

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1984-1985

26 OKTOBER 1984

WETSONTWERP

houdende goedkeuring
van volgende Internationale Akten :

- a) Protocol tot wijziging van de Overeenkomst opge-
maakt te Genève op 25 september 1956 inzake
gezamenlijke financiering van bepaalde diensten
voor de luchtvaartnavigatie in IJsland;
- b) Protocol tot wijziging van de Overeenkomst opge-
maakt te Genève op 25 september 1956 inzake
gezamenlijke financiering van bepaalde diensten
voor de luchtvaartnavigatie in Groenland en de
Fär-Oer-eilanden,

opgemaakt te Montreal op 3 november 1982

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN⁽¹⁾
UITGEBRACHT DOOR MEVR. SMET

DAMES EN HEREN,

Onder de auspiciën van de Organisatie voor de Internationale Burgerluchtvaart wordt de luchtverkeerscontrole en de daarbij horende diensten voor het burgerluchtverkeer boven de Noordatlantische Oceaan sinds 1957 gezamenlijk gefinancierd, ten behoeve van de dienstverlenende staten Denemarken en IJsland,

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Grootjans.

A. — Leden: Mevr. Demeester-De Meyer, de heren Desmarets, Peeters, Mevr. Smet, de heren Steverlynck, Swaelen, Thys, Van Wambeke. — Biefnot, W. Claes, Dejardin, Denison, Van Elewyck, Vanvelthoven, N. — Beysen, Bril, Cornet d'Elzjus, Grootjans, Militis, Petitjean. — Baert, Van Grembergen.

B. — Plaatsvervangers: de heren Bockstal, Bourgeois, d'Alcantara, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lestienne, Van Rompaey, Wauthy. — Burgeon, Coëme, M. Colla, Cools, Mevr. Lefebver, de heren Sleeckx, Urbain, Vanderheyden. — Mundeeler, Pans, Pierard, Poswick, Sprockeels, Taelman, Van Belle. — Caudron, De Mol, Vanhorenbeek.

Zie:

906 (1983-1984):

— Nr. 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1984-1985

26 OCTOBRE 1984

PROJET DE LOI

portant approbation
des Actes internationaux suivants :

- a) Protocole portant amendement de l'Accord fait à
Genève le 25 septembre 1956 sur le financement
collectif de certains services de navigation aérienne
d'Islande;
- b) Protocole portant amendement de l'Accord fait à
Genève le 25 septembre 1956 sur le financement
collectif de certains services de navigation aérienne
du Groenland et des Iles Féroé,

faits à Montréal le 3 novembre 1982

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES⁽¹⁾
PAR MME SMET

MESDAMES, MESSIEURS,

C'est sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation civile internationale que, depuis 1957, le contrôle de la circulation aérienne et les services s'y rapportant, nécessaires à la circulation aérienne civile au-dessus de l'Atlantique Nord, font l'objet, au profit des pays fournisseurs de services, c'est-à-dire le Danemark

⁽¹⁾ Composition de la Commission:

Président: M. Grootjans.

A. — Membres: Mme Demeester-De Meyer, MM. Desmarets, Peeters, Mme. Smet, MM. Steverlynck, Swaelen, Thys, Van Wambeke. — Biefnot, W. Claes, Dejardin, Denison, Van Elewyck, Vanvelthoven, N. — Beysen, Bril, Cornet d'Elzjus, Grootjans, Militis, Petitjean. — Baert, Van Grembergen.

B. — Suppléants: MM. Bockstal, Bourgeois, d'Alcantara, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lestienne, Van Rompaey, Wauthy. — Burgeon, Coëme, M. Colla, Cools, Mme Lefebver, MM. Sleeckx, Urbain, Vanderheyden. — Mundeeler, Pans, Pierard, Poswick, Sprockeels, Taelman, Van Belle. — Caudron, De Mol, Vanhorenbeek.

Voir:

906 (1983-1984):

— N° 1: Projet de loi.

door een aantal landen die transatlantische vluchten uitvoeren, waaronder België.

De onderhavige protocollen beogen een aanpassing van de maximum toegelaten kostengrens, de berekeningswijze van de bijdragen en het heffingssysteem, die in 1956 te Genève werden vastgelegd.

Een lid verwondert er zich over dat de Eurocontrol-organisatie namens haar lidstaten geen partij is bij deze protocollen en zelfs niet aan de bespreking heeft deelgenomen. Spreker vraagt of het uitbouwen van het controlecentrum in Noord-Duitsland, voorzien in het Eurocontrol-verdrag, de onderhavige protocollen niet overbodig zou maken. M.a.w. doorkruisen de voorliggende teksten niet het Eurocontrol-verdrag? Waarom is België partij bij deze protocollen en andere E.G.-lidstaten niet? Impliceren deze teksten dat, behalve overvlieggelden, ook aan de noodzakelijke investeringen moet worden deelgenomen? Welke garanties heeft België inzake financiering van deze investeringen en bemanning van de controlestations?

Volgens de Minister van Buitenlandse Betrekkingen organiseren de voorliggende protocollen weliswaar een heffingssysteem dat gelijkenissen met dat van Eurocontrol vertoont, maar het verkeersgebied waarin diensten vanop IJsland en Groenland worden verstrekt, behoort niet tot de Eurocontrol-regio.

Overigens is Eurocontrol geen supranationale organisatie in zover zijn lidstaten geen afstand gedaan hebben van de bevoegdheid zowel binnen als buiten Eurocontrol hun politiek inzake luchtverkeersleiding te bepalen. Dit geldt evenzeer voor de bijbehorende heffingen. Deze zijn geen tegeldemaking van het recht van overvliegen, maar een vergoeding voor het ter beschikking stellen van installaties en diensten voor het luchtverkeer.

De voorliggende teksten, opgesteld op 3 november 1982, behelzen slechts een aanpassing van de basisovereenkomsten van 1956, inzonderheid wat de heffingen betreft. Zulks betekent o.m. dat de lasten voor de rijksbegroting gevoelig zullen verminderen. Onder de vorige regeling zou België in 1984 ca. 4 miljoen betaald hebben. Door de onderhavige protocollen is het slechts 3 miljoen geworden. Voor 1985 wordt de Belgische bijdrage op 2,5 miljoen geraamd. Zulks is mogelijk door de aanpassing van het sinds 1974 geldende heffingssysteem waardoor de gebruikers, nl. de luchtvaartmaatschappijen, meer betalen.

Een lid sluit zich aan bij de bedenkingen van de Minister. Eurocontrol is volgens spreker een multinationaal systeem van technische dienstverlening.

De voorliggende protocollen zijn een goede zaak voor België:

- de bijdragen worden begrensd;
- de beslissingen vereisen geen eenparigheid meer doch een gekwalificeerde meerderheid.

De eerste spreker neemt nota van de toelichting van de Minister dat de protocollen zich in het kader van de Organisatie voor de Internationale Burgerluchtvaart situeren en tot stand gekomen zijn met deelneming van Eurocontrol-lidstaten. Hij voegt er echter aan toe dat Eurocontrol volgens hem als internationale instelling met rechtspersoonlijkheid een supranationale politiebevoegdheid heeft. Weliswaar oefent zij toezicht uit over andere regio's, maar voor de veiligheid van het luchtverkeer ware het doeltreffender geweest indien Eurocontrol rechtstreeks bij de bespreking van de voorliggende protocollen had kunnen betrokken worden.

..

Het enig artikel wordt eenparig aangenomen.

De Rapporteur,
M. SMET.

De Voorzitter,
F. GROOTJANS.

et l'Islande, d'un financement commun par un certain nombre de pays exploitant des lignes transatlantiques, parmi lesquels figure la Belgique.

Les présents protocoles visent à adapter la limite maximale de coûts autorisés, le mode de calcul des contributions et le système de redevances, fixés à Genève en 1956.

Un membre s'étonne de ce que l'organisation Eurocontrol ne soit pas associée à ces protocoles au nom de ses Etats membres et qu'elle n'ait même pas pris part à la discussion. Il demande si l'extension du centre de contrôle du nord de l'Allemagne, qui est prévue dans le traité Eurocontrol, ne rend pas ces protocoles inutiles. En d'autres termes, les textes en question ne font-ils pas double emploi avec le traité Eurocontrol? Pourquoi la Belgique est-elle associée à ces protocoles, alors que d'autres Etats membres de la Communauté européenne ne le sont pas? Ces textes impliquent-ils, outre le versement des redevances de route, une contribution aux investissements nécessaires? De quelles garanties la Belgique dispose-t-elle quant au financement de ces investissements et au personnel des centres de contrôle?

Selon le Ministre des Relations extérieures, les présents protocoles organisent, il est vrai, un système de redevances qui présente certaines similitudes avec celui d'Eurocontrol, mais l'espace aérien dans lequel la navigation bénéficie de services fournis à partir des territoires de l'Islande et du Groenland ne fait pas partie de la zone d'Eurocontrol.

Eurocontrol n'est d'ailleurs pas une organisation supranationale, étant donné que les Etats membres n'ont pas cédé la compétence de déterminer leur politique en matière de circulation aérienne tant au sein qu'en dehors d'Eurocontrol. Quant aux redevances, elles constituent une rétribution due, non pas pour l'octroi du droit de survol, mais bien pour la mise à disposition de matériel et de services pour la circulation aérienne.

Les présents protocoles, faits le 3 novembre 1982, ne font qu'adapter les accords de base de 1956, notamment en ce qui concerne les redevances. La nouvelle réglementation entraîne une diminution sensible des charges supportées par notre pays. En vertu de la réglementation précédente, la Belgique aurait payé environ 4 millions en 1984. Grâce aux présents protocoles, cette dépense s'est limitée à 3 millions. Notre contribution est estimée à 2,5 millions pour 1985. Cette réduction découle de l'adaptation du système de redevances en vigueur depuis 1974, qui entraîne une augmentation de la quote-part des usagers, c'est-à-dire des compagnies aériennes.

Un membre partage le point de vue du Ministre. Il estime qu'Eurocontrol est une organisation multinationale prestataire de services techniques.

Les protocoles ont une incidence favorable pour la Belgique :

- les contributions sont limitées;
- les décisions ne seront plus prises à l'unanimité mais à la majorité qualifiée.

Le premier orateur prend note de la déclaration du Ministre selon laquelle les protocoles entrent dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et ont été établis avec la participation des Etats membres d'Eurocontrol. Il ajoute toutefois qu'Eurocontrol a, selon lui, une compétence de police supranationale en tant qu'institution internationale dotée de la personnalité juridique. Il est vrai qu'Eurocontrol couvre une région différente, mais il eût été hautement opportun, du point de vue de la sécurité de la circulation aérienne, d'associer cette organisation aux présents protocoles.

..

L'article unique est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
M. SMET.

Le Président,
F. GROOTJANS.