

MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR

N. 98 — 3507

[S - C - 98/14322]

12 NOVEMBER 1998. — Koninklijk besluit
betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt
op de luchthaven Brussel-Nationaal

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, ondertekend te Rome op 25 maart 1957 en goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957, inzonderheid op artikel 84, lid 2, gewijzigd bij de Europese Akte van 17 en 28 februari 1986, goedgekeurd bij de wet van 7 augustus 1986;

Gelet op de Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996, betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap;

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, inzonderheid op artikel 6, § 1^{er}, X 7^e;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen door de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd bij de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid gemotiveerd door artikel 23 van de Richtlijn 96/67/EG die bepaalt dat de Lid-Staten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden voor uiterlijk op 24 oktober 1997;

Gelet op het advies van de Raad van State over de bevoegdheid gegeven op 22 september 1998 door de verenigde kamers en op 28 september 1998 door de vierde kamer;

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Toepassingsgebied

Artikel 1. Dit besluit is van toepassing op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Definities

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit hebben de termen en uitdrukkingen hieronder aangegeven volgende begripsomschrijvingen :

1° Openbare overheid : de Minister die het bestuur van de luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft.

2° Luchthavenbeheerder : de instantie die al dan niet in combinatie met andere activiteiten, aan de nationale wetof regelgeving de taak ontleent om de luchthaveninfrastructuur te beheren en de activiteiten van de verschillende op de luchthavens aanwezige ondernemingen te coördineren en te controleren.

Indien de luchthavenbeheerder onder toezicht of zeggenschap van een openbare overheid staat, dient deze instantie, in het kader van de wettelijke verplichtingen die op haar rusten, toe te zien op de toepassing van dit besluit.

3° Gebruiker van de luchthaven : iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die vanaf of naar een Belgische luchthaven door de lucht passagiers, post en/of vracht vervoert.

4° Grondafhandeling : de diensten die op de luchthaven aan een gebruiker worden verleend, zoals beschreven in de bijlage.

5° Zelfafhandeling : situatie waarbij een gebruiker zichzelf rechtstreeks één of meer categorieën afhandelingsdiensten verleent en met derden geen enkel contract, hoe ook genaamd, dat de verlening van dergelijke diensten tot doel heeft, afsluit. Voor de toepassing van deze definitie worden gebruikers onderling niet als derden aangemerkt :

— als de één een meerderheidsbelang in de ander heeft,

of

— als eenzelfde entiteit in elk van beide een meerderheidsbelang heeft.

6° Verlener van grondafhandelingsdiensten : iedere natuurlijke of rechtspersoon die aan derden een of meer categorieën grondafhandelingsdiensten verleent.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 98 — 3507

[S - C - 98/14322]

12 NOVEMBRE 1998. — Arrêté royal
réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale
à l'aéroport de Bruxelles-National

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Traité instituant la Communauté Economique Européenne, signé à Rome le 25 mars 1957 et approuvé par la loi du 2 décembre 1957, notamment l'article 84, paragraphe 2, modifié par l'Acte unique européen des 17 et 28 février 1986, approuvé par la loi du 7 août 1986;

Vu la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté;

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, modifiée par la loi du 8 août 1988, notamment l'article 6, § 1^{er}, X 7^e;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996;

Vu l'urgence motivée par l'article 23 de la directive 96/67/CE qui prévoit que les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à cette directive au plus tard le 24 octobre 1997;

Vu l'avis du Conseil d'Etat sur la compétence donnée le 22 septembre 1998 en chambres réunies et le 28 septembre 1998 par la quatrième chambre;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Champ d'application

Article 1^{er}. Le présent arrêté s'applique à l'aéroport de Bruxelles-National.

Définitions

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, les termes et les expressions énumérés ci-dessous reçoivent les définitions suivantes :

1° Autorité publique : le Ministre qui a l'administration de l'aéronautique dans ses attributions.

2° Entité gestionnaire : l'entité conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale, la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires, de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport.

Si l'entité gestionnaire de l'aéroport est soumise à la tutelle ou au contrôle d'une autorité publique, celle-ci est tenue, dans le cadre des obligations légales qui sont les siennes, de veiller à l'application du présent arrêté.

3° Usager de l'aéroport : toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination d'un aéroport belge.

4° Assistance en escale : les services rendus sur l'aéroport à un usager tels que décrits en annexe.

5° Auto-assistance en escale : situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Au sens de la présente définition, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers :

— dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire,

ou

— dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité.

6° Prestataire de services d'assistance en escale : toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

Scheiding van activiteiten

Art. 3. § 1. De luchthavenbeheerder, de gebruiker of de dienstverlener die grondafhandelingsdiensten verleent, dient een overeenkomstig de heersende handelspraktijk strikte boekhoudkundige scheiding aan te brengen tussen de aan de levering van deze diensten verbonden activiteiten en zijn overige activiteiten.

§ 2. Op de naleving van deze boekhoudkundige scheiding zal worden toegezien door een onafhankelijke controleur die wordt aangesteld door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast. De door deze opdracht meegebrachte kosten worden verhaald op de in § 1 bedoelde dienstverleners. Deze controleur moet er eveneens op toezien dat er geen geldstroom vloeit tussen de activiteiten van de luchthavenbeheerder als luchthavenautoriteit en zijn grondafhandeling.

Het gebruikerscomité

Art. 4. § 1. Er zal een gebruikerscomité opgericht worden voor de luchthaven samengesteld uit vertegenwoordigers van de gebruikers of uit representatieve gebruikersorganisaties.

§ 2. Elke gebruiker heeft het recht in dit comité zitting te nemen of desgewenst zich daar te laten vertegenwoordigen door een organisatie die hij met deze taak belast.

Afhandelingsdiensten ten behoeve van derden

Art. 5. § 1. Elke verlener van grondafhandelingsdiensten gevestigd in de Europese Unie heeft vrije toegang tot de markt voor de verlening van grondafhandelingsdiensten aan derden, onder voorbehoud van de beperkingen voorzien in § 2.

§ 2. Het aantal toegestane dienstverleners zal tot twee beperkt worden voor volgende categorieën afhandelingsdiensten :

- bagageafhandeling;
- platformafhandeling;
- brandstof en olielevering;
- vracht- en postafhandeling voor wat betreft de fysieke afhandeling van vracht en post tussen het luchthavengebouw en het vliegtuig, zowel bij aankomst en vertrek als bij transitvluchten.

De luchthavengebruikers zullen in dat geval een effectieve keuze hebben tussen de toegestane dienstverleners.

§ 3. Onverminderd de bepalingen onder § 2, bepaalt de openbare overheid het maximum aantal toegestane dienstverleners voor elke categorie diensten.

§ 4. Ten minste één van de toegestane dienstverleners zal niet rechtstreeks of onrechtstreeks onder zeggenschap vallen van de luchthavenbeheerder, noch van een gebruiker die meer dan 25 % van de op de luchthaven geregistreerde passagiers of vracht heeft vervoerd in de loop van het jaar voorafgaande aan dat waarin die dienstverleners worden geselecteerd, noch van een entiteit die rechtsreeks of onrechtstreeks zeggenschap uitoefent over of onder de zeggenschap valt van de luchthavenbeheerder of van een dergelijke gebruiker.

§ 5. Afgezien van voorafgaande bepalingen kan de luchthavenbeheerder zelf grondafhandelingsdiensten verlenen of hiertoe toestemming geven aan een dienstverlenende onderneming, voor zover :

- de luchthavenbeheerder rechtstreeks of indirect zeggenschap heeft over deze onderneming;
- deze onderneming rechtstreeks of indirect zeggenschap heeft over de luchthavenbeheerder.

Zelfafhandeling

Art. 6. § 1. Het vrij verrichten van zelfafhandelingsdiensten is gewaarborgd behoudens de beperkingen voorzien in § 2.

§ 2. Voor de volgende categorieën afhandelingsdiensten :

- bagageafhandeling;
- platformafhandeling;
- brandstof en olielevering;
- vracht- en postafhandeling voor wat betreft de fysieke afhandeling van vracht en post tussen het luchthavengebouw en het vliegtuig, zowel bij aankomst en vertrek als bij transitvluchten,

kan de luchthavenbeheerder evenwel zelfafhandeling tot twee gebruikers reserveren, mits deze op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria worden geselecteerd.

Séparation des activités

Art. 3. § 1^{er}. L'entité gestionnaire, l'utilisateur ou le prestataire de services qui fournit des services d'assistance en escale doit opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques du commerce entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités.

§ 2. La réalité de cette séparation comptable sera contrôlée par un vérificateur indépendant désigné par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique. Les frais afférents à cette mission sont à charge des fournisseurs de services visés au § 1^{er}. Ce vérificateur contrôlera également l'absence de flux financiers entre l'activité de l'entité gestionnaire en tant qu'autorité aéroportuaire et son activité d'assistance en escale.

Comité des usagers

Art. 4. § 1^{er}. Il est créé un comité des usagers de l'aéroport composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives de ces usagers.

§ 2. Tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou à son choix d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

Assistance aux tiers

Art. 5. § 1^{er}. Tout prestataire de service en escale établi dans l'Union européenne a le libre accès au marché de la prestation de service d'assistance en escale à des tiers, sous réserve des limitations prévues au § 2.

§ 2. Les prestataires autorisés à fournir les catégories de services assistance en escale suivantes seront limités à deux :

- assistance « bagages »;
- assistance « opérations en piste »;
- assistance « carburant et huile »;
- assistance « fret et poste » en ce qui concerne tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.

Les usagers de l'aéroport bénéficieront dans ce cas d'un choix effectif entre les prestataires autorisés.

§ 3. Sans préjudice des dispositions du § 2, l'autorité publique détermine le nombre maximum de prestataires autorisés pour chaque catégorie de services.

§ 4. L'un au moins de ces prestataires autorisés ne sera contrôlé directement ou indirectement ni par l'entité gestionnaire, ni par un usager ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires, ni par une entité qui exerce un contrôle direct ou indirect sur l'entité gestionnaire ou si inversement cette dernière exerce un contrôle direct ou indirect sur cette entité.

§ 5. Néanmoins l'entité gestionnaire pourra fournir elle-même des services d'assistance en escale ou confier ces services à un prestataire pour autant que :

- l'entité gestionnaire ait elle-même un contrôle direct ou indirect sur ce prestataire;
- ce prestataire ait un contrôle direct ou indirect sur l'entité gestionnaire.

Auto-assistance

Art. 6. § 1^{er}. Le libre exercice de l'auto-assistance en escale est garanti, sous réserve des limitations prévues au § 2.

§ 2. Toutefois, pour les catégories de services d'assistance suivantes :

- assistance « bagages »;
- assistance « opérations en piste »;
- assistance « carburant et huile »;
- assistance « fret et poste » en ce qui concerne tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion;

l'entité gestionnaire peut réserver l'exercice de l'auto-assistance à deux usagers, à la condition que ceux-ci soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

Gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen

Art. 7. § 1. Onder voorbehoud van de toepassing van de artikelen 5 en 6, kan de luchthavenbeheerder aan zichzelf of aan een andere entiteit het beheer voorbehouden van de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen die bestemd zijn voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten en die wegens hun complexiteit, kosten of gevolgen voor het milieu, niet kunnen worden verdeeld of opgesplitst, zoals de systemen voor het sorteren van bagage, ijzelbestrijding, waterzuivering of brandstofdistributie. Hij kan het gebruik van deze infrastructuurvoorzieningen door de verleners van grondafhandelingsdiensten en door de gebruikers die voor zelfafhandeling zorgen, verplicht stellen.

§ 2. Deze infrastructuurvoorzieningen zullen op transparante, objectieve en niet-discriminerende wijze worden beheerd en zodanig dat dit beheer geen belemmering vormt voor de toegang, binnen de voor de toepassing van dit besluit gestelde grenzen, van de verleners van grondafhandelingsdiensten en de gebruikers die voor zelfafhandeling zorgen.

Afwijkingen

Art. 8. § 1. Wanneer het op de luchthaven door specifieke belemmeringen wat de beschikbare ruimte of capaciteit betreft, met name wegens overconcentratie en de bezettingsgraad van de oppervlakte, onmogelijk is de markt en/of de uitoefening van zelfafhandeling open te stellen tot het door dit besluit voorgeschreven niveau, kan de betrokken luchthavenbeheerder besluiten :

a) het aantal dienstverleners voor een of meer andere categorieën grondafhandelingsdiensten dan die welke in artikel 5, lid 2, worden bedoeld, op een luchthaven in zijn totaliteit of een deel ervan te beperken; in dat geval gelden de bepalingen van artikel 5, leden 2 en 3;

b) een of meer van de in artikel 5, lid 2, bedoelde categorieën grondafhandelingsdiensten voor één dienstverlener te reserveren;

c) voor andere categorieën dan bedoeld in artikel 6 lid 2, zelfafhandeling voor een beperkt aantal gebruikers te reserveren, mits deze op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria worden gekozen;

d) zelfafhandeling voor de in artikel 6, lid 2, bedoelde categorieën grondafhandelingsdiensten te verbieden of tot één gebruiker te beperken.

§ 2. Ieder uit hoofde van lid 1 genomen afwijkingsbesluit :

a) vermeldt de categorie(ën) diensten waarvoor een afwijking worden toegestaan en de specifieke belemmeringen wat de beschikbare ruimte of capaciteit betreft die de afwijking rechtvaardigen;

b) gaat vergezeld van een plan van passende maatregelen dat erop gericht is deze belemmeringen weg te nemen.

Voorts mag de afwijking :

i) niet onnodig afbreuk doen aan de doelstellingen van deze richtlijn;

ii) niet leiden tot concurrentievervalsingen tussen dienstverleners en/of gebruikers die zelfafhandeling verrichten;

iii) geen grotere omvang hebben dan noodzakelijk;

c) de luchthavenbeheerder stelt de Europese Commissie ten minste drie maanden voordat een afwijking die zij op grond van § 1 toekent van kracht wordt, van die afwijking en van de redenen die die afwijking rechtvaardigen, in kennis.

§ 3. De door de luchthavenbeheerder op grond van § 1 toegekende afwijkingen mogen niet langer dan drie jaar gelden, behalve de afwijkingen die krachtens § 1, onder b), zijn verleend. Uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van dat tijdvak moet de luchthavenbeheerder over elk verzoek om afwijking een nieuw besluit nemen waarvoor eveneens de in dit artikel vermelde procedure geldt.

De op grond van § 1, onder b), toegekende afwijkingen mogen niet langer van twee jaar gelden. Op basis van het bepaalde in § 1 kan een luchthavenbeheerder evenwel de Commissie verzoeken om deze periode met nog eenmaal twee jaar te verlengen.

Selectie van dienstverleners

Art. 9. § 1. De luchthavenbeheerder neemt de nodige maatregelen voor het organiseren van een selectieprocedure voor dienstverleners waaraan toestemming wordt verleend om op de luchthaven grondafhandelingsdiensten te verrichten, wanneer hun aantal in de in artikel 5, §§ 2 of 3, of in artikel 8 bedoelde gevallen wordt beperkt.

Infrastructures centralisées

Art. 7. § 1^{er}. Sous réserve de l'application des articles 5 et 6, l'entité gestionnaire de l'aéroport peut se réserver ou confier à une autre entité la gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services d'assistance en escale et dont la complexité, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas la division ou la duplication, telles que les systèmes de tri de bagages, de dégivrage, d'épuration des eaux ou de distribution de carburant. Elle peut rendre obligatoire l'usage de ces infrastructures par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance.

§ 2. La gestion de ces infrastructures sera assurée d'une façon transparente, objective et non discriminatoire et, en particulier, ne fera pas obstacle à leur accès par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance, dans les limites prévues par le présent arrêté.

Déroptions

Art. 8. § 1^{er}. Lorsque, sur l'aéroport, des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par le présent arrêté, l'entité gestionnaire concernée peut décider :

a) de limiter le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale autre que celles visées à l'article 5, paragraphe 2, dans l'ensemble ou une partie de l'aéroport; dans ce cas, les dispositions de l'article 5, paragraphes 2 et 3, s'appliquent;

b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance visées à l'article 5, paragraphe 2;

c) de réserver l'exercice de l'auto-assistance à un nombre limité d'usagers pour les catégories autres que celles visées à l'article 6, paragraphe 2, à la condition que ces usagers soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires;

d) d'interdire ou de limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour les catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 6, paragraphe 2.

§ 2. Toute décision de dérogation prise en application du paragraphe 1^{er} doit :

a) préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient;

b) être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

En outre, la dérogation ne doit pas :

i) porter indûment préjudice aux objectifs de la présente directive;

ii) donner lieu à des dispositions de concurrence entre prestataires de services et/ou usagers pratiquant l'auto-assistance;

iii) être plus étendue que nécessaire;

c) l'entité gestionnaire notifie à la Commission européenne au moins trois mois avant son entrée en vigueur toute dérogation qu'elle octroie sur base du § 1^{er} ainsi que les motifs qui la justifient.

§ 3. La durée des dérogations consenties par l'entité gestionnaire en application du § 1^{er} ne peut excéder trois années, sauf en ce qui concerne les dérogations accordées au titre du § 1^{er}, point b). Au plus tard trois mois avant l'expiration de cette période, toute demande de dérogation doit faire l'objet d'une nouvelle décision de l'entité gestionnaire, laquelle sera également soumise à la procédure prévue par le présent article.

La durée des dérogations accordées en application du § 1^{er}, point b), ne peut excéder deux années. Cependant, sur la base des dispositions du § 1^{er}, l'entité gestionnaire peut demander à la Commission que cette période soit prolongée une seule fois de deux ans.

Sélection des prestataires

Art. 9. § 1^{er}. L'entité gestionnaire, prend les mesures nécessaires pour que soit organisée une procédure de sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur l'aéroport lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article 5, § 2 ou 3, ou à l'article 8.

Bij deze procedure dienen de volgende beginselen te worden nageleefd :

a) ingeval de luchthavenbeheerder bepaalt dat een taakomschrijving of technische specificaties moeten worden opgesteld waaraan deze dienstverleners moeten voldoen, worden deze taakomschrijving of deze specificaties na voorafgaande raadpleging van het gebruikerscomité opgesteld. De in deze taakomschrijving of in deze technische specificaties vastgestelde selectiecriteria dienen relevant, objectief, transparant en niet-discriminerend te zijn;

b) er moet worden aanbesteed, welke aanbesteding in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* wordt bekendgemaakt en waarop iedere geïnteresseerde dienstverlener mag inschrijven;

c) de dienstverleners worden gekozen :

i) na overleg met het gebruikerscomité door de luchthavenbeheerder, indien deze :

- geen soortgelijke grondafhandelingsdiensten verleent;
- rechtstreeks noch onrechtstreeks zeggenschap heeft over een onderneming die dergelijke diensten verleent, en
- geen enkel belang in een dergelijke onderneming heeft;

ii) door de bevoegde autoriteiten die onafhankelijk zijn van de luchthavenbeheerder, na overleg met het gebruikerscomité, en met de luchthavenbeheerders;

d) de dienstverleners worden geselecteerd voor maximaal zeven jaar;

e) wanneer de dienstverlener zijn activiteit staakt voor het verstrijken van het tijdvak waarvoor hij is geselecteerd, wordt volgens dezelfde procedure tot vervanging overgegaan.

§ 2. Wanneer het aantal dienstverleners op grond van artikel 5, § 2, of van artikel 8 wordt beperkt, kan de luchthavenbeheerder zelf grondafhandelingsdiensten verlenen, zonder dat hij aan de in lid 1 vastgestelde selectieprocedure wordt onderworpen. De beheerder mag een dienstverlenende onderneming, zonder deze aan die procedure te onderwerpen, toestemming geven om op de desbetreffende luchthaven-grondafhandelingsdiensten te verlenen :

— indien hij rechtstreeks of indirect zeggenschap over deze onderneming heeft,

of

— indien deze onderneming rechtstreeks of indirect zeggenschap over de beheerder heeft.

§ 3. De beheerder stelt het gebruikerscomité in kennis van de overeenkomstig dit artikel genomen besluiten.

Overleg

Art. 10. Er wordt een procedure van verplicht overleg over de toepassing van deze richtlijn ingesteld tussen de luchthavenbeheerder, het gebruikerscomité en de dienstverlenende ondernemingen. Dit overleg heeft met name betrekking op de prijzen van de diensten waarvoor ter toepassing van artikel 8, een afwijking is toegekend, en op de organisatie van de levering hiervan. Dit overleg dient ten minste eenmaal per jaar plaats te vinden.

Erkenning

Art. 11. § 1. Behoudens de gevallen voorzien in artikel 9, § 1 en 2, is de activiteit van een verlener van grondafhandelingsdiensten of een zelfafhandelende gebruiker op de luchthaven onderworpen aan de erkenning van een overheidsinstantie die geen bindingen heeft met de luchthavenbeheerder.

De criteria voor het verlenen van deze erkenning dienen betrekking te hebben op een gezonde financiële situatie en op voldoende verzekeringsdekking, op de veiligheid of de beveiliging van de installaties, luchtvaartuigen, uitrusting of personen, alsmede op de bescherming van het milieu, en op de naleving van de relevante sociale wetgeving.

Ten aanzien van deze criteria dienen de volgende beginselen in acht te worden genomen :

a) zij dienen op niet-discriminerende wijze op de verschillende dienstverleners en gebruikers te worden toegepast;

b) zij dienen verband te houden met het nagestreefde doel;

c) zij mogen niet leiden tot feitelijke vermindering van de toegang tot de markt of zelfafhandeling tot een lager niveau dan in dit besluit.

Deze criteria moeten openbaar worden gemaakt en de dienstverlener of zelfafhandelende gebruiker dient van tevoren van de procedure voor het verlenen van de erkenning in kennis te worden gesteld.

Cette procédure doit respecter les principes suivants :

a) dans le cas où l'entité gestionnaire prévoit l'établissement d'un cahier des charges ou de spécifications techniques auxquels ces prestataires doivent répondre, ce cahier ou ces spécifications sont établis après consultation préalable du comité des usagers. Les critères de sélection prévus par ce cahier des charges ou ces spécifications techniques doivent être pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires;

b) il doit être lancé un appel d'offres, publié au *Journal officiel des Communautés européennes*, auquel tout prestataire intéressé peut répondre :

c) les prestataires sont choisis :

i) après consultation du comité des usagers, par l'entité gestionnaire, si celle-ci :

- ne fournit pas de services similaires d'assistance en escale;
- ne contrôle, directement ou indirectement, aucune entreprise fournissant de tels services, et
- ne détient aucune participation dans une telle entreprise;

ii) par les autorités compétentes indépendantes des entités gestionnaires, après consultation du comité des usagers et des entités gestionnaires, dans les autres cas;

d) les prestataires sont sélectionnés pour une durée maximale de sept années;

e) lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure.

§ 2. Lorsque le nombre de prestations est limité en application de l'article 5, § 2, ou de l'article 8, l'entité gestionnaire peut fournir elle-même des services d'assistance en escale sans être soumise à la procédure de sélection prévue au § 1^{er}. De même, elle peut, sans la soumettre à cette même procédure, autoriser une entreprise prestataire à fournir des services d'assistance en escale sur l'aéroport considéré :

— si elle contrôle cette entreprise directement ou indirectement

ou

— si cette entreprise la contrôle directement ou indirectement.

§ 3. L'entité gestionnaire informe le comité des usagers des décisions prises en application du présent article.

Consultations

Art. 10. Une procédure de consultation obligatoire relative à l'application des dispositions du présent arrêté est organisée entre l'entité gestionnaire, le comité des usagers et les entreprises prestataires de services. Cette consultation porte notamment sur les prix des services qui ont fait l'objet d'une dérogation octroyée en application de l'article 8, ainsi que sur l'organisation de leur fourniture. Elle doit être organisée au moins une fois l'an.

Agrément

Art. 11. § 1. Hormis les cas prévus à l'article 9, § 1 et 2, l'activité d'un prestataire de services ou d'un usager se livrant à l'auto-assistance sur l'aéroport est subordonnée à l'obtention d'un agrément délivré par une autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire de l'aéroport.

Les critères d'octroi de cet agrément doivent se référer à une situation financière saine et à une couverture d'assurance suffisante, à la sûreté ou à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes, ainsi qu'à la protection de l'environnement et au respect de la législation sociale pertinente.

Les critères doivent respecter les principes suivants :

a) être appliqués de façon non discriminatoire aux différents prestataires et usagers;

b) être en relation avec l'objectif poursuivi;

c) ne pas aboutir à réduire de fait l'accès au marché ou l'exercice de l'auto-assistance à un niveau inférieur à celui prévu par le présent arrêté.

Ces critères doivent être rendus publics et le prestataire ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance doit être informé au préalable de la procédure d'octroi.

§ 2. De erkenning mag slechts worden onthouden of ingetrokken, indien de verlener van grondafhandelingsdiensten of de zelfafhandelende gebruiker om redenen die hem zijn aan te rekenen, niet voldoet aan de criteria van § 1.

De redenen voor weigering of intrekking dienen aan de betrokken dienstverlener of de betrokken gebruiker en aan de beheerder ter kennis te worden gebracht.

Gedragsregels

Art. 12. De luchthavenbeheerder kan :

— verbieden dat een dienstverlener zijn activiteiten uitoefent of dat een gebruiker voor zelfafhandeling zorgt, indien de betrokken dienstverlener of gebruiker de regels die zij hem hebben opgelegd om het goed functioneren van de luchthaven te waarborgen, niet naleeft.

Ten aanzien van deze regels dienen de volgende beginselen in acht te worden genomen :

a) zij dienen op niet-discriminerende wijze op de verschillende dienstverleners en gebruikers te worden toegepast;

b) zij dienen verband te houden met het nagestreefde doel;

c) zij mogen niet leiden tot feitelijke vermindering van de toegang tot de markt of zelfafhandeling tot een lager niveau dan in dit besluit bepaald;

— met name de dienstverleners die afhandelingsdiensten op de luchthaven verrichten, verplichten om op billijke en niet-discriminerende wijze deel te nemen aan de vervulling van de verplichtingen tot het verlenen van openbare diensten, met name wat de waarborging van de continuïteit van de diensten betreft.

Toegang tot voorzieningen

Art. 13. § 1. De toegang tot de luchthavenvoorzieningen is gegarandeerd voor de dienstverleners en de gebruikers die voor zelfafhandeling wensen te zorgen, voor zover deze toegang voor hen noodzakelijk is om hun activiteiten uit te oefenen. De voorwaarden ten aanzien van deze toegang dienen relevant, objectief, transparant en niet-discriminerend te zijn.

§ 2. De voor grondafhandeling beschikbare ruimten op de luchthaven moeten worden verdeeld over de verschillende dienstverleners en de verschillende gebruikers die voor zelfafhandeling zorgen, met inbegrip van de nieuwkomers, voor zover dit nodig is voor het uitoefenen van hun rechten en teneinde een daadwerkelijke en eerlijke concurrentie te bewerkstelligen op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende regels en criteria.

§ 3. Wanneer voor de toegang tot de luchthavenvoorzieningen een vergoeding moet worden betaald, wordt deze vastgesteld op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

Veiligheid en beveiliging

Art. 14. De bepalingen van dit besluit laten de specifieke wetgeving op het gebied van openbare orde, veiligheid en beveiliging van de luchthavens onverlet.

Wederkerigheid

Art. 15. § 1. De luchthavenbeheerder kan ten aanzien van de gebruikers uit een niet-Lidstaat van de Europese Unie de rechten, voortvloeiend uit het artikel 5, weigeren, schorsen of intrekken, indien blijkt dat de gebruikers in België gevestigd, in die bepaalde Staat niet van een gelijkwaardige behandeling genieten.

§ 2. De betrokken luchthavenbeheerder brengt elke schorsing of intrekking van rechten of verplichtingen ter kennis van de Europese Commissie.

Inwerkingtreding

Art. 16. Dit besluit treed in werking de dag waarop het in het Belgisch staatsblad wordt bekendgemaakt met uitzondering van artikel 5, § 1 en 2 dat in werking treedt op 1 januari 1999.

Uitvoering

Art. 17. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 12 november 1998.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

§ 2. L'agrément ne peut être refusé ou retiré que si le prestataire ou l'usager pratiquant l'auto-assistance ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés au § 1^{er}.

Les motifs de ce refus ou retrait doivent être communiqués au prestataire ou à l'usager concerné et à l'entité gestionnaire.

Règles de conduite

Art. 12. L'entité gestionnaire peut :

— interdire à un prestataire de services ou à un usager de se livrer à sa prestation ou à l'auto-assistance si ce prestataire ou cet usager ne respecte pas les règles qu'il lui a imposées dans le but de garantir le bon fonctionnement de l'aéroport.

Ces règles doivent respecter les principes suivants :

a) elles doivent être appliquées de façon non discriminatoire aux différents prestataires et usagers;

b) elles doivent être en relation avec l'objectif poursuivi;

c) elles ne peuvent aboutir à réduire de fait l'accès au marché ou l'exercice de l'auto-assistance à un niveau inférieur à celui prévu par le présent arrêté;

— imposer en particulier aux prestataires qui fournissent des services d'assistance à l'aéroport de participer d'une manière équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public, notamment celle d'assurer la permanence des services.

Accès aux installations

Art. 13. § 1^{er}. L'accès aux installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers désirant pratiquer l'auto-assistance, est garanti, dans la mesure où cet accès leur est nécessaire pour exercer leurs activités. Les conditions à cet accès, doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires.

§ 2. Les espaces disponibles pour l'assistance en escale dans l'aéroport doivent être répartis entre les différents prestataires de service et les différents usagers pratiquant l'auto-assistance, y compris les nouveaux arrivants, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et pour permettre une concurrence effective et loyale sur la base de règles et de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

§ 3. Lorsque l'accès aux installations aéroportuaires entraîne la perception d'une rémunération, celle-ci sera déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

Sûreté et sécurité

Art. 14. Les dispositions du présent arrêté n'affectent en rien les législations particulières en matière d'ordre public, de sûreté et de sécurité dans les aéroports.

Réciprocité

Art. 15. § 1^{er}. L'entité gestionnaire peut refuser, suspendre ou retirer aux usagers ressortissant d'un Etat non membre de l'Union européenne, les droits résultant de l'article 5 s'il apparaît que les usagers établis en Belgique ne bénéficient pas d'un traitement équivalent dans cet Etat.

§ 2. L'entité gestionnaire concernée informe la Commission européenne de toute suspension ou de tout retrait des droits ou obligations.

Entrée en vigueur

Art. 16. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge* à l'exception de l'article 5, § 1^{er} et 2, qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 1999.

Exécution

Art. 17. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 12 novembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Bijlage

Lijst van grondafhandelingsdiensten

1. Administratieve grondafhandeling en supervisie omvat :
 - 1.1. vertegenwoordiging bij en contacten met de plaatselijke autoriteiten of enige andere persoon, het verrichten van betalingen voor rekening van de gebruiker en verstrekking van ruimten voor diens vertegenwoordigers;
 - 1.2. toezicht op de belading, berichten en telecommunicatie;
 - 1.3. verwerking, opslag, behandeling en administratie van de vracht;
 - 1.4. elke andere supervisedienst voor, gedurende of na de vlucht en elke andere door de gebruiker gevraagde administratieve dienst.
2. Passagiersafhandeling omvat elke vorm van assistentie van passagiers bij vertrek, bij aankomst, op doorreis, bij het overstappen binnen of buiten de luchthaven, met name bij de controle van de tickets en de reisdocumenten, de registratie van bagage en het vervoer hiervan tot aan de sorteersystemen.
3. De bagageafhandeling omvat de behandeling van bagage in de sorteerruimte, het sorteren hiervan, het voorbereiden voor verstrek, het laden op uitladen uit de systemen die bestemd zijn om deze van het vliegtuig naar de sorteerruimte te brengen en omgekeerd en het vervoer van bagage van de sorteerruimte tot in de distributieruimte.
4. Vracht- en postafhandeling omvat :
 - 4.1. voor vracht, zowel bij uitvoer als bij invoer of bij transit, de fysieke behandeling van de vracht, de behandeling van de bijbehorende documenten, de douaneformaliteiten en elke tussen partijen overeengekomen of door de omstandigheden vereiste conservatoire maatregel;
 - 4.2. voor post, zowel bij aankomst als bij vertrek, de fysieke behandeling van de post, de behandeling van de bijbehorende documenten en alle tussen partijen overeengekomen of door de omstandigheden vereiste conservatoire maatregelen.
5. Platformafhandeling omvat :
 - 5.1. het geleiden op de grond van het vliegtuig bij aankomst en bij vertrek (*);
 - 5.2. assistentie bij het parkeren van het vliegtuig en het verstrekken van de benodigde middelen (*);
 - 5.3. de verbindingen tussen het vliegtuig en de dienstverlener op het platform (*);
 - 5.4. het beladen en lossen van het vliegtuig, met inbegrip van het verstrekken en inzetten van de benodigde middelen, alsmede het vervoer van bemanning en passagiers tussen het vliegtuig en het luchthavengebouw, alsmede het vervoer van bagage tussen het vliegtuig en het luchthavengebouw;
 - 5.5. assistentie bij het taxiën van het vliegtuig en verstrekking van de hiervoor benodigde middelen;
 - 5.6. verplaatsing van het vliegtuig zowel bij aankomst als bij vertrek, de levering en de toepassing van de benodigde middelen;
 - 5.7. het vervoer, het inladen in en het uitladen uit het vliegtuig van voedsel en dranken.
6. Vliegtuigservicing omvat :
 - 6.1. het schoonmaken van de buitenkant en de binnenkant van het vliegtuig, toilet- en waterservice;
 - 6.2. de klimaatregeling en de verwarming van de cabine, de verwijdering van sneeuw en ijs op het vliegtuig, het ijsvrij maken van het vliegtuig;
 - 6.3. de inrichting van de cabine met behulp van cabine-uitrusting en de opslag van die uitrusting.
7. Brandstof- en olievering omvat :
 - 7.1. het organiseren en uitvoeren van het vol- en bijtanken van brandstof, met inbegrip van de opslag hiervan, het toezicht op de kwaliteit en kwantiteit van de leveringen;
 - 7.2. het voltanken met olie en andere vloeistoffen.
8. Lijnonderhoud omvat :
 - 8.1. regelmatige handelingen vóór de vlucht;
 - 8.2. specifieke door de gebruiker verlangde handelingen;
 - 8.3. de levering en het beheer van het benodigde onderhoudsmaterieel en de reserveonderdelen;
 - 8.4. het aanvragen of reserveren van een plaats waar het vliegtuig kan worden geparkeerd en/of een hangar om het onderhoud te verrichten.

Annexe

Liste des services d'assistance en escale

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent;
 - 1.1. les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte de l'utilisateur et la fourniture de locaux à ses représentants;
 - 1.2. le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications;
 - 1.3. le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement;
 - 1.4. tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par l'utilisateur.
2. L'assistance « passagers » comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.
3. L'assistance « bagages » comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue de départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.
4. L'assistance « fret et poste » comprend :
 - 4.1. pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances;
 - 4.2. pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances.
5. L'assistance « opérations en piste » comprend :
 - 5.1. le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ (*);
 - 5.2. l'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés (*);
 - 5.3. les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste (*);
 - 5.4. le chargement et déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare;
 - 5.5. l'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés;
 - 5.6. le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires;
 - 5.7. le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.
6. L'assistance « nettoyage et service de l'avion » comprend :
 - 6.1. le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau;
 - 6.2. la climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion;
 - 6.3. l'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.
7. L'assistance « carburant et huile » comprend :
 - 7.1. l'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons;
 - 7.2. le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.
8. L'assistance d'entretien en ligne comprend :
 - 8.1. les opérations régulières effectuées avant le vol;
 - 8.2. les opérations particulières requises par l'utilisateur;
 - 8.3. la fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange;
 - 8.4. la demande ou réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.

9. Vluchtafhandeling en administratie van cabinepersoneel omvat :

9.1. de voorbereiding van de vlucht op de luchthaven waarvan het vliegtuig vertrekt of op enige andere plaats;

9.2. vluchtafhandeling, indien nodig met inbegrip van verandering van de vluchtroute;

9.3. afhandeling na de vlucht;

9.4. administratie van de bemanning.

10. Grondtransportafhandeling omvat :

10.1. het organiseren en uitvoeren van het vervoer van passagiers, bemanning, bagage, vracht en post tussen verschillende stationsgebouwen op dezelfde luchthaven, maar met uitzondering van enig transport tussen het vliegtuig en enig ander punt binnen dezelfde luchthaven;

10.2. elk speciaal vervoer waarom door de gebruiker wordt verzocht.

11. Catering omvat :

11.1. de contacten met de leveranciers en de administratieve verwerking;

11.2. het opslaan van voedsel, dranken en de voor het bereiden hiervan benodigde hulpmiddelen;

11.3. het schoonmaken van het toebehoren;

11.4. het voorbereiden en leveren van het materieel en de voedingsmiddelen.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 12 november 1998.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Nota

(1) Gedr. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, blz. 13; Gedr. St., Senaat, 1992-1993, nr. 558-8, blz. 412; Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96, *Belgisch Staatsblad* van 2 februari 1996.

(2) Zie in dezelfde zin, in verband met de loodsdiensten genoemd in artikel 6, § 1, X, 9°, van de bijzondere wet: Arbitragehof, 16 januari 1997, nr. 2/97, *Belgisch Staatsblad* van 5 februari 1997.

(3) Zie Arbitragehof, voormeld arrest nr. 2/97, punt B.4.2.

(1) Men vergelijkte met de verdeling van de bevoegdheden voor de havens (Arbitragehof, voormeld arrest nr. 5/96, punten B.3.1. tot B.3.3.).

9. L'assistance « opérations aériennes et administration des équipages » comprend :

9.1. la préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu;

9.2. l'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol;

9.3. les services postérieurs au vol;

9.4. l'administration des équipages.

10. l'assistance « transport au sol » comprend :

10.1. l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différentes aéroports du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport;

10.2. tous les transports spéciaux demandés par l'usager.

11. L'assistance « service commissariat » (catering) comprend :

11.1. la liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative;

11.2. le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation;

11.3. le nettoyage des accessoires;

11.4. la préparation et la livraison du matériel et des denrées.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 12 novembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Note

(1) Doc. pari., Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 13; don. pari., Sénat, 1992-1993, n° 558-8, p. 412; Cour d'arbitrage, 18 janvier 1996, n° 5/96, *Moniteur belge* du 2 février 1996.

(2) Voyez dans le même sens, à propos du service de pilotage visé à l'article 6, § 1^{er}, X, 9°, de la loi spéciale: Cour d'arbitrage, 16 janvier 1997, n° 2/97, *Moniteur belge* du 5 février 1997.

(3) Voyez Cour d'arbitrage, n° 2/97, précisé, point B.4.2.

(1) On comparera avec la répartition des compétences à l'égard des ports (Cour d'arbitrage, n° 5/96, précité, points B.3.1. à B.3.3.).

N. 98 — 3508

[C - 98/14331]

9 DECEMBER 1998. — Koninklijk besluit houdende uitvoering van richtlijn 97/70/EG van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Verdrag van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Gemeenschap, goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957, inzonderheid op artikel 84, lid 2;

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 4;

Gelet op de richtlijn 97/70/EG van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt;

Overwegende dat de gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen door de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd bij de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat volgens artikel 12 van richtlijn 97/70/EG de lidstaten de nodige maatregelen moeten treffen om de bepalingen van de richtlijn ten laatste op 31 december 1998 in werking te doen treden;

F. 98 — 3508

[C - 98/14331]

9 DECEMBRE 1998. — Arrêté royal portant exécution de la directive 97/70/CE du 11 décembre 1997, instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté européenne, approuvé par la loi du 2 décembre 1957, notamment l'article 84, paragraphe 2;

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4;

Vu la directive 97/70/CE du 11 décembre 1997, instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

Considérant que les gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996;

Vu l'urgence,

Considérant qu'en vertu de l'article 12 de la directive 97/70/CE les Etats membres doivent prendre les dispositions nécessaires pour faire entrer en vigueur au plus tard au 31 décembre 1998 les prescriptions de la directive;