

Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

16 JUILLET 1984

PROJET DE LOI

portant approbation des Actes internationaux suivants :

- a) Protocole amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960, et annexes 1, 2 et 3;
 - b) Accord multilatéral relatif aux redevances de route, et annexes 1 et 2,
- faits à Bruxelles le 12 février 1981

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES
PAR M. VAN ELEWYCK

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Exposé du Ministre des Communications

La Convention « Eurocontrol », signée à Bruxelles le 13 décembre 1960, est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1963 pour une période de 20 ans. La mission principale d'Eurocontrol était d'assurer la sécurité de la circulation dans l'espace aérien supérieur. Ce contrôle de la circulation aérienne devait être effectué par des centres internationaux.

(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. — Bril, Cornet d'Elzius, De Winter, 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. Sleetckx, Urbain, Vanderheyden. — Beysen, Mundeleer, Pans, Poswick, Sprockeels, Van Belle, N. — Caudron, De Mol, Kuijpers.

Voir :

895 (1983-1984) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

16 JULI 1984

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten :

- a) Protocol tot wijziging van het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart « Eurocontrol » van 13 december 1960, en bijlagen 1, 2 en 3;
 - b) Multilaterale Overeenkomst betreffende « en route »-heffingen, en bijlagen 1 en 2,
- opgemaakt te Brussel op 12 februari 1981

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT DOOR DE HEER VAN ELEWYCK

DAMES EN HEREN,

I. — Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen

Het Eurocontrol-verdrag, ondertekend te Brussel op 13 december 1960, werd van kracht op 1 maart 1963, voor een periode van 20 jaar. De voornaamste taak van Eurocontrol was de beveiliging van het hogere luchtruim voor het luchtverkeer. Deze controle zou gebeuren vanuit enkele internationale centra.

(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. — Bril, Cornet d'Elzius, De Winter, 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, Mevr. Lefebver, de heren Sleetckx, Urbain, Vanderheyden. — Beysen, Mundeleer, Pans, Poswick, Sprockeels, Van Belle, N. — Caudron, De Mol, Kuijpers.

Zie :

895 (1983-1984) :

— Nr. 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.

Dès 1964, il s'avéra que ni la France, ni le Royaume-Uni ne pouvaient accepter de confier des fonctions de contrôle à Eurocontrol. La Belgique, la République fédérale d'Allemagne, le Luxembourg et les Pays-Bas décidèrent de confier le contrôle de leur espace aérien supérieur à l'Agence et d'équiper à cet effet deux centres : Maastricht et Karlsruhe.

Les Pays-Bas, qui participaient initialement au financement du projet, décidèrent néanmoins d'organiser leur propre système de contrôle de leur espace aérien à Schiphol.

En dehors du contrôle, Eurocontrol, s'est vu attribuer d'autres missions importantes : entre autres la formation (Institut à Luxembourg), la planification et la recherche (Centre à Brétigny) et, depuis 1970, la perception et la répartition des redevances de route dues par les usagers pour les services mis à leur disposition dans les différents espaces aériens (Service de perception à Bruxelles).

La Convention de 1963 a expiré le 28 février 1981. Les Etats membres ont travaillé plusieurs années à l'actualisation de la Convention, qui se concrétisa, en février 1981, par l'adoption d'un protocole modificatif en vertu duquel le contrôle ne constitue plus la mission essentielle de l'Organisation, mais il peut être effectué moyennant paiement à la demande d'un Etat ou d'un groupe d'Etats. La compétence générale de l'Agence a été étendue à l'ensemble de l'espace aérien.

Les quatre Etats qui avaient confié le contrôle de leur espace aérien supérieur à l'Agence, ont décidé de maintenir le centre international de Maastricht tout en permettant à l'Allemagne de nationaliser le centre de Karlsruhe à partir du 1^{er} janvier 1984.

Après de longues négociations concernant les tâches futures du centre de Maastricht, les quatre Etats décidèrent d'abord, en 1982, de confier à Maastricht la sécurité de l'espace aérien supérieur au « flight level » 300. En septembre 1983, ils jugèrent toutefois préférable de confier à Maastricht la sécurité de l'ensemble du trafic de route et de faire effectuer le contrôle d'approche par les centres nationaux.

Eu égard à certaines expériences peu agréables quant au respect des engagements, la Belgique avait entre-temps chargé un bureau d'études américain d'élaborer une formule permettant d'assurer la sécurité de l'espace aérien national pour le cas où il n'y aurait pas d'accord avec les partenaires. Etant donné l'état d'avancement de l'étude en question, il faudra décider bientôt de l'abandonner ou d'y associer l'industrie.

La Belgique a opté résolument pour la solution internationale pour autant que celle-ci ne nuise pas à ses intérêts, ce qui implique que nos partenaires versent scrupuleusement leur contribution.

Il a été décidé de répartir la charge financière du centre, pendant une période transitoire, de la façon suivante : 3/7 pour la Belgique et le Luxembourg, 3/7 pour l'Allemagne et 1/7 pour les Pays-Bas. Les Pays-Bas contribuent bien qu'ils ne bénéficient d'aucun service de Maastricht.

La date d'expiration de la période transitoire devra être fixée dans le cadre de négociations avec les autres Etats membres. Les quatre Etats devront établir de commun accord la clef de répartition des charges qui sera applicable après cette période.

En ce qui concerne les dépenses d'investissement et les frais généraux, une clef de répartition équitable pourrait tenir compte du nombre d'agents attribuables dans chaque secteur, ainsi qu'il a été prévu pour 1995, lorsque les trois espaces aériens seront couverts par le centre de Maastricht. La répartition est basée sur le coût des services rendus par le centre à chacun des secteurs.

Ces précisions étaient nécessaires afin de permettre une meilleure compréhension du problème d'Eurocontrol. L'avenir de Maastricht est un problème sans rapport avec l'approbation des deux actes internationaux dont il est question en l'occurrence.

La Convention « Eurocontrol » modifiée ne nous oblige en rien mais nous permet d'utiliser Maastricht, ce que nous ferons si ce

Reeds in 1964 bleek dat noch Frankrijk, noch het Verenigd Koninkrijk ermede konden instemmen controlefuncties toe te vertrouwen aan Eurocontrol. België, Duitsland, Luxemburg en Nederland kwamen overeen de controle over hun hoger luchtruim door het Agentschap te laten uitoefenen en daarvoor twee centra, Maastricht en Karlsruhe, te laten uitrusten.

Nederland, dat van in het begin financieel aan het opzet deelnam, verkoos echter met een eigen systeem, vanuit Schiphol, toezicht te houden over zijn luchtruim.

Eurocontrol kreeg, naast de controlefunctie, ook nog andere belangrijke taken toegewezen : o.m. opleiding (Instituut te Luxemburg), planning en onderzoek (Centrum te Brétigny) en sedert 1970, het innen en herverdelen van de « en route »-heffingen, te betalen door de gebruikers voor de ter beschikking gestelde diensten in de onderscheiden luchtruimen (Heffingendienst te Brussel).

Het Verdrag van 1963 verliep op 28 februari 1981. Reeds jaren hebben de Lidstaten getracht het Verdrag aan de werkelijkheid aan te passen, wat gebeurde in februari 1981 via een wijzigingsprotocol. Hierdoor is de controlefunctie niet meer de essentiële taak voor de Organisatie maar mag ze nog op vraag van een Staat of groep van Staten, tegen betaling uitgevoerd worden. De algemene bevoegdheid van het Agentschap werd tot het gehele luchtruim uitgebreid.

De vier Staten, die hun hoger luchtruim aan het Agentschap hadden toevertrouwd, beslisten het internationale centrum te Maastricht te behouden maar lieten toe dat Duitsland vanaf 1 januari 1984 het centrum te Karlsruhe nationaliseerde.

Na lange onderhandelingen over de toekomstige taken van het centrum te Maastricht, besloten de vier Staten in 1982 vooreerst Maastricht te belasten met de beveiliging in het hoger luchtruim boven FL (flight level) 300. In september 1983 verkozen ze Maastricht alle « en route »-verkeer te laten beveiligen en de nationale centra de naderingscontrole te laten uitvoeren.

België, dat enige onprettige ervaringen had inzake het naleven van gedane beloften, had inmiddels een Amerikaans studiebureau ermede belast een oplossing uit te werken voor een nationale luchtbeveiliging, indien geen akkoord met de partners werd verwezenlijkt. De studie is zover gevorderd dat eerlang moet beslist worden ze niet verder te zetten of de industrie erbij te betrekken.

België heeft resoluut de internationale oplossing gekozen, in zoverre zij onze belangen niet schaadt. Dit veronderstelt dat onze partners eerlijk hun aandeel bijdragen.

Er werd beslist, gedurende een overgangsperiode, de kosten van het centrum als volgt te verdelen : 3/7en voor België en Luxemburg, 3/7en voor Duitsland en 1/7e voor Nederland. Nederland draagt bij hoewel het van Maastricht geen diensten ontvangt.

Over het einde van de overgangsperiode moet met de andere Lidstaten onderhandeld worden. De verdeelsleutel der kosten, na deze overgangsperiode, moet tussen de vier Staten overeengekomen worden.

Wat de investeringskosten en « overhead »-kost betreft zou een rechtvaardige verdeelsleutel kunnen rekening houden met de toewijsbare personeelsbezetting per sector, zoals gepland voor 1995, het zgn. « scenario 1995 », wanneer de drie luchtruimen door het Maastricht-centrum zullen beveiligd worden. De verdeling stoelt op de kosten van de diensten die door het centrum aan elke sector worden verstrekt.

Deze uitleg was nodig om de Eurocontrol-problematiek beter te begrijpen. De toekomst van Maastricht is een andere aangelegenheid dan het goedkeuren van de twee voorliggende Verdragen.

Het gewijzigde Eurocontrol-verdrag verplicht ons niet maar laat toe Maastricht te gebruiken. Zulks zal gebeuren als het voor

n'est pas désavantageux pour nous. Les conditions font encore l'objet de négociations avec nos partenaires.

Le deuxième Accord règle la perception et la répartition des redevances de route et est indispensable pour que les Etats signataires puissent recouvrer les frais exposés à charge des usagers. Cet Accord ne préjuge en rien de la décision qui sera prise à l'égard de Maastricht.

II. — Discussion

Un membre fait remarquer que la Chambre a examiné plusieurs fois le problème d'Eurocontrol au cours des derniers mois. Il semble que la Belgique n'ait pas de position constante en cette matière. Il y a un consensus au sujet du caractère supranational des redevances de route et de la compétence de décision.

Il existe une divergence de vues entre les contrôleurs parce que ceux qui effectuent les contrôles de route sont mieux rémunérés que ceux qui assurent le contrôle d'approche qui constitue une tâche plus délicate.

Il existe également des divergences de vues entre les Etats membres.

La contribution de la Belgique augmentera considérablement du fait que les Pays-Bas et le Nord de l'Allemagne seront soustraits au contrôle commun. De plus, les Pays-Bas qui ne ratifieront probablement pas cet Accord, souhaitent néanmoins que le matériel électronique soit fourni par des entreprises néerlandaises. Les Pays-Bas et l'Allemagne veulent en outre nommer une partie des membres du personnel.

L'orateur reste partisan d'« Eurocontrol » pour autant que tous les partenaires respectent leurs engagements et que la Belgique obtienne une part équitable des commandes de matériel et de l'effectif du personnel.

Il demande que le Ministre fasse connaître clairement sa position à cet égard. Il demande également si le centre de contrôle de Beek (Maastricht) sera maintenu et comment seront réglés les problèmes avec les Pays-Bas à présent qu'il a été annoncé que le contrôle de la circulation aérienne sera organisé à Schiphol.

Le Ministre des Communications rappelle que la Convention Eurocontrol constitue un traité-cadre qui permet, sans toutefois imposer aucune obligation formelle, d'organiser un contrôle international de la circulation aérienne à Maastricht.

Le contrôle de la circulation aérienne à Beek constitue une des six activités d'Eurocontrol. Ce contrôle s'effectue au moyen d'installations radar, d'ordinateurs et de stations de contrôle. La France, l'Angleterre et l'Irlande ont quitté Eurocontrol, de sorte que le centre de Beek ne contrôle plus que l'espace aérien des pays du Benelux et du Nord de la République fédérale d'Allemagne. Le système de contrôle de l'espace aérien supérieur ne sera plus utilisable à partir de 1988. Il faudrait quatre à cinq ans pour le remplacer. Fallait-il moderniser Beek ou nous retirer d'Eurocontrol ? Les Pays-Bas disposent d'un nouveau système depuis 1980, la R.F.A. depuis cette année.

Il a été demandé à un bureau d'études connu s'il était possible de sauvegarder la coopération supranationale qui est très importante pour notre pays.

Le 12 septembre 1983, les Pays-Bas, la R.F.A., la Belgique et le Luxembourg se sont mis d'accord pour organiser un contrôle aérien commun, centralisé à Beek, à très faible altitude de manière à pouvoir contrôler la plupart des vols. En avril 1984, une nouvelle réunion a eu lieu à Paris en vue d'adapter l'accord, l'administration néerlandaise s'étant prononcée pour l'organisation d'un contrôle national. Il est inexact d'affirmer que nous ne serons pas en mesure d'effectuer le contrôle additionnel en 1988-89.

Il ne faudra pas licencier de contrôleurs aériens à brève échéance.

ons niet nadelig is. Over de voorwaarden wordt met onze partners verder onderhandeld.

Het tweede Verdrag regelt het innen en verdelen van de « en route »-heffingen en is voor deelnemende Staten onontbeerlijk om de lasten op de gebruikers te kunnen verhalen. Dit Verdrag laat elke beslissing ten aanzien van Maastricht open.

II. — Bespreking

Een lid doet opmerken dat in de afgelopen maanden Eurocontrol meermaals ter sprake kwam in de Kamer. België heeft blijkbaar een wisselende houding t.a.v. deze problematiek. Er is een consensus over het supranationale karakter van de « en route »-heffingen en de beslissingsbevoegdheid.

Onder verkeerscontroleurs heerst een meningsverschil omdat zij die « en route »-controle uitvoeren, een hogere wedde hebben dan hun collega's belast met de meer delicate « approach »-controle.

Ook onder de Lidstaten heersen meningsverschillen.

De Belgische bijdrage zal aanzienlijk stijgen omdat Nederland en Noord-Duitsland aan de gemeenschappelijke controle zullen onttrokken worden. Daarenboven wenst Nederland, dat het onderhavige verdrag wellicht niet zal bekrachtigen, toch het elektronisch materiaal door eigen bedrijven te laten leveren. Nederland en Duitsland willen ook hun aandeel in de personeelsbenoemingen.

Spreeker blijft voorstander van de Eurocontrolopllossing maar op voorwaarde dat alle partners de afspraken naleven en België een rechtmatig aandeel krijgt in de bestellingen van materieel en in de personeelsbezetting.

Het lid vraagt dat de Minister duidelijk zijn houding daarover zou mededelen. Tevens wenst hij te vernemen of het controlecentrum in Beek (Maastricht) zal blijven en hoe de problemen met Nederland zullen geregeld worden, nu werd aangekondigd dat de verkeersleiding in Schiphol zal worden uitgebouwd.

De Minister van Verkeerswezen herinnert eraan dat de Eurocontrolovereenkomst een kaderverdrag is dat de mogelijkheid biedt, zonder formele verplichting, tot internationale luchtverkeersleiding in Maastricht.

Eén van de zes activiteiten van Eurocontrol is de luchtverkeersleiding in Beek. Deze geschiedt door middel van radar, computers en controlestations. Frankrijk, Engeland en Ierland hebben zich losgemaakt van Eurocontrol, zodat voor Beek alleen het luchtruim van Noord-Duitsland en de Beneluxlanden overblijft. In 1988 zal het begeleidingssysteem voor de hogere regionen niet meer bruikbaar zijn. De vervanging ervan vergt vier à vijf jaar. Moesten we Beek moderniseren of ons uit Eurocontrol terugtrekken ? Nederland heeft een nieuw systeem vanaf 1980, Duitsland vanaf 1984:

Aan een bekend studie bureau werd gevraagd of er een kans was om de voor ons belangrijke supranationale samenwerking te redden.

Op 12 september 1983 werden Nederland, Duitsland, België en Luxemburg het eens om de controle gemeenschappelijk te verrichten, met centralisering te Beek, op een zeer laag niveau, waar de meeste vluchten kunnen gecontroleerd worden. In april 1984 werd er te Parijs vergaderd met het oog op een bijwerking, aangezien o.m. de Nederlandse administratie een nationale controle verkiest. Het is onjuist te beweren dat wij in 1988-1989 de bijkomende controle niet aankunnen.

In de nabije toekomst zullen geen verkeersleiders moeten ontslagen worden.

Les 88 contrôleurs qui seront transférés ne seront toutefois pas remplacés.

Le présent protocole garantit la participation financière d'autres pays, même si ceux-ci n'adhèrent qu'ultérieurement à la Convention.

Un membre se réfère au rapport du Sénat (Doc. n° 401/2, p. 6) dont il ressort que le transfert de toutes les fonctions de contrôle aérien s'effectuera comme suit :

La Belgique procédera au transfert de ses compétences dans ce domaine dès que possible et au plus tard en 1988-1989; les Pays-Bas feront de même dès qu'Eurocontrol sera en mesure de prendre en charge ces fonctions pour l'espace aérien néerlandais. La République fédérale d'Allemagne sera à même d'effectuer le transfert vers 1995.

L'orateur souligne que la Belgique sera donc le seul pays à transférer immédiatement ses compétences, alors que le Ministre a déclaré que la Convention n'entraîne aucune obligation. Bien qu'il ne soit pas opposé à la ratification de la Convention, l'intervenant demande s'il est pour autant nécessaire que notre pays soit le seul à l'exécuter. Il aimerait connaître également les répercussions financières de cette politique.

Un autre membre rappelle que le budget de la Régie des voies aériennes pour 1984 prévoit, pour le projet CANAC, un montant de 250 millions, dont 210 millions devront être payés en 1984 en cas d'exécution dudit projet. La réalisation de ce projet rapportera 3 milliards à l'industrie belge.

Il est évident que la Belgique a financièrement intérêt à participer à Eurocontrol. Mais qu'advient-il si les Pays-Bas refusent d'adhérer à la Convention ? Il serait inconcevable que ces derniers tirent des avantages financiers d'un contrôle aérien auquel ils ne participent pas.

L'orateur regrette enfin le manque d'unité de vues au niveau européen, qui empêche la réalisation d'un contrôle vraiment supranational.

Le Ministre rappelle une nouvelle fois que la Convention constitue un accord de principe qui permet l'organisation d'un contrôle aérien international.

Il s'agit en l'occurrence de modifier la Convention internationale qui a institué, il y a une vingtaine d'années, l'organisation Eurocontrol. Il sera désormais possible de conclure, dans le cadre de cette Convention, des accords bilatéraux et multilatéraux en vue d'organiser certaines activités additionnelles, sur base d'un financement et d'une organisation spécifiques.

Il est évident que le contrôle de la sécurité aérienne dans un espace aérien aussi réduit que celui de notre pays doit être organisé au niveau supranational.

Notre centre de contrôle aérien sera techniquement dépassé en 1988-1989 et il faudra donc envisager l'acquisition d'un nouvel équipement. En outre, la Belgique devra collaborer avec d'autres pays afin de permettre un contrôle supranational efficace. C'est pourquoi le Gouvernement a tenu à inviter les Pays-Bas, le Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne à relancer conjointement le centre de contrôle de Beek-Maastricht.

Il s'agit d'avoir la certitude que le centre de Maastricht continuera à assurer le contrôle de la circulation aérienne au-dessus d'un certain niveau de l'espace aérien. D'autre part, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne et le Luxembourg doivent avoir la certitude que notre espace aérien sera contrôlé d'une manière offrant toute garantie en matière de sécurité. C'est pourquoi les négociations se poursuivent très activement avec nos partenaires.

Le Luxembourg a terminé la procédure de ratification, la République fédérale d'Allemagne est pratiquement arrivée au même résultat, mais les Pays-Bas sont confrontés à de nombreux difficultés.

Le siège d'Eurocontrol est établi à Bruxelles, ce qui apporte des avantages considérables à notre pays.

Weliswaar zullen 88 controleurs worden overgeheveld en zullen er geen nieuwe worden aangeworven.

Het voorliggende protocol biedt de zekerheid dat andere landen zullen medebetalen, zelfs al treden zij later toe.

Een lid verwijst naar het Senaatsverslag (*Stuk* nr. 401/2, blz. 6) waaruit blijkt dat het overhevelen van alle verkeersleidingstaken naar Maastricht als volgt zal gebeuren :

België zal zijn bevoegdheid zo spoedig mogelijk moeten overdragen en uiterlijk in 1988-1989; Nederland zal dit ook doen zodra Eurocontrol in staat is deze taken voor het Nederlandse luchtruim over te nemen. De Bondsrepubliek Duitsland zal de overdracht rond 1995 kunnen tot stand brengen.

Spreeker onderstreept dat België dus alleen onmiddellijk zijn bevoegdheden zal overdragen, hoewel de Minister verklaard heeft dat het verdrag tot niets verplicht. Hij heeft geen bezwaar tegen het goedkeuren van het verdrag maar is het nodig het als enig land uit te voeren en wat betekent zulks financieel ?

Een ander lid herinnert eraan dat op de begroting voor 1984 van de Regie der Luchtwezen, 250 miljoen is uitgetrokken voor het CANAC-project, waarvan 210 miljoen moeten betaald worden in 1984, indien het wordt uitgevoerd. De verwezenlijking ervan zal de Belgische nijverheid 3 miljard opbrengen.

Het is duidelijk dat onze deelname aan Eurocontrol financieel gunstig is voor België. Wat zal er echter gebeuren indien Nederland weigert toe te treden ? Het gaat toch niet op dat Nederland financieel voordeel zou halen uit een verkeersleiding waar het niet aan deelneemt.

Spreeker betreurt tenslotte het gebrek aan Europese eensgezindheid, waardoor geen werkelijk supranationale controle werd verwezenlijkt.

De Minister herinnert er nogmaals aan dat het verdrag een principe-akkoord is dat een internationale controle mogelijk maakt.

Het gaat hier om een wijziging van het internationaal verdrag waardoor een twintigtal jaar geleden Eurocontrol werd opgericht. Voortaan zullen in het kader van het verdrag, bilaterale en multilaterale overeenkomsten mogelijk worden voor een aantal bijkomende activiteiten, met een eigen financiering en een eigen organisatie.

In een klein luchtruim als het onze moet de veiligheidscontrole van de vluchten vanzelfsprekend supranationaal gebeuren.

Uit technisch oogpunt zal ons luchtcontrolecentrum in 1988-1989 achterhaald zijn en zal men aan nieuwe outillering moeten denken. Bovendien zal België met andere landen moeten samenwerken om tot een doeltreffende supranationale controle te komen. De Regering heeft daarom Nederland, Luxemburg en de Bondsrepubliek er willen toe aanzetten het centrum in Beek-Maastricht samen nieuw leven in te blazen.

Het komt erop aan zeker te zijn dat het centrum te Maastricht verder het verkeer boven een bepaalde drempel in het luchtruim zal blijven controleren. Bovendien moeten Nederland, de Duitse Bondsrepubliek en Luxemburg de overtuiging hebben dat ons luchtruim op een veilige manier wordt gecontroleerd. Er wordt daarover druk overlegd met onze partners.

Luxemburg heeft de bekrachtigingsprocedure beëindigd, de Bondsrepubliek vrijwel, maar in Nederland zijn er heel wat moeilijkheden gerezen.

De zetel van Eurocontrol is in Brussel gevestigd wat belangrijke voordelen meebrengt voor België.

Le Ministre est partisan d'un contrôle supranational pour autant que les intérêts belges soient sauvegardés.

Malgré la décision qui a été prise en faveur de Beek, le Ministre a fait inscrire au budget, par souci de sécurité, les crédits qui devront éventuellement être affectés au projet CANAC. Il fallait, en effet, tenir compte du coût de la nouvelle tour de contrôle et des dépenses de personnel, qui seront plus élevés à Beek qu'à Zaventem.

L'industrie belge ne perdra de ce fait aucune commande. Les commandes pour le centre de Beek constituent au contraire une précieuse référence internationale. Eu égard aux dispositions en vigueur en matière de concurrence, il est plus avantageux pour l'industrie belge d'être présente à Beek.

En cette matière, il faut éviter le corporatisme ainsi que le nationalisme étroit; mais nous devons veiller à ce que nos partenaires exécutent intégralement leur part du contrat.

∴

L'article unique est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. VAN ELEWYCK.

Le Président,
F. GROOTJANS.

De Minister is voorstander van een supranationale controle voor zover de Belgische belangen gevrijwaard worden.

Ondanks de beslissing die ten gunste van Beek werd genomen, heeft de Minister, veiligheidshalve, op de begroting de eventuele uitgaven voor het CANAC-project uitgetrokken. Hij diende immers rekening te houden met de kostprijs van de nieuwe verkeersleidingstoren en met de personeelskosten die in Beek hoger uitvallen dan in Zaventem.

De Belgische industrie zal daardoor geen bestellingen verliezen. Integendeel, bestellingen voor Beek zijn een belangrijke internationale referentie. Met de vigerende bepalingen inzake de concurrentie is het voor de Belgische nijverheid voordeliger te Beek aanwezig te zijn.

In deze zaak moeten zowel corporatisme als eng nationalisme worden vermeden. Wij moeten wel toezien dat onze partners hun deel van het contract volledig naleven.

∴

Het enig artikel wordt eenparig aangenomen.

De Rapporteur,
J. VAN ELEWYCK.

De Voorzitter,
F. GROOTJANS.