'attribution des droits de trafic, figurant dans les accords aériens bilatéraux, aux transporteurs aériens belges, dans le respect des principes de transparence et d'équité. Il est également question de ces mesures au point IV.D puisqu'elles concernent la défense des intérêts belges et l'amélioration de la qualité des services.

Dans le cadre des JAA (Joint Aviation Authorities), des réglementations harmonisées ont été élaborées pour les opérations et les licences (JAR-FCL) et lesdites JAR 147 (formation de techniciens). Celles-ci impliquent une adaptation de la législation belge. Elles imposeront au Service Licences de nouvelles tâches telles que l'agrément des centres de formation et leur surveillance.

On continue l'élaboration de textes réglementant les licences de pilote de ligne, l'agrément des licences de vol délivrées à l'étranger et l'obtention d'une licence de mécanicien de bord pour les militaires.

La recherche, dans le cadre du JAR-MED, faisant partie du JAR-FCL, d'un assouplissement de la procédure de sélection médicale se poursuit en organisant celle-ci préalablement à la délivrance ou au renouvellement de la licence. Toutes ces mesures doivent permettre de répondre efficacement aux besoins croissants en personnel navigant.

En matière de responsabilité civile du transporteur aérien, une position commune a été adoptée au niveau de l'Union européenne, le 24 février 1996, pour instaurer un règlement de sinistre plus uniforme et plus équitable pour l'utilisateur.

L'Union européenne prépare une directive dite S.A.F.A. (Safety Assessment of Foreign Aircrafts). Elle a pour objet d'établir une procédure d'évaluation de la sécurité des aéronefs de transport. Ce projet permettra de faire respecter une concurrence entre transporteurs internationaux basée sur le respect d'une sécurité de haut niveau. Il en est également question au point III.D.

E. TRANSPORT MARITIME

On cherche à donner les mêmes chances aux sociétés belges d'armateurs, en obligeant tous les navires à respecter toutes les règles de sécurité qui ont été

de vlag waaronder zij varen. Dit aspect wordt onder het punt III verder uitgewerkt.

De nieuwe dienst aangeboden op het Kanaal, aangesneden in punt I.E, maakt het mogelijk beter de concurrentie aan te gaan met de andere maritieme operatoren en de Kanaaltunnel en handhaaft tevens een rechtstreekse verbinding met Groot-Brittannië vanuit een Belgische haven.

F. TUSSENPERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER

Aangezien het handelsverkeer steeds meer een grensoverschrijdend en internationaal karakter krijgt, is de eigenlijke organisatie van het vervoer in zijn geheel ingewikkelder geworden. De tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer bieden de opdrachtgever een waaier van diensten aan die het volledig vervoer van zijn goederen waarborgen binnen een optimale dienstverleningsketen die de technische en commerciële voordelen van iedere vervoerswijze verenigt.

De bescherming van het beroep van vervoercommissienair en van vervoermakelaar zorgt door een gereglementeerde toegang tot dit beroep voor een gezonde concurrentie.

De huidige reglementering bepaalt de eisen inzake betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid op basis van ervaring.

Een nieuwe reglementering zal het binnenkort mogelijk maken het bekwaamheidsgetuigschrift te bekomen na het slagen voor een examen bij het Belgisch Instituut der Transportorganisatoren. De invoering van deze procedure zal in hoge mate bijdragen tot de openstelling en de ontwikkeling van deze sector. Overigens zal de toegang tot het beroep binnenkort uitgebreid worden tot de maritieme agenten, die bijzonder actief zijn in de Belgische havens, en tot de commissionairs-expéditeurs.

G. KWALITEIT IN DE BOUW

Het Departement oefent vier belangrijke opdrachten uit op dit gebied : de erkenning van aannemers, de technische goedkeuring van de materialen, de typevoorschriften en de erkenning van technische organismen. Voor deze activiteiten werd een actieve samenwerking opgezet tussen de Federale Staat, die een normatieve rol heeft, en de Gewesten, die met de toepassing van de nationale voorschriften zijn belast.

1. Erkenning van de aannemers

Ons erkenningssysteem maakt een voorafgaande selectie van de aannemers in de overheidsopdrachten mogelijk, op basis van objectieve criteria van financiële, beroeps-, sociale en fiscale orde. Het vormt om die reden een kostbare hulp voor de op-

fixées, quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent. Cet aspect est développé plus loin dans la rubrique III.

Le nouveau service offert sur la Manche, abordé au point I.E, permet de mieux concurrencer les autres opérateurs maritimes et le Tunnel sous la Manche, tout en maintenant une liaison directe avec la Grande Bretagne au départ d'un port belge.

F. AUXILIAIRES DE TRANSPORT

Vu le caractère de plus en plus transfrontalier et international des échanges commerciaux, l'organisation même du transport dans son entièreté est devenue plus complexe. Les auxiliaires de transport de marchandises offrent au donneur d'ordre une gamme de services qui garantissent le transport complet de ses marchandises dans une chaîne optimale de service associant les avantages techniques et commerciaux de chaque mode de transport.

La protection de la profession de commissionnaire et de courtier de transport par un accès réglementé permet de faire respecter une saine concurrence.

La réglementation actuelle définit les exigences en matière d'honorabilité, de solvabilité et de capacité professionnelle sur base de l'expérience acquise.

Une nouvelle réglementation permettra bientôt d'obtenir le certificat d'aptitude après la réussite d'un examen à l'Institut belge des Organismes de Transport. L'introduction de cette possibilité d'obtention contribuera grandement à l'ouverture et au développement du secteur. Par ailleurs, l'accès à la profession sera bientôt étendu aux agents maritimes, particulièrement actifs dans les ports belges, et aux commissionnaires-expéditeurs.

G. QUALITE DANS LA CONSTRUCTION

Le Département exerce quatre missions importantes dans ce domaine : l'agrégation des entrepreneurs, l'agrément technique des matériaux, les spécifications-type et l'agrégation d'organismes techniques. Pour ces activités, une coopération active a été établie entre l'Etat fédéral, ayant un rôle normatif, et les Régions, chargées de l'application des règles nationales.

1. Agrégation des entrepreneurs

Notre système d'agrégation permet une sélection préalable des entrepreneurs dans les marchés publics, basée sur des critères objectifs d'ordres financier, professionnel, social et fiscal. Il constitue, à ce titre, une aide précieuse pour les maîtres d'ouvrage,

drachtgevers aangezien deze niet meer gedwongen zijn om de bekwaamheid van de inschrijvers te eisen en te controleren.

Er wordt nu een ontwerp van koninklijk besluit onderzocht dat voorziet de nodige middelen ter beschikking van de erkenningscommissie te stellen, om maatregelen te nemen tegen de erkende aannemers die niet meer aan hun sociale en fiscale verplichtingen voldoen en om hen te schorsen of hun erkenning in te trekken.

Overigens is de commissie overgegaan tot een algemeen onderzoek van de reglementering en zijn uitvoering, dat snel zou moeten uitmonden in een aanpassing van de huidige normen, om de behoeften van de tegenwoordige openbare opdrachtgevers beter te beantwoorden. Daar een groot aantal privé opdrachtgevers beroep doen op erkende aannemers, zullen weldra de gegevens via internet verspreid worden.

Op Europees vlak verdedigt ons Departement op een actieve manier ons erkenningssysteem bij de Europese Commissie en bij het Comité européen de Normalisation (C.E.N.), om tot één geïntegreerd systeem te komen. De op dat niveau ondernomen werkzaamheden moeten inderdaad leiden tot een wijziging van de richtlijn 93/37 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor de uitvoering van werken.

Voorstellen tot verbetering van het erkennings-systeem worden onderzocht samen met de erkenningscommissie en de Gewesten.

2. Technische goedkeuring, typevoorschriften en erkenning van technische organismen

Deze toenemende activiteit heeft tot doel een advies van gebruiksgeschiktheid toe te kennen aan niet BENOR-genormaliseerde bouwmaterialen.

Een ontwerp van koninklijk besluit houdende uitvoering van de wet van 25 maart 1996, die de richtlijn 89/106 « voor de bouw bestemde producten » in Belgisch recht omzet, wordt onderzocht door de Gewesten. Het zal de wederzijdse erkenning van de goedkeuringen, controles en beproevingen tussen de Europese landen in het kader van de E.G.-markering geleidelijk mogelijk maken.

De verspreiding via informaticanetten (internet en professionele netten) van databanken die betrekking hebben op deze sector (erkende producten, procedures, laboratoria en beproevings- en controleorganismen), is voorzien in de loop van 1998.

III. — VEILIGHEID IN VERKEER EN VERVOER

A. VERKEERSVEILIGHEID OVER DE WEG

De strijd tegen de verkeersonveiligheid is een constante zorg van de diverse overheden en wordt door

puisque ceux-ci ne sont plus astreints à exiger et contrôler la capacité des soumissionnaires.

Un projet d'arrêté royal est actuellement à l'examen, en vue de mettre à la disposition de la Commission d'agrément les moyens nécessaires pour agir contre les entrepreneurs agréés qui ne remplissent plus leurs obligations sociales et fiscales, et pour prendre à leur égard, des sanctions de suspension ou de retrait.

Par ailleurs, la Commission a procédé à un examen général de la réglementation et de son exécution, qui devrait déboucher rapidement sur une adaptation des normes actuelles, en vue de mieux répondre aux besoins des maîtres d'ouvrage publics d'aujourd'hui. Comme un grand nombre de maîtres d'ouvrage privés font appel à des entrepreneurs agréés, les données seront diffusées, sous peu, via internet.

Sur le plan européen, notre Département défend activement notre système d'agrément auprès de la Commission européenne et du Comité européen de Normalisation (C.E.N.), en vue d'aboutir à un seul système intégré. Les travaux entrepris à ce niveau doivent, en effet, conduire à une modification de la directive 93/37 sur les procédures de passation des marchés publics.

Des propositions d'améliorations du système d'agrément sont en cours d'examen en concertation avec la Commission d'agrément et les Régions.

2. Agrément technique, spécifications-type et agrément d'organismes techniques

Cette activité, en croissance, vise à attribuer aux matériaux utilisés dans la construction, et non normalisés BENOR, un avis d'aptitude à l'emploi.

Un projet d'arrêté royal portant exécution de la loi du 25 mars 1996, transposant en droit belge, la directive 89/106 « produits de construction » est en cours d'examen auprès des Régions. Il permettra progressivement la reconnaissance réciproque des agréments, contrôles et essais entre les pays européens dans le cadre du marquage C.E.

Quant à la diffusion par les réseaux informatiques (internet et réseau professionnel) des banques de données relatives à ce secteur (produits agréés, procédures, laboratoires et organismes d'essais et de contrôle), elle est prévue dans le courant de 1998.

III. — SECURITE DU TRAFIC ET DU TRANSPORT

A. SECURITE ROUTIERE

La lutte contre l'insécurité routière est une préoccupation constante des diverses autorités et est con-

de regering beschouwd als een speerpunt van haar beleid.

De laatste jaren zijn bemoedigende resultaten geboekt door een daling van zowel het aantal letselongevallen als van het aantal doden en ernstig gewonden. Volgende cijfers tonen dit duidelijk aan :

	Ongevallen met letsels — <i>Accidents à lésions corporelles</i>	Doden binnen 30 dagen — <i>Victimes décédées endéans les 30 jours</i>	Ernstig gewonden — <i>Blessés graves</i>	Totaal aantal slachtoffers — <i>Nombre total de victimes</i>
1980	60 758	2 396	19 929	84 700
1990	62 446	1 976	17 479	88 160
1995	50 744	1 449	12 717	71 754
1996	48 750	1 356	11 221	68 259

Bron : NIS en BIVV.

Daartegenover staat een constante stijging van het aantal voertuigen.

	Motorvoertuigen in België(*)
1980	3 753 745
1990	4 594 058
1995	5 136 342
1996	5 230 589

(*) Inclusief motorrijwielen.

Bron : NIS.

In vergelijking met een aantal van onze buurlanden en E.G.-landen is de situatie echter nog verre van bevredigend te noemen.

Internationale vergelijking voor 1995 :

Landen	Aantal doden per 100 000 inwoners
Portugal	28,8
G.-H. Luxemburg	19,5
Frankrijk	15,25
Spanje	14,8
België	14,3
IRTAD gemiddelde	13,25
Duitsland	11,75
Nederland	8,75
Groot-Brittannië	6,5

Bron : IRTAD (International Road Traffic and Accident Database).

Opmerking : een kleine afwijking van de realiteit is mogelijk.

Voor 1996 zijn nog onvoldoende ongevallencijfers beschikbaar om een internationale vergelijking te kunnen maken. In België daarentegen is al wel geweten dat in 1996 op de Belgische wegen 13,4 doden per 100 000 inwoners zijn gevallen. Uit dit cijfermateriaal kan men afleiden dat België het gemiddelde van IRTAD sterk benaderd heeft.

De inspanningen moeten bijgevolg volgehouden worden en de acties op het terrein dienen eveneens opgedreven te worden.

siderée par le gouvernement comme un fer de lance de sa politique.

Des résultats encourageants ont été obtenus au cours des dernières années. Aussi bien le nombre de blessés légers que le nombre de tués et de blessés graves ont baissé, comme il ressort du tableau ci-après :

Source : INS et IBSR.

En outre, il convient aussi de noter que le nombre de véhicules est en hausse constante.

	Véhicules à moteur en Belgique (*)
1980	3 753 745
1990	4 594 058
1995	5 136 342
1996	5 230 589

(*) Ycompris les motocyclette.

Source : INS.

Par rapport aux pays qui nous entourent et à certains autres pays de l'U.E., la situation est toutefois encore loin d'être satisfaisante.

Comparaison internationale pour 1995 :

Pays	Nombre de tués par 100 000 habitants
Portugal	28,8
G.-D. de Luxembourg	19,5
France	15,25
Espagne	14,8
Belgique	14,3
moyenne IRTAD	13,25
Allemagne	11,75
Pays-Bas	8,75
Grande-Bretagne	6,5

Source : IRTAD (International Road Traffic and Accident Database).

Remarque : il peut y avoir un léger écart par rapport à la réalité.

Pour l'année 1996, on ne dispose pas encore de suffisamment de chiffres sur les accidents pour pouvoir établir une comparaison internationale. Pour la Belgique, on sait déjà qu'en 1996, il y eut 13,4 tués sur 100 000 habitants. Il ressort de ces chiffres que la Belgique s'est fort rapprochée de la moyenne de la IRTAD.

Il faut donc poursuivre les efforts entrepris et multiplier aussi les actions sur le terrain.

Daarom is het krediet dat onder de basisallocatie 12.55, Studies en acties in verband met de verkeersveiligheid, voor 1998 opgetrokken naar 10 miljoen. Vorig jaar bedroeg het nog 0,4 miljoen, opgetrokken via de begrotingswijziging naar 2 miljoen. De regering wenst daarmee een belangrijk signaal te geven. Dit bedrag, dat voor de eerste maal iets substantieels vertegenwoordigt binnen de federale kredieten voor verkeersveiligheidsbeleid, zal in 1998 besteed worden aan onderzoek en acties om in België een veiliger verkeer te realiseren.

Op federaal niveau beschikken we over twee instanties die het verkeersveiligheidsbeleid gestalte geven. Het betreft vooreerst het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, waarvan de Directie Verkeersveiligheid « D1 » en Directie Rijbewijzen « D2 » instaan voor het opstellen van het instrumentarium en voor de controle erop. De tweede is de Federale Commissie voor het Wegverkeer die belast is, op verzoek van de minister, om advies uit te brengen over de voorstellen in verband met de wet betreffende de politie over het wegverkeer, met de ter uitvoering daarvan genomen besluiten, alsook over alle andere vragen die hij haar voorlegt.

1996 was een belangrijk jaar qua voorbereidingen en overschouwingen op het domein van de reglementering. Dit resulteerde in volgende nieuwe reglementeringen in 1996 en 1997 :

- het koninklijk besluit van 14 maart 1996 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 (het verkeersreglement) dat de voorrangsmatregel voor voetgangers aan niet-beschermd zebra-paden invoerde (inwerkingtreding 1 april 1996);

- het koninklijk en ministerieel besluit van 29 mei 1996 inzake de veiligheidsgordels en kindzitjes (inwerkingtreding 1 september 1996);

- het koninklijk besluit en ministerieel besluit van 11 maart 1997 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 (de verkeersreglementering) en het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 (reglement van de wegbeheerder) die de voorrangregeling introduceren op de rotondes (in werkinggetreden op 1 oktober 1997);

- het koninklijk besluit van 16 juli 1997 dat diverse wijzigingen inhoudt aan de verkeersreglementering (in werking getreden op 1 oktober 1997). De belangrijkste wijzigingen betreffen het volgende :

- bromfietsen klasse B, met cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of een elektrische motor, mogen 45 km/u in plaats van 40 km/u rijden;

- alle bestuurders en alle passagiers van bromfietsen B, motorfietsen, trikes en quads moeten voortaan een valhelm dragen;

- trikes en quads zijn niet meer toegelaten op de autosnelwegen;

C'est pourquoi le crédit inscrit à l'allocation de base 12.55 « Etudes et actions en matière de sécurité routière », a été porté à 10 millions pour 1998. L'an dernier, ce crédit qui n'était initialement que de 0,4 millions, avait été porté à 2 millions par modification budgétaire. Le gouvernement veut ainsi démontrer sa volonté de s'attaquer à la sécurité routière. Ce montant, qui pour la première fois représente quelque chose de substantiel en matière de crédits fédéraux consacrés à la sécurité routière, sera affecté en 1998 à l'étude et aux actions visant à renforcer la sécurité routière en Belgique.

Sur le plan fédéral, nous disposons de deux instances chargées de la sécurité routière. Il s'agit d'abord de l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure au sein de laquelle la Direction Sécurité de la Circulation « D1 » et la Direction Permis de conduire « D2 » élaborent l'instrument et s'occupent de son contrôle. Le second est la Commission fédérale pour la circulation routière qui, à la demande du ministre, est chargée d'émettre un avis sur les propositions relatives à la loi sur la police de la circulation routière, sur les arrêtés d'exécution en la matière ainsi que sur toutes les autres questions qui lui sont soumises.

1996 fut une année importante pour préparer le terrain des nouvelles réglementations qui sont intervenues en 1996 et 1997 :

- l'arrêté royal du 14 mars 1996 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 (code de la route) introduisant la règle de priorité pour les piétons sur les passages non protégés (entré en vigueur le 1^{er} avril 1996);

- l'arrêté royal et l'arrêté ministériel du 29 mai 1996 relatif aux ceintures de sécurité et aux sièges pour enfants (entré en vigueur le 1^{er} septembre 1996);

- l'arrêté royal et l'arrêté ministériel du 11 mars 1997 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 (code de la route) et l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 (règlement pour le gestionnaire des routes) qui instaurent les règles de priorité aux ronds-points (entré en vigueur le 1^{er} octobre 1997);

- l'arrêté royal du 16 juillet 1997 comportant diverses modifications au code de la route (entré en vigueur le 1^{er} octobre 1997), dont les principales sont les suivantes :

- cyclomoteurs classe B, d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ ou d'un moteur électrique peuvent rouler à du 45 km/h au lieu de 40 km/h;

- tous les conducteurs et tous les passagers de cyclomoteurs B, motocyclettes, tricycles et de quadricycles à moteur doivent dorénavant porter un casque de protection;

- les tricycles et de quadricycles à moteur ne peuvent plus emprunter les autoroutes;

— de rijwielen met hulpmotor, (ook fiets met pe-daalassistentie genoemd) worden beschouwd als fiet-sen;

— de invoering van de « bijzondere overrijdbare bedding » voor bus en tram met de mogelijkheid tot het plaatsen van bijzondere tram- en buslichten;

— op gearceerde verdrijvingsvlakken en ver-keersgeleiders mag voortaan niet meer geparkeerd, gereden of stil gestaan worden.

Vóór het einde van 1997 zal de belangrijkste prio-riteit van de regering op het vlak van verkeersveilig-heid definitief in uitvoering gaan met de publicatie van de uitvoeringsbesluiten van de wet van 4 augus-tus 1996 betreffende de erkenning en het gebruik van bemande en onbemande automatisch werkende toestellen in het wegverkeer met als eerste toepas-sing de zogenaamde bemande en onbemande came-ra's. Het betreft :

- een koninklijk besluit tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande auto-matisch werkende toestellen worden opgeleverd, be-wijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is;

- een koninklijk besluit betreffende de goedkeu-ring en homologatie van de automatisch werkende toestellen gebruikt om toezicht te houden op de nale-ving van de wet betreffende de politie over het weg-verkeer en haar uitvoeringsbesluiten;

- een koninklijk besluit betreffende de bijzondere modaliteiten van het overleg voor bepaling van de plaatsing en de gebruiksomstandigheden van vaste automatische werkende toestellen in afwezigheid van een bevoegd persoon, bestemd om op de openbare weg toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten.

Met deze besluiten wordt een nieuw uiterst be-langrijk instrumentarium gecreëerd die alle verant-wordelijke overheden moet in staat stellen hun ver-keersveiligheidsbeleid nieuwe impulsen te geven.

Voor uitvoering eind 1997 en in de loop van 1998 staan voorts volgende belangrijke dossiers op de agenda :

- een koninklijk besluit tot wijziging van het ko-ninklijk besluit van 10 juni 1985 betreffende de in-ning en de consignatie van een som bij de vaststelling van de overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het koninklijk be-sluit van 18 februari 1991 betreffende de analysetoe-stellen voor de meting van de alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht. Het betreft een grondige wijziging van de tarifiëring van de onmid-dellijke inning en consignatie. Daardoor zal o.a. ein-delijk art. 34 van de wet van 18 juli 1990 die de toepassing voorziet van de techniek van onmiddellij-ke inning op alcoholgebruik tussen 0,5 en 0,8 promil-le, mogelijk worden en zal het bedrag van de onmid-dellijke inning voor zware overtredingen begaan

— les bicyclettes équipées d'un moteur d'appoint qui ne peut fonctionner que lorsqu'il est fait usage des pédales sont considérés comme des bicyclettes

— l'introduction du « site spécial franchissable » pour les bus et les trams, avec la possibilité de placer des signaux lumineux spéciaux pour les trams et les bus;

— l'interdiction de circuler, de s'arrêter ou de sta-tionner sur les zones d'évitement et les îlots direc-tionnels.

Avant la fin de l'année 1997, la priorité essentielle du gouvernement sur le plan de la sécurité routiè-re sera définitivement concrétisée par la publication des arrêtés d'exécution de la loi du 4 août 1996 relative à l'agrément et à l'utilisation dans la circula-tion routière d'appareils fonctionnant automatique-ment en présence ou en l'absence d'un agent qualifié, avec comme première application, les caméras. Il s'agit :

- un arrêté royal déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automati-quement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire;

- un arrêté royal relatif à l'approbation et à l'ho-mologation des appareils fonctionnant automatique-ment, utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci

- un arrêté royal relatif aux modalités particuliè-res de la concertation visant à déterminer l'emplace-ment et les circonstances d'utilisation des appareils fixes fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, destinés à assurer la surveillance sur la voie publique, de l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Ces arrêtés fournissent un nouvel instrument par-ticulièrement intéressant à toutes les autorités res-ponsables pour leur permettre de donner de nouvel-les impulsions à leur politique de sécurité routiè-re.

D'importants dossiers dont la concrétisation est prévue pour la fin de l'année ou dans le courant de l'année 1998, sont également à l'ordre du jour :

- un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 10 juin 1985 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation des infrac-tions au règlement général sur la police de la circula-tion routière et l'arrêté royal du 18 février 1991 relatif aux appareils de test de l'haleine qui détectent le niveau d'imprégnation alcoolique de l'air alvéolai-re expiré. Il s'agit d'une modification profonde de la tarification de la perception immédiate et de la consi-gnation. Grâce à cet arrêté, on pourra enfin appli-quer notamment l'article 34 de la loi du 18 juillet 1990 qui prévoit l'application du système de la per-ception immédiate en cas de concentration d'alcool entre 0,5 et 0,8 gr par litre de sang; en outre, le montant de la perception immédiate en cas d'infrac-

door buitenlanders in overeenstemming worden gebracht met het bedrag van de minnelijke schikking voor Belgen;

- de actualisering van de verkeersreglementering, het koninklijk besluit en de ministeriële omzendbrief van 1983 inzake snelheidsremmende inrichtingen, meer bepaald om een reglementair karakter te geven aan het gedrag, de plaatsingsvoorwaarden en de signalisatie van « plateaus » en andere infrastructuur met snelheidsverlagend karakter. Meteen moet hierdoor een oplossing worden gegeven aan de problemen die het gevolg zijn van slecht aangelegde plateaus;

- een ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 1 december 1975 tot vaststelling van de kenmerken van bepaalde schijven en bebakeningen die voorgeschreven zijn door het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (invoering van de mogelijkheid om verlichte schijven met het bord C3 te laten gebruiken door o.a. de gemachtigde toezichters);

- indiening van een wetsontwerp tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, die bepalingen in de wegverkeerswet invoert teneinde de problematiek van stoffen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden in het verkeer doelmatiger te controleren en reglementeren. De minister-raad heeft het wetsontwerp dat bevoegde agenten de mogelijkheid geeft om chauffeurs te testen op drugs en geneesmiddelen op 7 maart 1997 goedgekeurd. Thans wordt uitvoering gegeven aan de verwerking van het advies van de Raad van State. In verband met het gebruik van geneesmiddelen zal in eerste instantie een sensibiliseringscampagne worden opgestart;

- het uitwerken van voorstellen voor de versnelde afhandeling van sommige verkeersovertredingen, n.a.v. de indiening van enkele wetsvoorstellen terzake (zie nr. 462/1-95/96 van de heer Ansoms en nr. 561/1-95/96 van de heer Cuyt); in de vergadering van de Kamercommissie Verkeer en Infrastructuur van 8 mei 1996 werd in overleg met de Minister van Justitie een procedure afgesproken die verder afgewerkt wordt;

- aanpassing van het koninklijk besluit en ministerieel rondschrijven van 17 september 1988 tot bepaling van de vereisten voor het inrichten van de zones met een snelheidsbeperking van 30 km/u. Een werkgroep bestaande uit afgevaardigden van gemeenten en gewesten, evalueert op vraag van de federale overheid, de inrichtingsvoorwaarden en de toepassing van voormelde reglementering met als doel meer zone 30-gebieden te laten inrichten. De beheersing van de snelheid is nl. een van de belangrijkste speerpunten van dit beleid (zie ook de wetgeving op de bemande en onbemande toestellen en de reglementering van snelheidsremmende inrichtingen). Door de verhoging van het aantal zone 30-inrichtingen is het de bedoeling binnen zoveel mogelijk bebouwde kommen het snelheidsverschil tussen het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer

tion grave commise par des étrangers, sera équivalente au montant de la transaction pour les Belges;

- l'actualisation du code de la route, de l'arrêté royal et de la circulaire ministérielle de 1983 relative aux ralentisseurs de trafic, notamment en donnant un caractère réglementaire au comportement, aux conditions d'implantation et à la signalisation de « plateaux » et autres infrastructures de ralentissement. Cette réglementation doit apporter une solution aux problèmes causés par des ralentisseurs mal aménagés;

- un arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 1^{er} décembre 1995 déterminant les caractéristiques de certains disques et de délimitations prescrites par le règlement général sur la police de la circulation routière (introduction de la possibilité, notamment pour les contrôleurs mandatés, d'utiliser des disques lumineux avec le signal C3);

- l'introduction d'un projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière afin de contrôler plus efficacement et réglementer l'utilisation de produits qui peuvent influencer la conduite automobile. Le Conseil des Ministres a approuvé le 7 mars 1997 le projet de loi autorisant des agents qualifiés à vérifier si les conducteurs n'ont pas pris de drogues ou de médicaments. Actuellement, le texte est adapté aux remarques du Conseil d'Etat. En ce qui concerne l'utilisation de médicaments, une campagne de sensibilisation sera lancée en première instance;

- l'élaboration de propositions pour un traitement plus rapide de certaines infractions routières, à la suite de l'introduction de quelques propositions de lois (voir n° 462/1-95/96 de M. Ansoms et n° 561/1-95-96 de M. Cuyt); au cours de la réunion de la Commission de la Chambre « Communications et Infrastructure » qui s'est tenue le 8 mai 1996, une procédure a été convenue avec le Ministre de la Justice, mais celle-ci doit encore être développée;

- l'adaptation de l'arrêté royal et de la circulaire ministérielle du 17 septembre 1988 fixant les conditions d'aménagement des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure. Un groupe de travail composé de représentants des communes et des régions, évalue à la demande de l'autorité fédérale, les conditions d'aménagement et l'application de la réglementation précitée afin d'aménager davantage de zones-30. La maîtrise de la vitesse est le plus important des fers de lance de la présente politique (voir aussi la législation sur les appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en l'absence d'un agent qualifié et la réglementation concernant l'aménagement de ralentisseurs de vitesse). L'augmentation du nombre de zones-30 a pour but de réduire dans les limites du possible, la différence de vitesse entre le trafic motorisé et le trafic lent dans le

zo klein en zo aanvaardbaar mogelijk te maken met het oog op een veiliger verkeer, binnen het kader van het gedifferentieerd snelheidsbeleid 30/50/70.

- de publicatie en inwerkingtreding van het koninklijk besluit dat veiligheidsmaatregelen oplegt naar aanleiding van de organisatie van rally's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaats grijpen. Dit koninklijk besluit zal van toepassing zijn vanaf het rallyseizoen 1998. De gewesten hebben een unaniem gunstig advies uitgebracht inzake het ontwerp van het besluit;

- maatregelen die de aantrekkelijkheid en de veiligheid van het fiets- en voetgangersverkeer vergroten. Deze maatregelen zullen opgenomen worden in een « Totaalplan voetgangers en fietsers » waarin tal van speerpunten zijn uitgewerkt die tot doel hebben om op verschillende beleidsniveaus te werken aan een fiets- en voetgangersvriendelijk verkeer. Ook het promoten (niet het verplichten) van het dragen van de fietshelm dient te gebeuren en dit vooral voor jeugdige fietsers.

Daarenboven is voorzien dat de omzetting van de Europese richtlijn van 29 juli 1991 omtrent het rijbewijs in de Belgische reglementering tegen eind 1997 zal gepubliceerd zijn. In dit stadium blijven de rijopleidingssystemen ongewijzigd. Evenwel worden een aantal belangrijke administratieve en technische bepalingen gewijzigd of ingevoerd. Deze betreffen o.a. het volgende :

- er is geen verplichting meer voor een houder van een rijbewijs van een ander land van de E.U. om zijn rijbewijs, bij vestiging in België, om te wisselen;

- invoering van het Europees model en dito categoriën van rijbewijs die voorzien in de harmonisering van de afleveringsvoorwaarden, door het gebruik van uniforme pictogrammen en codes, die op hun beurt een vereenvoudiging van de controle mogelijk maken;

- invoering van de categoriën C1 en D1, waardoor voor die categoriën van voertuigen een getrapte opleiding voor nieuwe chauffeurs wordt ingevoerd. De invoering van de categorie A1 wordt niet voorzien conform de conclusies van de bespreking in de Kamercommissie Verkeer en Infrastructuur van 26 februari 1997;

- internationale rijbewijzen zullen voortaan door de gemeenten worden afgeleverd;

- de inwerkingtreding van de artikels 23 en 36 van de wet van 18 juli 1990 met betrekking tot de uitvoering van de maatregelen van vervallenverklaring van het recht op sturen;

- de oprichting van een centraal bestand van rijbewijzen. Tot op heden was er federaal geen overzicht op het aantal rijbewijzen, noch op de gegevens daarvan zoals leeftijd, categoriën etc. Dit bestand zal belangrijke statistische gegevens opleveren die voor het beleid de mogelijkheid scheppen een evaluatie te maken van de Belgische rijbewijspopulatie, en zal

plus grand nombre possible d'agglomérations, afin d'y améliorer la sécurité, dans le cadre de la politique de vitesses différenciées 30/50/70;

- la publication et l'entrée en vigueur de l'arrêté royal qui impose des mesures de sécurité lors de rallyes organisés partiellement ou entièrement sur la voie publique. Cet arrêté royal sera d'application à partir de la saison des rallyes 1998. Les régions ont émis un avis favorable unanime concernant ce projet d'arrêté;

- mesures augmentant l'attrait et la sécurité de la circulation en vélo et à pied. Ces mesures seront reprises dans le « Plan global pour les piétons et les cyclistes » dans lequel nombre de priorités sont développées, qui ont pour but d'aboutir, à différents niveaux politiques, à une circulation favorable aux cyclistes et aux piétons. Il faut aussi promouvoir (non pas rendre obligatoire) le port du casque pour vélo, surtout pour les jeunes cyclistes.

En outre, il est prévu que la transposition de la directive européenne du 29 juillet 1991 concernant le permis de conduire sera publiée dans la réglementation belge pour la fin 1997. A ce stade, les systèmes d'apprentissage à la conduite restent inchangés. Cependant, un certain nombre de dispositions administratives et techniques importantes sont modifiées ou introduites. Celles-ci concernent entre autres ce qui suit :

- il n'y a plus d'obligation pour le titulaire d'un permis de conduire d'un autre pays de l'U.E. d'échanger son permis de conduire s'il s'établit en Belgique;

- introduction du modèle européen et dito pour les catégories de permis de conduire qui sont prévus dans l'harmonisation des conditions de délivrance, par l'utilisation de pictogrammes et de codes uniformes qui permettent à leur tour une simplification du contrôle;

- introduction des catégories C1 et D1, par lesquelles une formation par degrés pour nouveaux conducteurs est introduite pour ces catégories de véhicules. L'introduction de la catégorie A1 n'est pas prévue conformément aux conclusions du débat en Commission de la Chambre Communications et Infrastructure du 26 février 1997;

- les permis de conduire internationaux seront désormais délivrés par les communes;

- l'entrée en vigueur des articles 23 et 36 de la loi du 18 juillet 1990 relatifs à l'exécution des mesures de déchéance du droit de conduire;

- la création d'un fichier central de permis de conduire. Jusqu'à présent, il n'y avait, au niveau fédéral, aucune vue d'ensemble concernant le nombre de permis de conduire, et les données les concernant telles que l'âge, les catégories, etc. Ce fichier fournira d'importantes données statistiques qui permettront à la politique d'évaluer la population belge

een aanzet zijn voor verdere verfijning van de reglementering en (bij)scholing;

- een belangrijke aanpassing van de medische criteria die de rijgeschiktheid bepalen. Hierbij wordt een evenwicht voorzien tussen het recht op mobiliteit en de handhaving van de veiligheid; zo zal bijvoorbeeld een bestuurder, drager van een pacemaker niet meer uitgesloten worden van het recht op sturen.

Voor uitvoering van deze aangepaste wetgeving is er een infoluijk voorzien naar de gemeenten, examen centra, rij scholen, geneesheren en kandidaat-bestuurders toe.

Daarnaast zullen ook de erkenningsvoorwaarden van de autorij scholen bekeken worden. Het doel is te komen tot een kwaliteitsverbetering door het bepalen van objectieve criteria.

De voorbereidende werkzaamheden die de invoering van het rijbewijs met punten moeten mogelijk maken, worden verdergezet. Dit gebeurt in zeer nauw overleg met het Ministerie van Justitie, wiens medewerking onontbeerlijk is voor het welslagen van de hele operatie. De invoering van dit systeem vereist nl. het opzetten van een betrouwbare, volledig geautomatiseerde infrastructuur met een nauwe verbinding met de parketten en de rechtbanken. De snelheid van de werkzaamheden zal afhangen van de vorderingen van de informatisering van de rechtbanken en de griffies.

Alhoewel de technische staat van de in ons land ingeschreven voertuigen uitstekend is, bleek het toch aangewezen de controles van de technische keuring te versterken; een ontwerp van koninklijk besluit zou daaromtrent tegen het einde van 1997 gepubliceerd kunnen worden. De nadruk zal gelegd worden op nieuw technische punten die gecontroleerd moeten worden, inzonderheid op aspecten die hinder veroorzaken.

Zowel de actieve als passieve veiligheid van de motorvoertuigen zal versterkt worden vanaf 1 januari 1998 voor alle nieuwe voertuigen die vanaf die datum in het verkeer gebracht worden.

In samenwerking met de transportsector worden maatregelen uitgewerkt voor het verhogen van de veiligheid van het vrachtverkeer.

De Directie Inspectie en Controle van het Bestuur van het Vervoer te Land zorgt niet enkel voor de toepassing van de regels van eerlijke concurrentie onder de wegvervoerders (goederen en reizigers) maar houdt ook toezicht op de naleving van verschillende wettelijke en reglementaire bepalingen die onder andere betrekking hebben op de rij- en rusttijden, het correct gebruik van de tachograaf, het vervoer van gevaarlijke stoffen, de technische staat van de voertuigen, oftewel een geheel van factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Zij heeft eveneens tot doel de omstandigheden te verbeteren waarin het beroep van chauffeur wordt uitgevoerd.

des détenteurs de permis de conduire et contribuera à améliorer la réglementation et la formation (le perfectionnement);

- une importante adaptation des critères médicaux qui déterminent l'aptitude à la conduite. Un équilibre est prévu entre le droit à la mobilité et le maintien de la sécurité; ainsi, un conducteur porteur d'un stimulateur cardiaque ne sera par exemple plus exclu du droit de conduire.

Un panneau d'information est prévu pour l'exécution de cette législation, adaptée à l'intention des communes, centres d'examen, écoles de conduites, médecins et candidats conducteurs.

Les conditions d'agrément des auto-écoles seront aussi examinées. Le but consiste à améliorer la qualité en fixant des critères objectifs.

Les travaux préparatoires qui doivent permettre l'introduction du permis à points, se poursuivent. Cela se fait en concertation très étroite avec le Ministère de la Justice, dont la collaboration est indispensable au succès de toute l'opération. L'introduction de ce système nécessite notamment la mise sur pied d'une infrastructure fiable et entièrement automatisée avec un contact étroit entre les parquets et les tribunaux. La rapidité des travaux dépendra des progrès de l'informatisation des tribunaux et des greffes.

Bien que l'état technique des véhicules immatriculés en Belgique soit d'un niveau excellent, il est apparu opportun de renforcer ces contrôles, par voie législative, au niveau de l'inspection automobile; c'est ainsi qu'un projet d'arrêté royal pourrait être publié avant la fin de 1997 stipulant les points nouveaux d'ordre technique à prendre en considération lors du contrôle des véhicules et plus spécialement le contrôle renforcé des nuisances.

La sécurité tant active que passive des véhicules à moteur automobiles sera renforcée à partir du 1^{er} janvier 1998 pour tous les nouveaux véhicules qui seront mis en circulation à partir de cette date.

Des mesures sont élaborées en collaboration avec le secteur des transports pour augmenter la sécurité du transport de marchandises.

La Direction Inspection-Contrôle de l'Administration du Transport terrestre ne veille pas seulement à la garantie des règles de concurrence loyale entre les transporteurs routiers mais aussi au respect de diverses dispositions légales et réglementaires portant, entre autres, sur les temps de conduite et de repos, l'utilisation correcte du tachygraphe, le transport de matières dangereuses, l'état technique des véhicules, soit un ensemble de facteurs influençant la sécurité routière. Elle a également pour objectif l'amélioration des conditions de l'exercice de la profession de chauffeur.

Er worden voortdurend inspanningen geleverd om de werkmiddelen van deze directie te verbeteren, hoofdzakelijk wat het aantal controleurs (wegcontroles) en inspecteurs (inspectie in de ondernemingen) betreft.

Tot slot wenst België actief te participeren aan de realisatie van het Tweede Europees Actieplan voor Verkeersveiligheid. België wenst in het bijzonder volgende 4 hoofddoelstellingen te ondersteunen :

- de rol van de Europese Unie als coördinator, informatieverstrekker en draaischijf voor het uitwisselen van gegevens dient ten volle benut te worden;
- er dient actief meegewerkt te worden aan de verbetering van de veiligheid van het voertuig;
- een aantal thema's zullen van nabij gevolgd worden :
 - alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer;
 - ondersteuning van campagnes;
 - de « black box »;
 - snelheidsbegrenzers;
 - gebruik van de veiligheidsgordels en helmen;
- er dient meegewerkt te worden aan het bepalen van een gekwantificeerde doelstelling die moet dienen als richtpunt voor evaluatie van het gevoerde beleid.

B. VEILIGHEID IN DE BINNENVAART

In samenwerking met de gewestelijke overheden zal uitvoering worden gegeven aan de internationale conventie betreffende het ophalen en het verwerken van de afvalstoffen die door de binnenvaart worden gegenereerd.

De Dienst voor Regeling der Binnenvaart zal, met het akkoord van de gewestregeringen, fungeren als nationaal instituut belast met de vereffening van de financiële transacties die gepaard gaan met de organisatie en financiering van de ophaal- en verwerkingsoperaties.

Alhoewel de binnenvaart een van de meest veilige verkeersmodi is, blijft niettemin de zorg om de hoogstaande veiligheidseisen onverminderd uit te breiden. Voor de reglementering van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt momenteel een ontwerp van wet opgesteld dat de verschillende vervoersmodi omvat. De omzetting in intern recht van de richtlijn van de Europese Unie inzake veiligheidsadviseurs zal een bijkomende garantie bieden voor de behandeling van gevaarlijke goederen.

Er wordt eveneens een ontwerp van scheepvaartverkeerswet voorbereid, waardoor het mogelijk zal zijn een aantal verouderde reglementen door aangepaste en op internationale leest geschoeide versies te vervangen. Het doel bestaat erin Europese verkeersregels voor de binnenvaart (CEVNI) in te voeren.

Des efforts sont consentis en permanence pour améliorer les moyens de fonctionnement de cette direction, principalement en ce qui concerne son effectif en contrôleurs (contrôles routiers) et en inspecteurs (inspection au sein de l'entreprise).

Pour finir, la Belgique souhaite participer activement à la réalisation du Deuxième Plan d'action européen pour la Sécurité routière. La Belgique souhaite en particulier soutenir les 4 objectifs principaux suivants :

- le rôle de l'Union européenne comme coordinateur, fournisseur d'informations et plate-forme pour l'échange de données, doit être pleinement exploité;
- il faut collaborer activement à l'amélioration de la sécurité du véhicule;
- un certain nombre de thèmes seront suivis de près :
 - l'alcool, la drogue et les médicaments dans la circulation;
 - le soutien aux campagnes;
 - la « black box »
 - les limiteurs de vitesse;
 - l'utilisation des ceintures de sécurité et des casques;
- il faut collaborer à l'élaboration d'un objectif quantifiable servant de point de mire à l'évaluation de la politique menée.

B. SECURITE DANS LA NAVIGATION INTERIEURE

La convention internationale relative à l'enlèvement et au traitement des déchets générés par la navigation intérieure sera mise en exécution en collaboration avec les autorités régionales.

L'Office régulateur de la Navigation intérieure fera fonction, avec l'accord des gouvernements régionaux, d'institut national chargé du règlement des transactions financières liées à l'organisation et au financement des opérations d'enlèvement et de traitement.

Bien que la navigation intérieure soit un des modes de transport les plus sûrs, le souci subsiste néanmoins de renforcer en permanence les hautes exigences en matière de sécurité. En ce qui concerne la réglementation du transport de matières dangereuses, un projet de loi englobant les différents modes de transport est en cours d'élaboration. La transposition en droit interne de la directive de l'Union européenne relative aux experts en sécurité offrira une garantie supplémentaire pour la manutention des marchandises dangereuses.

Un projet de loi relatif à la navigation fluviale est également en préparation. Il permettra de remplacer un certain nombre de règlements devenus désuets par des versions appropriées et calquées sur le modèle international. L'objectif est d'instaurer un code européen pour la navigation intérieure (CEVNI).

De reglementen die door de Centrale Rijnvaartcommissie in Straatsburg opgesteld worden dienen als basis voor analoge reglementen in de Europese Unie en bij de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (Genève). Ze bieden de garantie dat voldoende strenge normen kunnen worden voorgeschreven op de waterwegen die niet onder de bevoegdheid van de Centrale Rijnvaartcommissie vallen. Meer bepaald wordt momenteel over een internationaal reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen langs de binnenwateren (ADN) onderhandeld in Genève.

C. VEILIGHEID IN HET SPOORVERVOER

De spoorwegen integreren de veiligheid vanaf de ontwerpfase in al hun inrichtingen die de goede werking van hun bedrijf waarborgen.

De voorziene modernisering van de signalisatie door toepassing van systemen met geprogrammeerde logica en de vernieuwing van het communicatienet zullen tot een verhoging van de algemene veiligheid bijdragen.

Het tweede beheerscontract van de NMBS verplicht haar om gebruik te maken van de nodige middelen om de bescherming van de reizigers te verbeteren, in het bijzonder op weinig drukke plaatsen en in s'avonds rijdende treinen. Inzake toeristische lijnen, zal de NMBS adviezen over de te na te leven veiligheidsnormen verstrekken, op aanvraag van de Gemeenschappen, Gewesten of Provincies die een gebruiksrecht van de genoemde lijnen hebben verkregen.

De Europese richtlijnen die aan nieuwe operators toegang bieden tot de spoorwegnetten, voeren op internationaal vlak een vergunningstelsel in dat de veiligheid en de doeltreffendheid van de spoorwegdiensten waarborgt. Het internationaal karakter van de activiteit en de noodzaak om een hoge veiligheid te waarborgen, hebben tot gevolg dat op communautair niveau eisen moeten vastgesteld worden om de bekwaamheid, de financiële draagkracht en het prestatievermogen van de ondernemingen die toegang tot de markt wensen, te beoordelen.

De harmonisatie van de regels die van toepassing zijn op het nationaal en intracommunautair spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen zorgt voor een aanvaardbare bescherming en veiligheid, naar het voorbeeld van wat er op het gebied van het wegvervoer bestaat.

De Europese richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het hoge-snelheidssysteem besteedt een belangrijk hoofdstuk aan de veiligheid. De normalisering op dat gebied is een bijkomende waarborg.

D. VEILIGHEID IN HET LUCHTVERVOER

Inzake beveiliging, d.i. strijd tegen terrorisme en criminaliteit blijven de ICAO-voorschriften, zoals ze

Les règlements élaborés par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg servent de base à l'élaboration de règlements analogues dans l'Union européenne et auprès de la Commission économique européenne (ONU/Genève). Ils offrent la garantie que des normes suffisamment sévères pourront être imposées aux voies navigables qui ne relèvent pas de la compétence de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin. Plus spécifiquement, un règlement international pour le transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) est actuellement négocié à Genève.

C. SECURITE DANS LE TRANSPORT PAR RAIL

Les chemins de fer intègrent la sécurité dans l'ensemble des dispositifs qui assurent la bonne marche de leur exploitation, dès leur conception.

La modernisation prévue de la signalisation sur la base de systèmes à logiques programmées et le renouvellement du réseau de communication contribueront à l'augmentation de la sécurité générale.

Le deuxième contrat de gestion de la SNCB impose à cette dernière de mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour améliorer la protection des voyageurs, en particulier sur les lieux peu fréquentés et dans les trains circulant le soir. En matière de lignes touristiques, la SNCB fournira des avis à propos des normes de sécurité à respecter, à la demande des Communautés, Régions ou Provinces ayant obtenu un droit d'usage desdites lignes.

Sur le plan international, les directives européennes, ouvrant l'accès des réseaux ferroviaires à de nouveaux opérateurs, instaurent un système de licence garantissant des services ferroviaires sûrs et efficaces. Le caractère international de l'activité et la nécessité de garantir de hauts niveaux de sécurité impliquent que les exigences soient fixées au niveau communautaire pour juger de la compétence, de la capacité financière et de la performance des entreprises qui souhaitent accéder au marché.

L'harmonisation des règles applicables au transport national et intracommunautaire de marchandises dangereuses par chemin de fer assure un niveau de protection et de sécurité acceptable, à l'instar de ce qui existe dans le domaine des transports routiers.

La directive européenne relative à l'interopérabilité du système à grande vitesse consacre un chapitre important à la sécurité. La normalisation dans ce domaine est une garantie supplémentaire.

D. SECURITE DANS LE TRANSPORT AERIEN

En matière de sûreté, c'est-à-dire de lutte contre le terrorisme et la criminalité, les prescriptions de

zijn neergeschreven in bijlage 17 van de Conventie van Chicago en het ECAC-veiligheidshandboek, van bijzonder belang.

Er wordt een nationaal plan voor de veiligheid van de burgerluchtvaart opgemaakt en een inspectiesysteem inzake de naleving van de voorschriften zal worden opgezet.

Het nationaal opleidingscentrum voor luchtvaartbeveiliging zal ontwikkeld en gevestigd worden in het gebouw van de Technische Directie van het Bestuur van de Luchtvaart te Haren. De opening is voorzien medio november 1997. Dat zal nog beter kunnen functioneren als opleidings- en certificatiecentrum voor het Belgisch luchtvaart-, luchthaven- en veiligheidspersoneel, dank zij zijn erkenning door ICAO als Europees centrum met subcentra in Moskou en Kiev.

In het kader van de reorganisatie van de politiediensten zal de luchtvaartpolitie bij het Bestuur van de Luchtvaart omgevormd worden tot een federale luchtvaartinspectie, bevoegd voor het toezicht op de naleving van luchtvaartvoorschriften en de voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging evenals voor crisismanagement. Deze federale luchtvaartinspectie zal tevens een coördinerende rol spelen wat de werking van de luchthaveninspecties betreft van de RLW of van het overheidsbedrijf dat de luchthaven zal uitbaten, en de regionale luchthavens. Uniforme instructies en een uniforme opleiding zullen uitgewerkt worden via voormeld opleidingscentrum.

Tezelfdertijd blijft de aandacht uitgaan naar de beveiliging van de Belgische luchtvaartmaatschappijen in het buitenland, met speciale nadruk op de risicogebieden. België blijft in ICAO-verband inspanningen leveren voor de technische assistentieprogramma's.

De toenemende concurrentie en de toename van het verkeer in de burgerluchtvaart vergt een verhoogde controle van de veiligheid. 27 landen van de JAA (Joint Aviation Authorities) werken geharmoniseerde technische reglementen uit betreffende de normen van certificering (JAR 25), inzake onderhoud (JAR 145), inzake de kwalificaties van het personeel (JAR/FCL) inzake de reglementering over ontwerp, productie en organisatie van vliegtuigonderdelen (JAR 21) en de certificering van de luchtvervoerder (JAR/OPS). Een ministerieel besluit zal worden uitgevaardigd met betrekking tot de technische exploitatieregels van luchtvaartuigen van meer dan 5700 kg en van minder dan 5700 kg. Door dit besluit kunnen de JAR/OPS reglementen in werking gesteld worden.

Het is van het grootste belang dat België zich in dit harmoniseringsproces integreert. Het moet bijkomend personeel en werkingsmiddelen voorzien om te vermijden dat geen certificaten meer kunnen afgeleverd worden die door de 27 Europese lidstaten van de JAA worden erkend en om niet alle geloofwaardigheid te verliezen op internationaal vlak.

l'OACI figurant dans l'annexe 17 de la Convention de Chicago et dans le manuel de sécurité de la C.E.A.C. restent particulièrement importantes.

Un plan national pour la sécurité de l'aviation civile est en cours d'élaboration et un système d'inspection en matière de respect des prescriptions sera mis sur pied.

Le centre national de formation à la sûreté aérienne sera développé et installé dans le bâtiment de la Direction technique de l'Administration de l'Aéronautique à Haren. L'ouverture est prévue vers la mi-novembre. Ce centre national pourra encore mieux fonctionner comme centre de formation et de certification pour le personnel belge de la navigation aérienne, des aéroports et de la sécurité, lorsqu'il aura été agréé comme centre européen par l'OACI, avec des ramifications à Moscou et à Kiev.

Dans le cadre de la réorganisation des services de police, la police aéronautique de l'Administration de l'Aéronautique sera transformée en une inspection aéronautique fédérale, chargée de contrôler le respect des prescriptions en matière de navigation et de sûreté aérienne et de gérer les situations de crise. Cette inspection aéronautique fédérale s'occupera aussi de la coordination du fonctionnement des inspections aéroportuaires de la RVA ou de l'entreprise publique qui exploitera l'aéroport, et des aéroports régionaux. Des instructions et une formation uniformes seront développées à ce sujet par le centre de formation susmentionné.

Une attention continue est en même temps accordée à la sûreté des compagnies aériennes belges situées à l'étranger, plus particulièrement dans les régions à risques. La Belgique poursuit ses efforts en matière de programmes d'assistance technique dans le cadre de l'OACI.

L'intensification de la concurrence et l'accroissement du trafic dans le domaine de l'aviation civile nécessitent un contrôle accru en matière de sécurité. 27 pays des JAA (Joint Aviation Authorities) élaborent des règlements techniques harmonisés relatifs aux normes de certification (JAR 25), à l'entretien (JAR 145), à la qualification du personnel (JAR/FCL), à la réglementation sur la conception, la production et l'organisation d'éléments d'avions (JAR 21) et à la certification du transporteur aérien (JAR/OPS). Un arrêté ministériel relatif aux règles d'exploitation technique des aéronefs de plus de 5700 kg et de moins de 5700 kg sera publié, permettant l'entrée en vigueur des règlements JAR/OPS.

Il est primordial que la Belgique s'intègre dans ce processus d'harmonisation. Elle doit prévoir du personnel et des moyens de fonctionnement supplémentaires sous peine de ne plus pouvoir délivrer des certifications reconnues par les 27 pays européens membres des JAA et de perdre toute crédibilité sur le plan international.

Er wordt een wijziging voorbereid van de wet van 27 juni 1937 waarbij administratieve boeten met onmiddellijke inning worden ingesteld.

Niet zonder belang is het SAFA-programma (Safety Assessments of Foreign Aircrafts) dat per 1 januari 1998 gestart wordt en als doel heeft de vliegtuigen van buiten de Gemeenschap te controleren op hun luchtwaardigheid en veiligheid. Voor dit initiatief zal eveneens in bijkomend personeel en werkmiddelen voorzien worden.

Daarnaast heeft de Europese Commissie de aanzet gegeven voor het opstarten van een overkoepelende organisatie die zich zal toespitsen op de veiligheidsproblemen, waardoor deze problematiek grotendeels centraal zal worden beheerd. België steunt dit initiatief.

Een grondig onderzoek wordt gevoerd om de oorzaken en de omstandigheden te bepalen van het ongeval dat op de air show te Oostende in juli 1997 gebeurd is. De resultaten zullen ons desgevallend in staat stellen na te gaan welke lessen kunnen getrokken worden met het oog op de eventuele invoering van maatregelen.

Tenslotte bereidt het Departement een ontwerp-K.B. voor inzake het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart, ter uitvoering van de richtlijn 94/56/EG. De bedoeling van dit onderzoek is aanbevelingen te formuleren om de veiligheid nog beter te kunnen waarborgen.

E. VEILIGHEID IN HET ZEEVERVOER

Het administratief statuut van schepen en vaartuigen, dat geregeld was door een wet van 1965, werd onlangs volledig herwerkt om het in overeenstemming te brengen met de Europese regelgeving.

Een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het besluit van 15 maart 1966 is in voorbereiding. Het voorziet in nieuwe regels voor de registratie van pleziervaartuigen en in de invoering van twee brevetten voor pleziervaarders. Dit koninklijk besluit moet ook een einde stellen aan het bezoldigd gebruik van pleziervaartuigen voor de sportvisserij door derden.

Bovendien zullen verschillende wetsontwerpen binnenkort aan het parlement voorgelegd worden, ter uitvoering van de verplichtingen van België, in het kader van :

- het verdrag van 1976 betreffende de aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen, dat herzien werd in 1996 onder de auspiciën van het IMO, teneinde de voorziene bedragen voor de aansprakelijkheidsbeperking te verdrievoudigen en het geografisch toepassingsgebied uit te breiden;
- het verdrag van 1976 betreffende de aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, dat in 1992 herzien werd;
- het verdrag van 3 maart 1996 betreffende de aansprakelijkheid bij het vervoer van gevaarlijke chemische producten.

Une modification de la loi du 27 juin 1937 instaurant des amendes administratives et leur perception immédiate est en préparation.

Le lancement du programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircrafts), le 1^{er} janvier 1998, ayant pour objectif de contrôler la navigabilité et la sécurité des avions extérieurs à la Communauté, constituera un événement important. Du personnel supplémentaire et des moyens de fonctionnement seront également prévus pour cette initiative.

Par ailleurs, la Commission européenne a entamé la mise en oeuvre d'un organisme de coordination, qui se concentrera sur les problèmes de sécurité et permettra de gérer à l'avenir cette problématique d'une manière fortement centralisée. La Belgique soutient cette initiative.

Une enquête approfondie est menée en vue de déterminer les origines et les circonstances de l'accident survenu au meeting aérien d'Ostende, en juillet 1997. Les conclusions permettront, le cas échéant, d'examiner les enseignements qui pourront être tirés en vue d'adopter d'éventuelles mesures.

Enfin, le Département prépare un projet d'arrêt royal relatif à l'enquête sur les accidents et les incidents dans le domaine de l'aviation civile, en exécution de la directive 94/56/CE. Le but de cette enquête consiste à formuler des recommandations afin de garantir mieux encore la sécurité.

E. SECURITE DANS LE TRANSPORT MARITIME

Le statut administratif des bateaux et des navires, réglé par une loi de 1965, a récemment été entièrement remanié en vue de son adéquation à la réglementation européenne.

Un projet d'arrêt royal, modifiant l'arrêt du 15 mars 1966, est en préparation. Il prévoit de nouvelles règles en matière d'enregistrement des bateaux de plaisance et l'instauration de deux brevets de navigateurs de plaisance. Cet arrêt royal permettra également de mettre fin à l'utilisation rémunérée des bateaux de plaisance par des pêcheurs sportifs tiers.

En outre, plusieurs projets de loi seront soumis sous peu à l'approbation parlementaire, relatifs à l'exécution des engagements pris par la Belgique dans :

- la convention de 1976 relative à la responsabilité des propriétaires de navires, revue en 1996, sous les auspices de l'OMI, en vue de tripler les montants prévus pour la limite de la responsabilité et d'élargir le champ d'application géographique;
- la convention de 1969 relative à la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures, remaniée en 1992;
- la convention du 3 mars 1996 relative à la responsabilité dans le transport de produits chimiques dangereux.

IV. — BELGISCHE BELANGEN EN DIENSTBAAR BELEID

A. WEGVERVOER

In de bilaterale overeenkomsten die met de nieuwe landen uit Centraal- en Oost-Europa worden gesloten, wordt getracht zoveel mogelijk rekening te houden met de verworvenheden van de Europese Unie, zodat de Belgische vervoerders, zonder bijkomende formaliteiten, een groter geografisch gebied kunnen bestrijken.

Gelet op hun zeer lage kostprijs eigenen de Oost-Europese vervoerders zich het leeuwenaandeel van de markt toe. Ons land blijft bijgevolg voorstander van gecontingenteerde machtigingen met betrekking tot deze landen om aldus een minimaal marktaandeel aan onze vervoerders te waarborgen.

Daar deze landen een verhoging van de contingenten verlangen, wordt er van onze kant op aangedrongen dat zij, eveneens de toegang tot het beroep zouden regelen en minimale voorwaarden op sociaal, fiscaal en technisch vlak zouden vastleggen, zoals dit in de Europese Unie reeds het geval is. Hier is inderdaad het streven naar een betere harmonisatie fundamenteel.

Gelet op de steeds verdere liberalisatie van de sector hebben de Belgische ondernemingen er baat bij sterk te presteren inzake kwaliteit. Het toekennen van erkende kwaliteitslabels, zoals de ISO-9002, aan een maximum aantal bedrijven kan alleen maar bijdragen tot het imago van de sector.

B. BINNENVAART

Bij ontstentenis van bilaterale binnenvaartakkoorden met de landen van Centraal- en Oost-Europa en in afwachting van het in werking treden van een multilateraal E.U.-akkoord met deze landen, dienen mogelijkheden te worden onderzocht om het bilateraal transport mogelijk te maken. De liberalisatie van de binnenvaartmarkt, noopt de sector tot het exploiteren van andere markten dan de Europese Unie en het Rijnsoevergebied.

De invoering van technische eisen voor de binnenschepen is mogelijk geworden door de omzetting in intern recht van een Europese richtlijn. De herziening van de reglementen betreffende Rijnschipperspatenten en de diverse brevetten nodig voor het besturen van zekere categorieën van vaartuigen bieden de zekerheid dat vakbekwame schippers de binnewateren bevaren en aldus beter de internationale concurrentie aankunnen.

De Dienst voor Regeling der Binnenvaart (DRB) zal door het verdwijnen van de toerbeurt zijn hoofdfunctie verliezen. De administratie zou de overige functies van de DRB overnemen en wenst een dienst voor technische inspecties en controles op de scheepvaartwegen op te richten.

IV. — INTERETS BELGES ET POLITIQUE DE SERVICE

A. TRANSPORT PAR ROUTE

On tente d'inclure dans les accords bilatéraux signés avec les nouveaux pays d'Europe centrale et orientale, les acquis de l'Union européenne, de sorte que les transporteurs belge puissent avoir accès à une zone géographique plus grande sans devoir remplir d'autres formalités.

Vu leurs coûts de revient très bas, les transporteurs d'Europe centrale et orientale s'arrogent la plus grande partie du marché. Par conséquent, notre pays reste partisan du contingentement des autorisations dans les relations avec ces pays, car il permet de garantir une part minimale du marché à nos transporteurs.

Comme ces pays demandent une augmentation des contingents, l'on insiste auprès d'eux pour qu'ils instaurent, à l'instar de l'Union européenne, un système d'accès à la profession et des conditions minimales sur les plans social, fiscal et technique : en ces matières, la recherche d'une meilleure harmonisation est essentielle.

Vu la libéralisation toujours plus poussée du secteur, les entreprises belges ont intérêt à être performantes au niveau de la qualité. L'obtention par un maximum d'entreprises de certificats agréés de qualité, tels que la norme ISO-9002, ne peut que contribuer à l'image de marque du secteur.

B. NAVIGATION INTERIEURE

En l'absence d'accords bilatéraux de navigation intérieure avec les pays d'Europe centrale et orientale et en attendant l'entrée en vigueur d'un accord multilatéral de l'Union européenne avec ces pays, il y a lieu d'examiner les possibilités d'assurer le transport bilatéral. La libéralisation du marché de la navigation intérieure oblige le secteur à exploiter d'autres marchés que celui de l'Union européenne et du Rhin.

La transposition en droit interne d'une directive européenne a permis l'instauration de conditions techniques pour les bateaux de navigation intérieure. La révision des règlements afférents aux patentes des navigateurs rhénans et les différents brevets requis pour la conduite de certaines catégories de bateaux garantissent le professionnalisme des bateliers et leur permettent ainsi de mieux affronter la concurrence internationale.

L'Office régulateur de la Navigation intérieure (ORNI) verra sa fonction principale disparaître avec l'abolition du tour de rôle. L'Administration reprendrait les autres fonctions dévolues à l'ORNI et souhaiterait mettre en place un service de contrôle et d'inspection technique sur les voies navigables.

C. SPOORVERVOER

Alhoewel de NMBS aanzienlijke inspanningen levert om haar aanbod aantrekkelijker te maken door o.m. het comfort van haar materieel permanent te verbeteren, zijn er ook andere kwaliteitseisen waarvoor het publiek zeer gevoelig is. Het tweede beheerscontract legt de klemtoon voornamelijk op de ontvangst en het inlichten van de reizigers in de stations, de stiptheid en de kwaliteit van de treinaansluitingen, de parkeerruimtes en de voorzieningen voor gehandicapten.

De Ombudsdienst en het Raadgevend Comité van Gebruikers, waarvan de rol in het tweede beheerscontract werd versterkt, spelen een constructieve rol tussen de klant en de spoorwegmaatschappij door haar attent te maken op de gerechtvaardigde verwachtingen van de gebruikers. Het « Handvest voor de Gebruikers » wordt regelmatig opnieuw geëvalueerd en betekent een waarborg voor een steeds betere dienstverlening.

De Belgische Staat en de NMBS hebben een reeks maatregelen genomen waarvan het belang in de punten I.C, II.C en III.C aangetoond werd. Deze maatregelen geven aan de Belgische spoorwegen de middelen om hun marktaandeel te vergroten, in het vervoer zowel van reizigers als van goederen en dit in een context waar de markt nu openstaat voor andere operatoren. Bovendien dragen de verhoogde investeringen bij tot de economische heropleving en tot de schepping van werkgelegenheid.

D. LUCHTVERVOER

Het Bestuur van de Luchtvaart ijvert ervoor, binnen het kader van de Europese regelgeving en in ECAC en ICAO-verband, nog ruimte te vinden voor de Belgische belangen, zowel de particulier, de handelsluchtvaart en de industrie.

Er wordt verwezen naar de talrijke onderhandelingen inzake luchtvaartakkoorden, de inspanningen om een zo gunstig mogelijk kader te creëren voor de Belgische maatschappijen (zie hoofdstuk I), het behoud van de actieve deelname aan de JAA, met ruime impact op de Belgische luchtvaartindustrie, en niet in het minst de inspanningen om in het kader van de nieuwe Eurocontrol-conventie onbeperkte toegang tot de nationale luchthaven te waarborgen en het laten inschrijven in deze conventie van het belang van de sociale dialoog inzake luchtverkeersleiding.

Zoals in punt II.D werd aangegeven zal het exclusiviteitsrecht op geregeld luchtvervoer van de Belgische nationale luchtvaartmaatschappij worden afgeschaft. Tezelfdertijd zal bepaald worden hoe de verkeersrechten op rechtvaardige en doorzichtige wijze kunnen worden toegekend aan Belgische luchtvervoerders.

Anderzijds werkt Sabena verder aan haar herstructurering met de uitvoering van haar plan « Horizon 1998 ». Tot nu toe hebben alle actoren van deze

C. TRANSPORT PAR RAIL

Si la SNCB fournit un certain nombre d'efforts de modernisation de son offre, notamment par l'amélioration constante du confort de son matériel, d'autres critères de qualité du service restent très sensibles auprès du public. Le deuxième contrat de gestion met l'accent sur l'accueil dans les gares, l'information des voyageurs, la ponctualité et la qualité des correspondances, les parkings et les facilités offertes aux handicapés.

Le Service de Médiation et le Comité consultatif des Usagers, dont le rôle a été renforcé dans le deuxième contrat de gestion, jouent un rôle constructif entre le client et la société ferroviaire pour sensibiliser celle-ci aux attentes légitimes de la clientèle. La « Charte des Usagers », réévaluée périodiquement, constitue la garantie d'une recherche constante d'amélioration du service.

L'Etat et la SNCB ont pris une série de mesures dont l'ampleur a pu être mesurée dans les points I.C, II.C et III.C. Ces mesures sont de nature à donner au rail belge les moyens de développer ses parts de marché, tant en voyageurs qu'en marchandises et ce, dans un contexte d'ouverture de l'infrastructure ferroviaire à d'autres opérateurs. En outre, la relance de l'investissement contribue à la relance économique et à la création d'emplois.

D. TRANSPORT AERIEN

Dans le cadre de la réglementation européenne, du CEAC et de l'OACI, l'Administration de l'Aéronautique continue à défendre les intérêts belges, qu'il s'agisse du particulier, de l'aviation commerciale ou de l'industrie.

Notons, à ce propos, les nombreuses négociations d'accords aériens, les efforts consentis pour aboutir à la création d'un cadre aussi avantageux que possible pour les sociétés belges (voir chapitre I) et le maintien de la participation active de la Belgique aux JAA dont l'impact sur l'industrie aéronautique belge est considérable, sans oublier les efforts importants fournis dans le cadre de la nouvelle convention Eurocontrol pour garantir un accès illimité à l'aéroport national et l'inscription dans celle-ci de l'importance du dialogue social en matière de contrôle de la circulation aérienne.

Comme indiqué au point II.D, l'exclusivité de certains vols réguliers dont bénéficiait notre compagnie aérienne nationale sera supprimée. En même temps, la manière d'attribuer de façon équitable et transparente, les droits de trafic aérien aux transporteurs aériens belges sera redéfinie.

D'autre part, la Sabena poursuit sa restructuration en exécutant son plan « Horizon 1998 ». Jusqu'à présent, tous les acteurs de cette restructuration ont

herstructurering de nodige energie geïnvesteerd om de opgelegde doelstellingen na te komen. De Belgische Staat vervult zijn rol van aandeelhouder door de zaak van zeer nabij te volgen en ervoor te zorgen dat een gunstig klimaat onderhouden wordt voor de uitvoering van het genoemde plan, dat de luchtvaartmaatschappij terug rendabel zal maken. Al mogen we gematigd optimistisch zijn voor 1998, toch moeten de inspanningen onophoudelijk voortgezet worden, met inachtneming van de grootste voorzichtigheid.

F. ZEEVAART

Met betrekking tot het internationaal zeerecht wordt met andere departementen samengewerkt aan de goedkeuring van het UNCLOS Verdrag, het instellen van een exclusieve economische zone, de afbakening van het continentaal plateau en aan het beter beschermen van het mariene milieu. Men beoogt een betere bescherming van de Belgische belangen en ook een verruiming van de verantwoordelijkheden van ons land.

De vereffening van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) wordt in 1998 voortgezet. Bijna al het statutair personeel kon elders geaffecteerd worden. Anderzijds werden talrijke contacten genomen met het oog op de verkoop van de vloot.

G. INSCHRIJVING VAN VOERTUIGEN

Men kan zeker stellen dat sinds de decentralisering van de loketten, gekoppeld aan de modernisering van de informatica, een betere dienstverlening is ontstaan, met name inzake de snelheid van uitvoering en de toegankelijkheid van de loketten. Over een tweede decentralisatie zal in 1998 worden beslist in functie van de beschikbare middelen.

Daarnaast zullen nog inspanningen geleverd worden om de procedures te vereenvoudigen met behulp van sommige automatische verbindingen met de netten van grote automerken en verzekeringsmaatschappijen.

Ook al blijven de inschrijvingsformaliteiten een gevoelige zaak binnen de dienstverlening aan het publiek, dan nog mag men de doelstellingen van het systeem niet uit het oog verliezen :

- mogelijkheid om de identiteit van een voertuig te bepalen;
- bestrijding van autodiefstal;
- controle op de verplichte verzekering;
- opmaken van een lijst van voertuigen die aan de technische controle zijn onderworpen.

Met dat doel zal de samenwerking tussen de verschillende overheden versterkt worden.

investi l'énergie nécessaire pour respecter les objectifs impartis. L'Etat belge joue son rôle d'actionnaire en suivant la situation de très près et en veillant à entretenir un climat favorable à la poursuite de la mise en œuvre du plan précité, qui permettra le retour à la rentabilité de la compagnie. Même si 1998 pourrait permettre un certain optimisme, il importe de poursuivre sans relâche les efforts consentis jusqu'à présent, en observant la plus grande prudence.

F. TRANSPORT MARITIME

En droit maritime international, on collabore avec d'autres départements à l'approbation de la Convention UNCLOS, à la création d'une zone économique exclusive, à la délimitation du plateau continental et à une meilleure protection du milieu marin. On vise une meilleure protection des intérêts belges mais aussi une augmentation des responsabilités de notre pays.

La liquidation de la Régie des Transports maritimes (RTM) se poursuivra en 1998. Pratiquement la totalité du personnel statutaire a pu être réaffectée. D'autre part, de nombreux contacts ont eu lieu en vue de céder la flotte.

G. IMMATRICULATION DES VEHICULES

Depuis la décentralisation des guichets, liée à une modernisation de l'outil informatique, il est indéniable qu'un meilleur service est offert au public, notamment en termes de rapidité d'exécution et d'accessibilité des guichets. Une deuxième décentralisation pourrait être décidée en 1998 en fonction des moyens disponibles.

Indépendamment de ces améliorations, l'on poursuivra les efforts en vue de simplifier les procédures, en assurant certaines liaisons automatisées avec les réseaux des grandes marques d'automobiles et les compagnies d'assurances.

Si les formalités d'immatriculation restent un point sensible du service offert au public, il ne faut pas pour autant perdre de vue les objectifs du système :

- possibilité d'identifier le propriétaire d'un véhicule;
- lutte contre le vol des véhicules;
- contrôle sur l'existence d'une assurance obligatoire;
- sélection des véhicules pour les visites au contrôle technique.

A cet effet, les collaborations entre les diverses autorités seront intensifiées.

G. TUSSENPERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER

België is een van de zeldzame landen van de Europese Unie die regels uitgevaardigd heeft met betrekking tot de transportorganisatoren, en dit in hoofdzaak op verzoek van de beroepsmensen zelf. Strikte voorwaarden voor het bekomen van een vergunning en van een getuigschrift van vakbekwaamheid waarborgen aan de opdrachtgevers en de vervoerders dat ze met bevoegde en solvabele tussenpersonen te doen hebben.

Het Belgisch Instituut der Transportorganisatoren (BITO) zal binnenkort een beroepsproef voor de toegang tot het beroep organiseren voor jonge afgestudeerden uit erkende instellingen die terzake een specifieke vorming geven.

Het BITO zou weldra geaccrediteerd worden als certificatie-instelling en zou het ISO 9002-getuigschrift, een zeer gewaardeerd bewijs van kwaliteit in de sector, aan verdienstelijke bedrijven afleveren.

H. WERKEN MET FEDERALE FINANCIERING

De federale overheid is belast met de uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 en zijn bijlagen, tussen de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het beoogt de realisatie van een aantal infrastructuurwerken op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ter versterking van de rol van Brussel als nationale en Europese hoofdstad.

Voor 1998 wordt over een derde bijvoegsel onderhandeld. Dit zal eveneens voorzien in een investeringsprogramma voor een totaal bedrag van 2 miljard BEF per jaar, waarvan de verdeling bij consensus zal worden vastgesteld door de Coördinatiecommissie Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit investeringsprogramma wordt onderverdeeld in 6 belangrijke hoofdstukken :

- werken in verband met de NMBS;
- ruimte Brussel-Europa;
- neutrale zone, omgeving van het koninklijk paleis en nationale paleizen;
- Leopold III-laan - Eurocontrol - NAVO - Luchthaven Brussel-Nationaal;
- co-financiering federale overheid (49%) en Brussels Hoofdstedelijk Gewest (51%);
- allerlei (vernieuwing bruggen en tunnels).

I. RAMPENSCHADE

Teneinde de vergoedingsprocedures te vereenvoudigen en te versnellen werden door een door de Ministerraad opgerichte werkgroep voorstellen tot wijziging van de wetgeving op de rampenschade geformuleerd. Zodra de Ministers van Begroting en van Ambtenarenzaken hierover advies hebben uitge-

G. AUXILIAIRES DE TRANSPORT

La Belgique est un des rares pays de l'Union européenne à avoir légiféré dans le domaine des organisateurs de transport, ceci essentiellement à la demande des professions. Des conditions strictes d'obtention de licence et de certificat de compétence professionnelle donnent l'assurance aux donneurs d'ordre et aux transporteurs de travailler avec des intermédiaires compétents et solvables.

L'Institut belge des Organismes de Transport (IBOT) organisera sous peu une épreuve professionnelle donnant l'accès à la profession à de jeunes diplômés sortant d'établissements reconnus, dispensant une formation spécifique en la matière.

L'IBOT devrait être prochainement accrédité comme organisme de certification et pourrait délivrer aux entreprises performantes la norme ISO 9002, gage de qualité particulièrement recherché dans ce secteur.

H. TRAVAUX A FINANCEMENT FEDERAL

L'Etat fédéral est chargé de l'exécution de l'accord de coopération du 15 septembre 1993 et ses avenants, conclus entre l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Cet accord vise à réaliser un certain nombre de travaux relatifs aux infrastructures situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et visant à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Pour 1998, un avenant n° 3 est en voie de négociation. Celui-ci reprendra également un programme d'investissements, pour un montant total de 2 milliards BEF, dont les détails seront définis, en consensus, par le Comité de Coopération Etat Fédéral / Région de Bruxelles-Capitale. Ce programme d'investissements est réparti en 6 chapitres principaux :

- travaux en relation avec la SNCB;
- Espace Bruxelles-Europe;
- zone neutre, alentours du palais royal et des palais nationaux;
- boulevard Léopold III - Eurocontrol - OTAN - Aéroport de Bruxelles-National;
- cofinancement Etat Fédéral (49 %) / Région de Bruxelles-Capitale (51 %);
- divers (rénovation de ponts et tunnels).

I. CALAMITES

Afin de simplifier et d'accélérer les procédures d'indemnisation, des propositions de modification de la législation relative aux calamités ont été formulées par un groupe de travail constitué par le Conseil des Ministres. Dès que les Ministres du Budget et de la Fonction publique auront rendu leur avis à ce

bracht, zullen de ontwerp teksten aan de Minister-raad worden voorgelegd en zal het advies van de Raad van State ingewonnen worden.

Ondertussen werden reeds maatregelen getroffen waarvoor geen wijziging van de reglementering vereist was. Zo werden, ter gelegenheid van de erkenning bij koninklijk besluit van 24 april 1997 van de schade veroorzaakt door de hevige onweders van augustus '96 als algemene ramp, de door de geteisterden een hele reeks nuttige inlichtingen verstrekt, geactualiseerd. Ook zullen de provinciegouverneurs aan hun beslissing een verklarende nota toevoegen, waarin wordt uiteengezet wat de vergoedingsbeslissing juist inhoudt en welke procedures (inzake de uitbetaling van de vergoeding, het bekomen van een herstell krediet of inzake een beroep) desgevallend verder moeten gevolgd worden.

Op het ogenblik van de overname van de risico's « aardbevingen, overstromingen en grondverschuivingen » door het verzekeringswezen, zal de wetgeving op de rampenschade opnieuw moeten gewijzigd worden.

propos, les projets de textes seront soumis au Conseil des Ministres et l'avis du Conseil d'Etat sera sollicité.

Des mesures ont entre-temps déjà été prises, pour lesquelles aucune modification de la réglementation n'était requise. Ainsi, à l'occasion de la reconnaissance en tant que calamité publique par l'arrêté royal du 24 avril 1997 des dommages causés par les orages violents d'août 1996, les formulaires de demande à compléter par les sinistrés ont-ils été fortement simplifiés et le vade-mecum qui procure aux sinistrés une série d'informations utiles fut-il actualisé. Dorénavant également, les gouverneurs de province joindront à leurs décisions une note explicative exposant le contenu de la décision d'indemnisation et les étapes ultérieures éventuelles (relatives au paiement de l'indemnité, à l'obtention d'un crédit de restauration ou à une procédure d'appel).

Au moment de la reprise des risques « tremblements de terre, inondations et glissements de terrain » par le secteur des assurances, la législation sur les calamités devra à nouveau être modifiée.

BIJLAGE

**KRITISCHE ANALYSE VAN EEN PROGRAMMA :
BESTUUR VAN DE LUCHTVAART**

De ontwikkeling van de vervoermiddelen is een essentiële factor van de welvaart van een land. De overheid dient er dus voor te zorgen dat de voorwaarden voor een optimale ontwikkeling aanwezig zijn. Mijn Departement draagt daar ongetwijfeld toe bij, alhoewel het zijn fundamentele activiteiten en nieuwe opdrachten met beperkte budgettaire middelen moet uitvoeren.

Geconfronteerd met zo'n uitdaging was het noodzakelijk de door het Departement uitgevoerde taken grondig te onderzoeken. Naast de doorlichting die sinds enkele jaren verplicht is, werd gedurende anderhalf jaar een bijzonder kritische analyse van het Bestuur van de Luchtvaart uitgevoerd.

Uit budgettair oogpunt vertegenwoordigt dit bestuur een belangrijke last, daar zijn beperkte inkomsten slechts 35 % van de uitgaven dekken.

Eenzijds zorgen het specifieke karakter en de toenemende complexiteit van de behandelde materies voor hoge kosten, inzonderheid op het gebied van personeel dat steeds beter gekwalificeerd moet zijn. De internationale regelgeving en de context waarin ze toegepast moet worden, het materieel en de vervoermiddelen evolueren zodanig dat een beroep gedaan moet worden op experts met een zeer specifieke en complexe kennis.

Anderzijds dient erkend te worden dat de belangrijke groei van de handelsluchtvaart de Staat verplicht een bijzondere aandacht te schenken aan zijn controleopdrachten door, indien nodig, nieuwe controlemaatregelen vast te leggen om voor de veiligheid van het vervoer en van de personen te zorgen. In deze context was het normaal dat het bestuur beslist heeft voorrang te geven aan de reorganisatie van controleploegen en uit te zoeken hoe de vastgestelde overtredingen correct konden bestraft worden.

Het bestuur heeft ook gehoor voor de klachten van buurtbewoners. Het opleggen van boetes aan exploitanten van luchtvaartuigen die de reglementering inzake geluidshinder niet eerbiedigen wordt onderzocht.

De vermenigvuldiging van ULM's en andere recreatie-activiteiten vereist de invoering van erkennings- en controleprocedures met het oog op de veiligheid van de sportbeoefenaars en van de buurtbewoners.

Al komen de nieuwe retributies en heffingen die zouden voortvloeien uit de onderzochte maatregelen de rijksmiddelenbegroting ten goede, hun toepassing vereist de tewerkstelling van duur betaalde experts. De veiligheid die ontstaat heeft niettemin een meerwaarde die in geen enkele begroting op te sporen valt.

Bij deze analyse heeft de begrotingscel zich afgevraagd of bepaalde taken niet beter en tegen een lagere kostprijs konden uitgevoerd worden door een min of meer onafhankelijke openbare of privé structuur.

Twee opties kunnen overwogen worden : ofwel houdt het bestuur zich uitsluitend bezig met de aflevering van documenten zonder te kunnen nagaan of de aanvragers de nodige beroepsbekwaamheid bezitten en aan de technische

ANNEXE

**ANALYSE CRITIQUE D'UN PROGRAMME :
ADMINISTRATION DE L'AERONAUTIQUE**

Le développement des moyens de transport est un facteur essentiel de la prospérité d'un pays ; il importe donc que les pouvoirs publics mettent en place les conditions d'un essor optimal. Mon Département y participe sans aucun doute activement mais se pose à lui le problème ardu de devoir poursuivre ses activités fondamentales tout en assurant des missions nouvelles avec des moyens budgétaires restreints.

Devant un tel défi, il s'imposait de soumettre rapidement à une analyse approfondie les tâches accomplies par le Département. C'est ainsi que, à côté de la radioscopie qui lui est imposée de manière constante depuis plusieurs années, l'Administration de l'Aéronautique a fait l'objet d'un examen critique particulier pendant un an et demi.

D'un point de vue budgétaire, cette administration représente une charge importante pour des recettes limitées puisque le taux de couverture n'atteint que 35%.

D'une part, la spécificité et la complexité croissante des matières abordées ne peuvent qu'entraîner une croissance des coûts et notamment au niveau du personnel qui doit être sans cesse plus qualifié. En effet, les réglementations internationales et le contexte dans lequel elles doivent être appliquées, les techniques, le matériel et les moyens de transport évoluent, requérant le recours à des experts aux connaissances de plus en plus pointues et complexes.

D'autre part, il faut reconnaître que l'expansion importante de la navigation aérienne commerciale oblige l'Etat à accorder une attention toute particulière à ses missions de contrôle, en mettant au besoin sur pied des contrôles nouveaux, et ce, en vue de garantir la sûreté du transport et la sécurité des personnes. Dans ce contexte, il était normal que l'administration décide de se consacrer prioritairement à la réorganisation de ses équipes de contrôle et d'examiner ensuite la manière de sanctionner correctement les infractions constatées.

L'administration se soucie également des riverains des aéroports. L'imposition d'amendes aux exploitants d'aéronefs qui ne respectent pas les règlements sur les nuisances acoustiques est à l'examen.

Aussi, la multiplication des ULM et de toutes les activités de plaisance impose la mise au point de procédures d'agrément et de contrôle adéquates dans le souci de la sécurité des amateurs de sport aérien comme des habitants des zones avoisinantes des aéroports.

Mais, si la perception de redevances et d'impositions nouvelles qui résulteraient des mesures à l'étude, influence favorablement le budget des voies et moyens, cela ne peut se réaliser que par la mise au travail d'experts aux coûts salariaux plus élevés. Toutefois, la sécurité engendrée a également un prix qui n'est décelable en tant que tel dans aucun budget.

Arrivée à ce stade de l'analyse, l'administration s'est posée la question de savoir si certaines tâches ne pouvaient pas être mieux assumées et à un moindre coût par une structure plus ou moins indépendante, à caractère public ou privé.

En fait, deux options peuvent être envisagées : soit l'administration s'occupe uniquement de délivrer des documents sans avoir la possibilité de vérifier les aptitudes professionnelles et techniques exigées pour leur obtention,

voorwaarden beantwoorden omdat dit door een externe structuur gebeurt, ofwel ontwikkelt het bestuur zich rond een technisch-administratieve structuur zoals het nu het geval is.

De Joint Aviation Authority (JAA), die de luchtvaartbesturen van 23 Europese landen verenigt met het oog op een gezamenlijke regeling van de internationale burgerluchtvaart, verdedigt de laatste stelling. De JAA telt werkgroepen en comités met verschillende bevoegdheden die op verscheidene niveaus reglementen uitwerken die verplicht zullen worden via de Europese Unie. België wordt er vertegenwoordigd door gemachtigde experts van het Bestuur van de Luchtvaart.

De evolutie naar een zuiver administratief bestuur is ook moeilijk te verdedigen daar de verantwoordelijkheid in laatste instantie bij de overheid berust, die dan over experts moet kunnen beschikken om beslissingen te nemen.

De meeste landen hebben overigens gekozen voor het behoud van de luchtvaartactiviteiten binnen een nationaal bestuur, soms in de vorm van een parastatale instelling (Verenigde Staten) die een overheidsdotatie krijgt, hetgeen budgettair op hetzelfde neerkomt. Enkele landen die voor een hybride structuur gekozen hadden (Frankrijk, Italië), behandelen opnieuw zelf de materies die ze aan het privé-sector toevertrouwd hadden.

Uit het onderzoek naar de toestanden in het buitenland is onder andere gebleken dat buitenlandse luchtvaartbesturen verhoudingsgewijs over meer personeel beschikken dan in België : in Portugal, waar de toestand vergelijkbaar is met België telt het bevoegd bestuur 170 ambtenaren in vergelijking met 110 in ons land.

Bij de analyse van de opdrachten valt op te merken dat bepaalde activiteiten uitsluitend onder de openbare sector ressorteren, zoals bijvoorbeeld het luchtvaartbeleid en de uitwerking van reglementen op internationaal, Europees en nationaal niveau, of de onderhandeling van verkeersrechten voor lijnvluchten en charters gelet op hun economisch en commercieel belang.

Voor andere taken daarentegen, is het sedert lang de gewoonte deze, op bevredigende manier, gedeeltelijk te delegeren, hetzij door een beroep te doen op privé-experts om het bestuur bij te staan in de besluitvorming, hetzij door het opleggen van lijsten voor kwaliteitscontrole aan bouw-, onderhouds- of exploitatiebedrijven waarvan de correcte toepassing door het bestuur regelmatig gecontroleerd wordt.

Dankzij een nauwe samenwerking tussen ambtenaren en enkele privé-experts kan het bestuur de exploitatievergunningen en bewijzen van luchtwaardigheid afleveren, exploitanten, onderhouds- en bouwbedrijven erkennen, het luchtvaartmaterieel homologeren en de toepassing van wettelijke en reglementaire voorschriften tijdens de duur van de exploitatie controleren.

Volgens de vooropgestelde procedure worden de aanvragen ingediend overeenkomstig een handboek. Hun inhoud wordt grondig geanalyseerd door specialisten van het bestuur die indien nodig ook ter plaatse gaan, voor controles en inspecties.

Er werd evenwel ook onderzocht of de technische controle van het vliegend materieel, net zoals de keuring van

la vérification relevant d'une structure externe; soit l'administration s'articule et se développe autour d'une structure technico-administrative comme c'est le cas actuellement.

Le Joint Aviation Authority (JAA), qui regroupe les administrations de l'aéronautique de 23 pays européens réunis dans le but d'administrer conjointement l'aviation civile internationale, défend cette dernière conception. Le JAA forme d'ailleurs, en son sein, des groupes de travail et des comités de compétences et de niveaux divers en vue d'élaborer les règlements qui deviendront obligatoires par le biais de l'Union européenne. La Belgique y est représentée par l'Administration de l'Aéronautique qui est priée d'y déléguer ses experts dans les matières travaillées.

Il semble aussi peu défendable d'évoluer vers une administration purement administrative si on tient compte du fait que la responsabilité incombera toujours, en dernier ressort, à l'autorité publique qui doit alors pouvoir disposer des experts pour asseoir les décisions à prendre.

La plupart des pays ont d'ailleurs opté pour le maintien des activités du secteur aéronautique au sein d'une administration nationale revêtant parfois la forme d'un parastatal (Etats Unis) fonctionnant avec dotation de l'Etat, ce qui d'un point de vue budgétaire revient au même. Quelques pays, qui connaissaient une structure hybride (France, Italie), ont fini par réintégrer dans l'administration, les activités qui avaient été abandonnées au secteur privé.

L'examen des situations en vigueur à l'étranger a, par ailleurs, mis en évidence que les administrations étrangères chargées de l'aéronautique disposaient proportionnellement de davantage de personnel qu'en Belgique : ainsi, au Portugal, pays comparable à la Belgique dans ce domaine, l'administration compétente emploie 170 agents pour 110 dans notre pays.

Dans le cadre de l'analyse des missions, il a paru évident que certaines activités reviennent exclusivement au secteur public comme, par exemple, l'élaboration de la politique aéronautique et donc des règlements aux niveaux international, européen et national ou encore, dans un autre domaine, la négociation des droits de trafic pour les transports réguliers et les charters, étant donné leur impact économique et commercial.

Par contre, pour certaines tâches, des délégations partielles sont pratique courante depuis longtemps et à la satisfaction générale, que ce soit sous forme de recours à des experts privés pour assister l'administration dans sa prise de décision ou par l'établissement de listes de quality control imposées aux sociétés de construction, de maintenance ou d'exploitation et dont l'administration contrôle régulièrement la correcte application.

Par une étroite collaboration entre les fonctionnaires et quelques experts privés, l'administration peut ainsi valablement délivrer les permis d'exploitation et les certificats de navigabilité, agréer les exploitants et sociétés de maintenance et de construction, homologuer le matériel aéronautique, contrôler l'exacte application des prescriptions légales et réglementaires durant toute la durée de l'exploitation.

Selon la procédure mise au point, les demandes sont introduites conformément à un manuel. Leur contenu est analysé en profondeur par les spécialistes de l'administration et vérifié si besoin est, par des visites et inspections sur place.

Le transfert éventuel du contrôle technique du matériel volant transféré à une firme privée a cependant été examiné et ce, malgré les échecs constatés à l'étranger, en se

motorvoertuigen, niet aan een privé-firma kon toevertrouwd worden, alhoewel dit in het buitenland mislukt is.

Het spreekt vanzelf dat een vliegtuig veel complexer is dan een personenwagen.

Daarnaast is er de grote variëteit aan vliegtuigen en daaraan verbonden materieel, voor een zeer beperkt park — België is inderdaad een klein land —, wat de kostprijs van de controle nog verhoogt en nadelig kan zijn voor de kwaliteit. Het is ook voorspelbaar dat deze werkorganisatie nadelige gevolgen kan hebben op de tewerkstelling in de Belgische luchtvaartsector, gelet op de komende opening van de markten. Waakzaamheid is dus de boodschap.

De firma die belast is met de controle zou inderdaad geneigd kunnen zijn haar technische eisen te verminderen om competitieve prijzen aan te bieden, wat erg schadelijk zou kunnen zijn voor de veiligheid van het luchtvaartvervoer.

Zoals hierboven reeds werd uitgelegd zou de overdracht van de controlefunctie naar de privé-sector het bestuur een hele hoop onontbeerlijke technische kennis ontnemen die het nodig heeft voor de correcte uitvoering van de andere taken waarvoor het bevoegd blijft.

Uit wat voorafgaat kan men afleiden dat de overdracht van de technische controle naar het privé-sector geen goede zaak is, noch voor het bestuur, noch voor de luchtvaartsector, noch voor de gebruikers van het luchtvervoer.

Er werd ook onderzocht of het niet doeltreffender en rendabeler zou zijn een privé-instelling enerzijds te belasten, met de organisatie van de examens die nu afgelegd worden in het bestuur, en anderzijds met de afgifte van de vergunningen die daarop logisch volgt.

Er werd echter vastgesteld dat de gebruikers geen klachten hebben over de manier waarop deze producten nu gerealiseerd worden. Het bestuur heeft sterk geïnvesteerd in informatica om de kwaliteit van het aangeboden product te verbeteren. Het uitgewerkte programma integreert zich in een breder geheel dat geïnstalleerd is in het Bestuur van de Luchtvaart en kan daarvan slechts losgemaakt worden door middel van belangrijke bijkomende uitgaven.

Het Bestuur van de Luchtvaart kent een groot aantal taken waaraan een aantal ambtenaren werken naargelang van hun specialisatie. Bovendien kunnen sommige taken uitsluitend door één bepaalde ambtenaar uitgevoerd worden omdat hij de enige is die over de vereiste kwalificaties beschikt. Tenslotte werken veel personen aan de verwezenlijking van één product terwijl soms een enkele persoon voor verschillende producten instaat. Elke afneming van activiteit heeft als gevolg een vermindering van het rendement van het personeel dat geen voltijds werkvolume meer te behandelen heeft, terwijl de loonlasten ongewijzigd blijven.

Daarentegen levert deze activiteit inkomsten op voor de Schatkist. Deze inkomsten dekken de loonlasten en de werkingskosten. Uit budgettair oogpunt is het niet interessant de werkwijze te veranderen. De klanten noch het bestuur vragen erom. Het bestuur is er voortdurend om bezorgd de materies en technieken volkomen te beheersen, te meer daar het bestuur de enige verantwoordelijke gesprekspartner is ten aanzien van de Europese en internationale luchtvaartinstellingen.

basant sur le fait que ce type de contrôle existe bel et bien pour les véhicules automobiles.

Il est évident que la complexité d'un avion est de loin supérieure à celle d'une voiture.

A côté de cela, il y a également la grande variété d'avions et matériels connexes pour un parc fort restreint — la Belgique est en effet un petit pays —, ce qui augmente encore le coût du contrôle et peut nuire à sa qualité. Il est également prévisible que cette organisation de travail aura des conséquences défavorables sur les charges du secteur professionnel belge de l'aéronautique, à l'heure où la vigilance s'impose étant donné l'ouverture prochaine des marchés.

Par ailleurs, la firme de contrôle, par souci d'offrir des prix compétitifs à l'instar des grands pays, pourrait être incitée à revoir à la baisse les exigences techniques, ce qui, en définitive, porterait hautement préjudice à la sécurité et à la sûreté du transport aérien.

Enfin, comme il a déjà été expliqué précédemment, le transfert de la mission de contrôle au secteur privé priverait l'administration de toute une série de connaissances techniques indispensables à l'exécution correcte des autres tâches qui resteraient de sa compétence.

De ce qui précède, on peut déduire que le transfert au secteur privé de l'activité de contrôle technique ne serait pas une bonne chose en soi ni pour l'administration, ni pour le secteur professionnel, ni pour les utilisateurs des transports aériens.

La question de savoir s'il n'était pas plus efficace et rentable de confier à un organisme privé, d'une part, l'organisation et la passation des divers examens actuellement mis en oeuvre au sein de l'administration et, d'autre part, la délivrance des licences qui en est la suite logique, a également été étudiée.

Il a d'abord été constaté que la manière dont ces produits sont, pour le moment, réalisés ne suscite aucune plainte de la part des utilisateurs. L'administration a d'ailleurs consenti d'importants investissements en informatique en vue d'améliorer la qualité du service offert. Le programme mis au point s'intègre dans un ensemble plus vaste installé à l'Administration de l'Aéronautique et il ne peut en être dissocié que moyennant d'importantes dépenses supplémentaires.

L'Administration de l'Aéronautique connaît une multiplicité de tâches à la réalisation desquelles un nombre important d'agents contribue successivement, en fonction de leur spécialisation. De plus, diverses tâches ne peuvent être accomplies que par un fonctionnaire déterminé, seul détenteur des qualifications requises. Enfin, beaucoup de personnes travaillent à la réalisation d'un seul produit et une seule personne réalise plusieurs produits. Tout retrait d'activité a donc pour effet de diminuer l'efficacité des agents puisqu'ils n'auraient plus un volume de travail équivalent à un temps plein alors que la charge des rémunérations resterait inchangée.

En revanche, la réalisation de cette activité génère des recettes versées au Trésor, qui couvrent les coûts encourus au niveau salarial ainsi que l'entièreté des différents frais de fonctionnement. D'un point de vue budgétaire, il n'y a donc aucun intérêt à modifier la manière de procéder. Les bénéficiaires n'en sont d'ailleurs pas demandeurs et l'administration non plus, perpétuellement soucieuse de maintenir sa maîtrise parfaite des matières et techniques concernées, d'autant plus qu'elle demeure la seule responsable vis-à-vis des organismes européens et internationaux de l'aéronautique.

Toch werd nagegaan welke de gevolgen zouden zijn van een overdracht naar een privé-instelling. Men kwam tot de conclusie dat zo'n operatie slechts overbodige meerkosten veroorzaakt. Er moet inderdaad een nieuwe infrastructuur, aangepaste uitrustingen en personeel voorzien worden. De kosten voor dit personeel zullen ook hoger zijn dan in de openbare sector: hogere salarissen, dertiende maand, loonkosten, groepsverzekering, ... Al deze nieuwe uitgaven kunnen enkel aangegaan worden indien een grotere bijdrage aan de examenkandidaten gevraagd wordt en dit zonder enige garantie van een betere dienstverlening.

Afgezien van deze nadelen kan men zich ook afvragen of het wel opportuun is de privé-sector aan te spreken daar de JAA het examensysteem op Europees niveau overweegt te herzien.

Tot besluit kan men stellen dat in het belang van de luchtvaartsector, van de gebruikers en van de overheid, een federale structuur behouden moet worden om zowel technische als administratieve taken te verrichten. Zo'n werkeenheid waarborgt een betrouwbaar en kwaliteitsvol resultaat, wat onontbeerlijk is gelet op de inzet: de veiligheid van de infrastructuur, van het materieel, van het vervoer, van de vervoerde personen en anderen, en de bijdrage tot de economische ontwikkeling van het land.

In het kader van de reëvaluatie van het Bestuur van de Luchtvaart werd ook het probleem van de vervanging van het dienstvliegtuig grondig geanalyseerd.

Sedert enkele jaren vestigt het bestuur er de aandacht op dat het dienstvliegtuig binnenkort afgedankt zal zijn (meer en meer herstellingen en de wisselstukken worden zeldzaam en duur). Het zou dus vervangen moeten worden. Het bestuur dient dus regelmatig een kredietaanvraag van ongeveer 300 miljoen BEF in, die tot nu toe steeds naar later verschoven werd.

Het vliegtuig stelt het bestuur in staat vluchten in te richten om communicatie- en navigatiesystemen te controleren. Deze systemen zijn van uiterst belang omdat ze op alle vliegtuigen gebruikt worden om in de navigatiecorridors te vliegen. Ze worden ook gebruikt bij het landen, in het bijzonder bij zeer slecht zicht. Deze inspectievluchten zijn verplicht overeenkomstig de vigerende reglementering.

De navigatie per satelliet, die meer en meer gebruikt wordt, zal het ijkstelsel nooit volledig vervangen. Bovendien zal dit navigatiemiddel ook regelmatig onderzocht moeten worden.

Het huidige vliegtuig is een Beechcraft King Air 100 die in 1977 aangekocht werd; de ijkconsole dateert uit dezelfde tijd. Het vliegtuig wordt gebruikt door het Bestuur van de Luchtvaart en door de Regie der Luchtwegen tegen 85 000 BEF per vluchtuur. Momenteel is het begrotingskrediet dat voor de diverse gebruiksuitgaven dient, ruim gedekt door de opbrengst van de verhuur.

Met het oog op de vervanging van het vliegtuig werd onderzocht of de investering rendabeler kan gemaakt worden door het verhuurvolumen op te drijven. Het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart wenst een betere controle op zee uit te voeren door gebruik te maken van een vliegtuig in plaats van boten. Een helikopter zou meer gepast zijn en minder kosten. Het Ministerie van Sociale Zaken, Volksgezondheid en Leefmilieu gebruikt ook een vliegtuig dat tegen een lagere kostprijs constant te

L'exercice a quand même été fait d'examiner les conséquences d'un transfert de cette mission à un organisme privé et il a été constaté qu'une telle opération ne pouvait qu'engendrer des coûts supplémentaires inutiles. En effet, il faut prévoir une nouvelle infrastructure, des équipements appropriés, et du personnel dont le coût sera manifestement plus élevé que dans le secteur public: salaires plus élevés, treizième mois, charges patronales, assurance groupe, ... Tous ces frais nouveaux ne pourront être consentis qu'en cas d'augmentation substantielle de la contribution réclamée aux participants aux examens, sans garantir cependant une amélioration du service rendu.

Indépendamment de tous ces inconvénients, on peut aussi se demander s'il est opportun de solliciter maintenant l'intérêt du secteur privé pour cette matière alors que le JAA envisage de revoir le système d'examens au niveau européen.

En conclusion, on peut affirmer qu'il va de l'intérêt du secteur professionnel de l'aéronautique, des utilisateurs des transports aériens comme du pouvoir politique de maintenir une structure fédérale s'assurant aussi bien des missions techniques qu'administratives. Une telle unité de fonctionnement garantit un travail fiable et de qualité, ce qui est indispensable au regard des enjeux en présence: la sûreté de toute l'infrastructure et du matériel, la sécurité des transports et, en conséquence, des personnes transportées et des autres, la contribution au développement économique du pays.

Dans le cadre de la réévaluation de l'Administration de l'Aéronautique, le problème du remplacement de l'avion de service a également été largement analysé.

Depuis plusieurs années, l'administration attire l'attention sur le fait que l'avion de service arrive tout doucement en fin d'exploitation (il y a davantage de réparations et les pièces de rechange deviennent rares et coûteuses). Il devrait être remplacé. Elle introduit donc régulièrement une demande de crédit de l'ordre de 300 millions BEF qui, jusqu'à présent, a sans cesse été repoussée à plus tard.

L'avion permet à l'administration de réaliser des vols d'inspection des systèmes de communication et de navigation. Ces systèmes sont d'importance capitale puisqu'ils sont utilisés par tous les avions afin de pouvoir naviguer en suivant les couloirs de navigation. Ils interviennent aussi d'une manière fondamentale dans les manoeuvres d'atterrissage et permettent en outre d'atterrir par très mauvaise visibilité. Ces vols d'inspection sont obligatoires en fonction de la réglementation en vigueur.

La navigation par satellite, qui prend de plus en plus d'ampleur, ne supprimera pas complètement le système de calibration. En outre, cette aide à la navigation devra aussi faire l'objet de vérification régulière.

L'avion actuel est un Beechcraft King Air 100 acquis en 1977; la console de calibration est de même époque. Il est utilisé par l'administration elle-même et par la Régie des Voies aériennes moyennant paiement (85 000 BEF par heure de vol). En ce moment, le crédit budgétaire prévu pour faire face aux diverses dépenses d'utilisation est largement couvert par le produit de la location.

Dans l'optique du remplacement de l'avion, il a été examiné si l'investissement à consentir pouvait être davantage rentabilisé en augmentant le volume des locations. L'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation souhaiterait faire un contrôle en mer plus efficace qu'avec des bateaux, mais un hélicoptère semble plus approprié et devrait être moins coûteux. Le Ministère des Affaires sociales et de la Santé publique et de l'Environnement utilise également un avion (de la Défense nationale)

zijner beschikking gesteld wordt door het Ministerie van Landsverdediging. Een nieuwe aankoop is niet overwogen vóór 2005.

Daar er weinig interesse bestaat voor het bovenvermelde voorstel werd gedacht aan een gezamenlijke aankoop met een buurland, maar onze buurlanden beschikken over recent materieel en wensen niet over te gaan tot een vervanging of tot een bijkomende aanschaf.

Daarna werd onderzocht of het niet mogelijk was de controle buiten het bestuur te organiseren. Dit voorstel geniet niet de voorkeur van het bestuur dat enerzijds geen inzicht meer krijgt in de manier waarop de controles uitgevoerd worden en op de kwaliteit van de aangeboden dienst, en anderzijds zijn kennis inzake ijking en elektronische apparatuur en boordapparatuur verliest, waarop het zich moet steunen voor zijn andere opdrachten.

In verband hiermee werd ook onderzocht of de opdracht niet toevertrouwd kon worden aan de Regie der Luchtwezen (wat het probleem slechts verplaatst omdat de Regie niet over een eigen ijkvliegtuig beschikt en het vliegtuig van het bestuur gebruikt) of aan een buurland. Men kwam tot de conclusie dat ofwel de huurprijs te hoog bleek, ofwel dat er geen beschikbaarheid was.

De speelruimte lijkt dus zeer klein. De aangevoerde argumenten pleiten voor het behoud van de opdracht binnen het bestuur, maar de budgettaire toestand maakt momenteel de vervanging van het vliegtuig niet mogelijk, ongeacht de verschillende onderzochte formules : aankoop of leasing van een nieuw vliegtuig en van een nieuwe console, aankoop of leasing van een tweedehands vliegtuig en van een nieuwe console, met afbetaling op 10 of 20 jaar en met diverse ramingen van de huurontvangsten op 20 jaar. Uit de studie blijkt toch dat de aankoop op afbetaling financieel de meest voordelige oplossing is.

Alhoewel de financiële impact verspreid zou zijn leidt de aankoop tot kosten die moeilijk verenigbaar zijn met de huidige strikte budgettaire normen. In deze optiek werd overeengekomen de beslissing enkele jaren uit te stellen en de opdracht zelf blijven uit te voeren door de uitrusting zo goed mogelijk te rendabiliseren, in afwachting van een nieuwe heroverweging binnen enkele jaren.

pour un coût moindre et constamment à sa disposition. Un nouvel achat n'est pas envisagé avant 2005.

Etant donné le peu d'intérêt pour la proposition qui précède, un achat commun avec un pays voisin a été envisagé mais les pays environnants disposent de matériel récent et ne désirent pas procéder à un remplacement ou à une acquisition complémentaire.

La possibilité de faire réaliser le contrôle en dehors de l'administration a ensuite été analysée. Cette proposition ne remporte pas les faveurs de l'administration qui perdrait, d'une part, toute vision sur la manière dont ces contrôles sont réalisés ainsi que sur la qualité du service fourni, et, d'autre part, toutes ses connaissances en matière de calibration et d'appareillages électroniques et de bord, connaissances qui sont mises à profit dans le cadre d'autres missions de l'administration.

Dans cet ordre d'idées, il a aussi été examiné si la mission ne pouvait être assurée soit par la Régie des Voies aériennes (ce qui ne ferait que déplacer la problème puisque la régie ne dispose pas d'avion de calibration et utilise celui de l'administration), soit par un pays avoisinant mais, ou bien le coût de location semble fort élevé, ou bien il n'y a aucune disponibilité.

La marge de manoeuvre semble donc bien étroite. On peut dire que des arguments valables plaident pour le maintien de la mission au sein de l'administration mais que la situation budgétaire n'autorise pas, pour le moment, le remplacement de l'avion et ce malgré les diverses formules étudiées que sont l'achat ou le leasing d'un nouvel avion et d'une nouvelle console, l'achat ou le leasing d'un avion d'occasion et d'une nouvelle console, avec paiement en dix ans ou en vingt ans et avec diverses estimations des recettes de location sur vingt ans. L'étude permet cependant de conclure que l'achat à tempérament reste la solution la plus avantageuse financièrement.

Malgré cet étalement de l'impact financier, l'achat entraînerait des frais difficilement conciliables avec les normes budgétaires strictes actuelles. Dans cette optique, il a été décidé de différer toute décision de quelques années, de continuer à assumer la mission en rentabilisant au mieux l'équipement et de procéder à une nouvelle réévaluation dans quelques années.