

MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR

N. 98 — 3529

[C - 98/14333]

9 DECEMBER 1998. — Koninklijk besluit
tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten
in de burgerluchtvaart

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, inzonderheid op bijlage 13;

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 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart;

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;

Overwegende dat de Gewestregeringen werden 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 1986;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid gemotiveerd door artikel 12 van de Richtlijn 94/56/EG die bepaalt dat de Lid-Staten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om uiterlijk op 21 november 1996 aan deze richtlijn te voldoen.

Overwegende dat de Commissie van de Europese Unie, op 16 maart 1998, een met redenen omkleed advies heeft gericht aan het Koninkrijk België krachtens artikel 169 EG-Verdrag betreffende de niet omzetting van Richtlijn 94/56/EG;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit hebben de hieronder aangegeven termen en uitdrukkingen volgende begripsbepalingen :

1° Ongeval : een met het gebruik van een luchtvaartuig verband houdend voorval dat plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben gegeven, zijn uitgestapt, en waarbij :

a) een persoon dodelijk of ernstig gewond raakt als gevolg van :

— het zich in het luchtvaartuig bevinden, of
— direct contact met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt, of
— directe blootstelling aan de uitlaatstroom van de reactoren, behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale voor de passagiers en het personeel bedoelde ruimten ophouden; of

b) het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt :

— waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vluchtkenmerken en
— die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken, behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot de motor, de motorkap of motoronderdelen, dan wel om schade die beperkt is tot de propellers, de vleugelpunten, de antennes, de banden, de remmen, de stroomlijnkappen of tot deukjes of gaatjes in de vliegtuighuid, of

c) het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 98 — 3529

[C - 98/14333]

9 DECEMBRE 1998. — Arrêté royal
réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents
dans l'aviation civile

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947, notamment l'annexe 13;

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 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile;

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;

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 motivée par l'article 12 de la Directive 94/56/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 21 novembre 1996;

Considérant que la Commission de l'Union Européenne a adressé le 16 mars 1998 un avis motivé au Royaume de Belgique au titre de l'article 169 du Traité CE relatif à la non-transposition de la Directive 94/56/CE;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, les termes et les expressions énumérés ci-dessous reçoivent les définitions suivantes :

1° Accident : événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

— dans l'aéronef, ou
— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
— directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

— qui altère ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
— qui normalement devrait nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

2° Ernstig letsel : Elk door een persoon bij een ongeval opgelopen letsel dat :

- a) opneming in een ziekenhuis gedurende meer dan 48 uur vereist, welke aanvangt binnen zeven dagen na het oplopen van het letsel of
- b) de breuk van een bot tot gevolg heeft, uitgezonderd enkelvoudige breuken van vingers, tenen of de neus of
- c) gepaard gaat met scheurwonden die ernstige bloedingen of beschadigingen van een zenuw, een spier of een pees veroorzaken of
- d) gepaard gaat met letsel aan een inwendig orgaan of
- e) gepaard gaat met tweedegraads of derdeggraads brandwonden of brandwonden over meer dan 5 % van het lichaamsoppervlak, of
- f) gepaard gaat met geconstateerde blootstelling aan besmettelijke stoffen of schadelijke straling.

3° Dodelijk letsel : Elk door een persoon bij een ongeval opgelopen letsel dat binnen 30 dagen na de dag van het ongeval de dood tot gevolg heeft.

4° Oorzaken : Handelingen, verzuimen, gebeurtenissen, omstandigheden of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of incident hebben geleid.

5° Onderzoek : De met het oog op de preventie van ongevallen en incidenten verrichte handelingen, omvattende het verzamelen en analyseren van inlichtingen, het overzicht van de conclusies, het bepalen van de oorzaken en, zo nodig, het doen van veiligheidsaanbevelingen.

6° Aangewezen onderzoeker : De persoon die op grond van zijn kwalificaties met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek is belast.

7° Vluchtrecorder : Elk soort ter vergemakkelijking van onderzoeken van ongevallen en incidenten in het luchtvaartuig geïnstalleerd registratietoestel.

8° Onderneming : Iedere natuurlijke persoon, iedere rechtspersoon met of zonder winst oogmerk, of ieder overheidslichaam met of zonder rechtspersoonlijkheid.

9° Exploitant : Persoon, organisatie of onderneming die een of meer luchtvaartuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren.

10° Incident : Een voorval, met uitzondering van een ongeval, verband houdende met het functioneren van een luchtvaartuig, dat afbreuk doet of zou kunnen doen aan veilige vluchtuitvoering.

11° Ernstig incident : Een incident dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een ongeval heeft plaatsgevonden.

12° Veiligheidsaanbeveling : Een voorstel van de onderzoeksinstantie van de Staat die het technisch onderzoek heeft verricht, op basis van uit dit onderzoek voortvloeiende informatie, met de bedoeling ongevallen en incidenten te voorkomen.

13° Gevolmachtigd vertegenwoordiger : Persoon die op grond van zijn kwalificaties door een Staat is aangeduid om deel te nemen aan een door een andere Staat geleid onderzoek.

14° Adviseur : Persoon die, op grond van zijn kwalificaties, door een Staat is aangesteld om zijn gevolmachtigd vertegenwoordiger bij een onderzoek bij te staan.

Art. 2. Bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur wordt een autonome cel opgericht voor onderzoek van luchtvaartongevallen en -incidenten, met als enig oogmerk in de toekomst ongevallen en incidenten in de luchtvaart te voorkomen door na te gaan welke de oorzaken ervan zijn.

Deze cel is functioneel onafhankelijk, met name van de diensten van het bestuur van de luchtvaart welke verantwoordelijk zijn voor de luchtwaardigheid, de certificering, de vluchtuitvoering, het onderhoud, de afgifte van vergunningen, en over het algemeen van elke andere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de taken die haar zijn toevertrouwd.

Art. 3. De cel voor onderzoek van ongevallen en incidenten moet zijn onderzoeken volledig onafhankelijk kunnen uitvoeren. De aangewezen onderzoekers, de experts, de gevolmachtigde vertegenwoordigers en hun adviseurs mogen, bij de uitvoering van hun opdracht, van geen enkele overheid bevelen ontvangen.

Art. 4. § 1. De cel omvat ten minste de aangewezen onderzoeker. Deze cel kan beroep doen op experts door zich tot om het even welke bron te wenden. Deze laatste kunnen, zoals de aangewezen onderzoeker van de voorrechten bedoeld in artikel 6 § 2 genieten. De aangewezen onderzoeker brengt verslag uit bij de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of bij zijn gemachtigde.

2° Blessure grave : Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ou
- b) se traduit par la fracture d'un os, à l'exception des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez ou
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne ou
- e) se traduit par des brûlures du 2ème ou du 3ème degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ou
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

3° Blessures mortelles : Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident.

4° Causes : Les actes, omissions, événements ou conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident.

5° Enquête : Les activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents, qui comprennent la collecte et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes, et s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

6° Enquêteur désigné : La personne chargée en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

7° Enregistreur de bord : Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents et les incidents.

8° Entreprise : Une personne physique, une personne morale poursuivant ou ne poursuivant pas de but lucratif, ou un organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique.

9° Exploitant : Une personne, un organisme ou une entreprise qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

10° Incident : Un événement, autre qu'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

11° Incident grave : Un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

12° Recommandation de sécurité : Toute proposition formulée par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'Etat qui a mené l'enquête technique, sur la base de renseignements résultant de cette enquête, en vue de prévenir les accidents et les incidents.

13° Représentant accrédité : Personne désignée par un Etat en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat.

14° Conseiller : Personne nommée par un Etat en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

Art. 2. Il est créé au Ministère des Communications et de l'Infra-structure une cellule autonome d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dont l'objectif exclusif est de prévenir les futurs accidents ou incidents dans la navigation aérienne en en déterminant les causes.

Cette cellule est fonctionnellement indépendante notamment des services de l'administration de l'aéronautique responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences et en général de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui est confiée.

Art. 3. La cellule d'enquêtes sur les accidents et les incidents doit pouvoir mener celles-ci en toute indépendance. Les enquêteurs désignés, les experts, les représentants accrédités et leurs conseillers, dans l'exécution de leur mission, ne peuvent recevoir d'injonctions d'aucune autorité.

Art. 4. § 1. La cellule comprend au moins l'enquêteur désigné. Cette cellule pourra faire appel aux concours d'experts en s'adressant à n'importe quelle source. Ces derniers, au même titre que l'enquêteur désigné, pourront jouir des prérogatives visées à l'article 6 § 2. L'enquêteur désigné fait rapport au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou à son délégué.

§ 2. Naargelang de ernst van het ongeval of het incident neemt de Secretaris-generaal de gepaste maatregelen om het team, bedoeld onder § 1 te versterken.

§ 3. De Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of zijn gemachtigde duidt de aangewezen onderzoeker aan.

Art. 5. Het onderzoek omvat het verzamelen, de registratie en de analyse van alle ter zake dienende inlichtingen die beschikbaar zijn en, indien mogelijk, de vaststelling van de oorzaken en het opstellen van het eindverslag, indien nodig gevolgd door veiligheidsaanbevelingen.

Art. 6. § 1. Over ieder onderzoek van een ongeval wordt een rapport opgesteld in een bij de aard en de ernst van het ongeval passende vorm. In dit rapport wordt het in artikel 2 genoemde exclusieve doel van het onderzoek vermeld en het behelst, zo nodig, veiligheidsaanbevelingen. Het bevestigt bovendien de getrouwe weergave van de bevindingen van de cel voor onderzoek, die haar taak in volle onafhankelijkheid heeft uitgevoerd.

§ 2. De cel voor onderzoek maakt het eindrapport zo snel mogelijk openbaar. Hij poogt zulks binnen de twaalf maanden na de datum van het ongeval te doen.

Art. 7. § 1. Over ieder onderzoek van een ernstig incident wordt een rapport opgesteld in een bij de aard en de ernst van het incident passende vorm. Het rapport behelst, zo nodig, relevante veiligheidsaanbevelingen. Het rapport beschermt de anonimiteit van de bij het incident betrokken personen.

§ 2. Het rapport wordt openbaar gemaakt onder degenen die op veiligheidsgebied met de conclusies hun voordeel zouden kunnen doen.

Art. 8. § 1. De door de gerechtelijke overheden aangewezen expert zal, voor zover zijn ambtelijke taak het toestaat, aan de aangewezen onderzoeker zijn medewerking verlenen opdat deze laatste zijn taak zo efficiënt mogelijk en binnen een zo kort mogelijke termijn kan volbrengen.

§ 2. Binnen de grenzen van het in artikel 2 genoemde doel van het onderzoek, zijn de aangewezen onderzoekers met name tot het volgende gemachtigd :

- a) de vrije toegang tot de plaats van het ongeval of incident evenals tot het toestel, de inhoud ervan of het wrak;
- b) het onmiddellijk verzamelen van aanwijzingen en het onder toezicht meenemen van wrakstukken en onderdelen voor onderzoek- en analysedoeleinden;
- c) onmiddellijke toegang tot de inhoud van de vluchtrecorders en van elk ander geregistreerd gegeven evenals tot de verwerking van deze elementen;
- d) toegang tot de resultaten van onderzoeken of op de lichamen van de slachtoffers genomen monsters;
- e) onmiddellijke toegang tot de resultaten van onderzoek en monsters genomen op de personen die betrokken zijn bij de exploitatie van het luchtvaartuig;
- f) het horen van getuigen;
- g) vrije toegang tot alle relevante informatie die in het bezit is van de eigenaar, de exploitant of de constructeur van het luchtvaartuig en van de luchtvaartoverheden, de autoriteiten van de luchthaven en van het luchtverkeer.

Art. 9. Bij een ongeval of wanneer er zich op het Belgisch grondgebied een ernstig incident voordoet met een luchtvaartuig, wordt er onmiddellijk een onderzoek geopend naar de omstandigheden waarin dat ongeval of dat incident heeft plaatsgehad. De aangewezen onderzoeker is verantwoordelijk voor de leiding van het onderzoek maar kan de uitvoering ervan geheel of gedeeltelijk toevertrouwen aan de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven of aan de Staat van de exploitant.

Art. 10. Indien buiten het nationaal grondgebied ongevallen of ernstige incidenten plaatshebben waarbij Belgische luchtvaartuigen betrokken zijn of die door Belgen geëxploiteerd worden, of waarbij een aanzienlijk aantal Belgen een ernstig letsel opliepen, kan een gevolmachtigd vertegenwoordiger aangeduid worden om aan het onderzoek deel te nemen. Eén of meerdere adviseurs kunnen aan hem toegevoegd worden om hem bij te staan tijdens dat onderzoek.

§ 2. En fonction de la gravité de l'accident ou de l'incident, le Secrétaire général prendra les dispositions appropriées pour renforcer l'équipe visée au § 1.

§ 3. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué choisit l'enquêteur désigné.

Art. 5. L'enquête comprend la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents disponibles et si possible, la détermination des causes et l'établissement du rapport final suivi, s'il y a lieu, de recommandations de sécurité.

Art. 6. § 1^{er}. Toute enquête sur un accident fait l'objet d'un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident. Le rapport rappelle l'objectif exclusif de l'enquête indiqué à l'article 2 et contient, le cas échéant, des recommandations de sécurité. Il affirme, en outre, refléter fidèlement les conclusions auxquelles est arrivée la cellule d'enquête, ayant accompli sa mission en toute indépendance.

§ 2. La cellule d'enquête rend public le rapport d'accident final dans les meilleurs délais et, si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident.

Art. 7. § 1. Toute enquête sur un incident grave fait l'objet d'un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'incident. Le rapport contient, le cas échéant, des recommandations de sécurité pertinentes. Il préserve l'anonymat des personnes impliquées dans l'incident.

§ 2. Le rapport d'incident est rendu public auprès des parties susceptibles de tirer bénéfice de ses conclusions en matière de sécurité.

Art. 8. § 1^{er}. L'expert désigné par les autorités judiciaires apportera, dans la mesure où sa charge officielle le permet, sa coopération en vue de permettre à l'enquêteur désigné d'accomplir sa mission de la manière la plus efficace et dans les délais les plus courts.

§ 2. Dans les limites de l'objectif de l'enquête indiqué à l'article 2, les enquêteurs désignés sont autorisés notamment à :

- a) avoir librement accès au lieu de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'appareil, son contenu ou son épave;
- b) effectuer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) avoir un accès immédiat au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement, ainsi qu'à l'exploitation de ces éléments;
- d) avoir accès aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes;
- e) avoir un accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef;
- f) procéder à l'audition des témoins;
- g) avoir librement accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, par les autorités aéronautiques ainsi que par celles de l'aéroport et de la circulation aérienne.

Art. 9. En cas d'accident ou d'incident grave survenu à un aéronef sur le territoire belge une enquête est immédiatement ouverte sur les circonstances dudit accident ou incident. L'enquêteur désigné sera responsable de la conduite de l'enquête mais pourra confier en totalité ou en partie cette conduite à l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat de l'exploitant.

Art. 10. Lorsque des accidents ou incidents graves surviennent en dehors du territoire belge à des aéronefs de nationalité belge, ou à des aéronefs exploités par des belges ou ayant provoqué une blessure grave à un nombre important de belges, un représentant accrédité pourra être désigné pour participer à l'enquête. Un ou plusieurs conseillers pourront lui être adjoints pour l'aider au cours de l'enquête.

Art. 11. Wanneer een onderzoek loopt buiten het Belgisch grondgebied, moeten de gevolmachtigde vertegenwoordiger en zijn adviseurs aan de Staat die het onderzoek leidt alle ter zake dienende inlichtingen waarover ze beschikken overmaken, en mogen zij, zolang het onderzoek niet afgesloten is, geen inlichtingen verstrekken omtrent het verloop en de elementen van het onderzoek, tenzij met de formele instemming van de Staat die het onderzoek leidt.

Art. 12. De in de artikelen 5, 6 en 7 bedoelde rapporten en veiligheidsaanbevelingen worden verspreid door het bestuur van de luchtvaart aan de betrokken ondernemingen of nationale luchtvaartoverheden. Exemplaren ervan worden aan de Commissie van de Europese Unie en aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie toegezonden.

Art. 13. Gerechtelijke of disciplinaire stappen voor het vaststellen van fouten en aansprakelijkheden staan volledig los van het in uitvoering van de bepalingen van dit besluit verrichte onderzoek. Een veiligheidsaanbeveling vormt in geen geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid voor een ongeval of incident.

Art. 14. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 december 1998.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Art. 11. Lorsqu'une enquête se déroule en dehors du territoire belge, le représentant accrédité et ses conseillers fourniront à l'Etat qui mène l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent et s'abstiendront avant la clôture de l'enquête de fournir des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête.

Art. 12. Les rapports et les recommandations de sécurité visés aux articles 5, 6 et 7 sont diffusés par l'administration de l'aéronautique auprès des entreprises ou autorités aéronautiques nationales intéressées. Des exemplaires de ceux-ci sont transmis à la Commission de l'Union Européenne et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 13. Toute action judiciaire ou disciplinaire visant à déterminer les fautes ou les responsabilités est distincte de l'enquête menée en application des dispositions du présent arrêté. Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

Art. 14. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 décembre 1998.

ALBERT

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

MINISTERIE VAN LANDSVERDEDIGING

N. 98 — 3530

[S - C - 98/07283]

7 DECEMBER 1998. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 januari 1978 tot vaststelling van de taak en tot regeling van de organisatie en de werkwijze van de Centrale Dienst voor sociale en culturele actie ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 10 april 1973 houdende oprichting van de Centrale Dienst voor sociale en culturele actie ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap, gewijzigd door de wetten van 28 december 1973 en 11 juli 1978 en door de koninklijke besluiten nr. 90 van 20 augustus 1982 en nr. 485 van 22 december 1986, inzonderheid op de artikelen 3 en 4;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 januari 1978 tot vaststelling van de taak en tot regeling van de organisatie en de werkwijze van de Centrale Dienst voor sociale en culturele actie ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap, inzonderheid op de artikelen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 en 11;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 15 januari 1998;

Gelet op het advies van het beheerscomité van de Centrale Dienst voor sociale en culturele actie ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap, gegeven op 17 februari 1998;

Gelet op het protocol van het onderhandelingscomité van het militair personeel van de Strijdkrachten, afgesloten op 30 april 1998;

Gelet op het onderhandelingsprotocol nr. 2 van Sectorcomité XIV, van 31 maart 1998;

Gelet op het advies van de Raad van State;
Op de voordracht van Onze Minister van Landsverdediging,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 10 januari 1978 tot vaststelling van de taak en tot regeling van de organisatie en de werkwijze van de Centrale Dienst voor sociale en culturele actie ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap worden de

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE

F. 98 — 3530

[S - C - 98/07283]

7 DECEMBRE 1998. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 10 janvier 1978 déterminant la mission et réglant l'organisation et le fonctionnement de l'Office central d'action sociale et culturelle au profit des membres de la communauté militaire

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 10 avril 1973 portant création de l'Office central d'action sociale et culturelle au profit des membres de la communauté militaire, modifiée par les lois du 28 décembre 1973 et du 11 juillet 1978 et par les arrêtés royaux n° 90 du 20 août 1982 et n° 485 du 22 décembre 1986, notamment les articles 3 et 4;

Vu l'arrêté royal du 10 janvier 1978 déterminant la mission et réglant l'organisation et le fonctionnement de l'Office central d'action sociale et culturelle au profit des membres de la communauté militaire, notamment les articles 1^{er}, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 11;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 15 janvier 1998;

Vu l'avis du comité de gestion de l'Office central d'action sociale et culturelle au profit des membres de la communauté militaire, donné le 17 février 1998;

Vu le protocole du comité de négociation du personnel militaire des Forces armées, clôturé le 30 avril 1998;

Vu le protocole de négociation n° 2 du Comité de secteur XIV, du 31 mars 1998;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;
Sur la proposition de Notre Ministre de la Défense nationale,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 10 janvier 1978 déterminant la mission et réglant l'organisation et le fonctionnement de l'Office central d'action sociale et culturelle au profit des membres de la communauté militaire, les mots "par les activités suivantes, en ce