

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1989-1990**

21 MAART 1990

**Ontwerp van wet betreffende
de luchtvaartondernemingen****VERSLAG****NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER CARDOEN****I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER**

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeers-
wezen en Institutionele Hervormingen licht eerst nog
eens opzet en draagwijdte van dit ontwerp toe, aan de
hand van de verklarende nota die hierna volgt.

I. Huidige toestand: monopolie van Sabena

1. Het alleenrecht voor Sabena werd ingevoerd bij
de wet van 6 april 1949, verschenen in het *Belgisch
Staatsblad* van 21 april 1949. Hierbij werd voor
geheel haar duur de alleenvergunning ingebracht van
het geregeld luchtvervoer van personen, poststukken
en goederen op Belgisch grondgebied, zowel in bin-
nenverkeer als in internationaal verkeer.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter; Appeltans, Bosmans,
Bouchat, Claey's, Clerdent, De Bondt, Dehousse, De Seranno, Gevenois,
Hotyat. Op 't Eynde, Schellens, Vanderborght, Vandermarliere, Verschueren,
Wintgens en Cardoen, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Cools, Didden, Diegenant, Eicher, Falise,
Hofman, Holsbeke, Priëls en Seeuws.

3. Andere senator : de heer Vaes.

R. A 14978*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :****898-1 (1989-1990) : Ontwerp van wet.****SENAT DE BELGIQUE****SESSION DE 1989-1990**

21 MARS 1990

**Projet de loi relatif aux
entreprises de transports aériens****RAPPORT****FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE
PAR M. CARDOEN****I. EXPOSE DU MINISTRE**

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Commu-
nications et des Réformes institutionnelles com-
mence par expliquer l'objet et la portée du projet, à la
lumière de la note explicative suivante.

I. Situation actuelle : monopole de la Sabena

1. Le droit exclusif de la Sabena a été institué par la
loi du 6 avril 1949, publiée au *Moniteur belge* du
21 avril 1949. Cette loi faisait apport à la Sabena,
pour toute sa durée, de la concession exclusive des
transports aériens réguliers des personnes, des objets
postaux et des marchandises en territoire belge, tant
en service intérieur qu'en service international.

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Grosjean, président; Appeltans, Bosmans,
Bouchat, Claey's, Clerdent, De Bondt, Dehousse, De Seranno, Gevenois,
Hotyat. Op 't Eynde, Schellens, Vanderborght, Vandermarliere, Verschueren,
Wintgens et Cardoen, rapporteur.

2. Membres suppléants : de heren Cools, Didden, Diegenant, Eicher, Falise,
Hofman, Holsbeke, Priëls et Seeuws.

3. Autre sénateur : M. Vaes.

R. A 14978*Voir :***Document du Sénat :****898-1 (1989-1990) : Projet de loi.**

2. Van deze monopoliepositie wordt slechts afge-
weken in bilaterale akkoorden, waarbij vreemde
luchtvaartmaatschappijen gemachtigd worden gere-
geld vervoer van en naar België te organiseren, op
voorwaarde dat aan Sabena op wederkerige basis ge-
lijkaardige rechten worden verleend in het land van
de vreemde luchtvaartmaatschappij.

Deze bilaterale akkoorden vinden hun juridische
basis in artikel 6 van het « Verdrag inzake de Interna-
tionale Burgerlijke Luchtvaart » (Overeenkomst van
Chicago) van 7 december 1944, in België goedgekeurd
bij wet van 30 april 1947.

3. Het gevolg van deze wettelijke bepaling is dan
ook dat sedertdien — abstractie makend van de bila-
terale akkoorden — op het Belgisch grondgebied de
exploitatie van geregelde diensten, zowel door
vreemde als door andere Belgische luchtvaart-
maatschappijen, totaal uitgesloten is.

4. Aan de grondslag van deze beslissing om aan
Sabena een monopolie te geven, lagen toen vooral
volgende overwegingen:

— de beperktheid van de Belgische markt, waar-
door het eigenlijk onmogelijk is eenzelfde lijn op een
rendabele wijze te laten exploiteren door meerdere
Belgische luchtvaartmaatschappijen;

— het nationalistisch belang dat toen gehecht
werd aan het bestaan van een *flag carrier*. De door
deze laatste verzorgde dienstverlening kreeg eigenlijk
het karakter van openbare dienst toebedeeld. Hier-
door werd deze moreel verplicht weinig rendabele,
soms verlieslatende lijnen te exploiteren, wat moei-
lijk kon verwacht worden van een vervoerder die zui-
ver commerciële belangen op het oog heeft.

Hier kan trouwens aan toegevoegd worden dat
België op dat ogenblik zeker niet het enige land was
dat een monopolie voorzag ten voordele van zijn
nationale luchtvaartmaatschappij.

II. Europese reglementering

1. In het kader van het proces tot eenmaking van
de Europese Gemeenschap werden geleidelijk aan
een aantal bepalingen aangenomen die het systeem
van monopolies stapsgewijze zullen doen verdwij-
nen.

2. Achtereenvolgens werden reeds volgende be-
schikkingen genomen:

a) *Richtlijn 83/416/E.E.G. van 25 juli 1983*

Maakt, op enkele uitzonderingen na, verbindin-
gen tussen regionale luchthavens van de E.G. vrij, op
voorwaarde dat o.m. de gebruikte vliegtuigen niet
meer dan 70 passagiersstoelen hebben of dat hun
maximaal bij opstijging toegelaten gewicht niet meer
dan 30 ton bedraagt. Deze richtlijn laat evenwel uit-

2. Il n'est dérogé à cette position de monopole que
dans des accords bilatéraux, par lesquels des compa-
gnies aériennes étrangères sont autorisées à organiser
le transport régulier de et vers la Belgique, à condition
que la Sabena obtienne, à titre de réciprocité, des
droits similaires dans le pays de la compagnie
aérienne étrangère.

Ces accords bilatéraux trouvent leur base légale
dans l'article 6 de la « Convention relative à l'aviation
civile internationale » (Convention de Chicago) du
7 décembre 1944, approuvée en Belgique par la loi du
30 avril 1947.

3. Cette disposition légale a pour conséquence que
depuis lors — abstraction faite des accords bilaté-
raux — l'exploitation sur le territoire belge de servi-
ces réguliers, tant par des compagnies aériennes
étrangères que par d'autres compagnies belges, est
totalement exclue.

4. La décision d'octroyer le monopole à la Sabena
s'est principalement fondée, en son temps, sur les con-
sidérations suivantes:

— l'exiguïté du marché belge, rendant véritable-
ment impossible à ce moment l'exploitation rentable
d'une même ligne par plusieurs compagnies aériennes
belges;

— l'intérêt nationaliste, dépendant à l'époque de
l'existence d'un *flag carrier*. Au service offert par ce
dernier, il était en fait décerné un caractère de service
public et il se devait dès lors moralement d'exploiter
des lignes peu rentables, et parfois même déficitaires,
ce que l'on peut difficilement attendre d'un transpor-
teur qui a des aspirations purement commerciales.

On peut encore ajouter que la Belgique, à ce
moment, n'était certainement pas le seul pays qui
avait prévu un monopole en faveur de sa compagnie
aérienne nationale.

II. Réglementation européenne

1. Dans le cadre du processus d'unification de la
Communauté européenne, certaines dispositions
légales ont progressivement été prises, de telle sorte
que petit à petit, le système des monopoles dis-
paraîtra.

2. Successivement, les dispositions suivantes ont
été prises:

a) *Directive 83/416/C.E.E. du 25 juillet 1983*

Elle libéralise, à quelques exceptions près, les liai-
sons entre les aéroports régionaux de la C.E., à condi-
tion qu'entre autres la capacité des aéronefs utilisés ne
dépasse pas 70 sièges ou leur poids maximal autorisé
au décollage ne dépasse pas 30 tonnes. Cependant,
cette directive n'affecte expressément pas les rela-

drukkelijk de relaties tussen een lid-staat en zijn eigen luchtvaartmaatschappijen ongemoeid. M.a.w. de Belgische Staat kan een eventuele aanvraag van een Belgische luchtvaartmaatschappij om bijvoorbeeld de lijn Luik-Turijn uit te baten, weigeren, wat niet kan indien een Italiaanse maatschappij eenzelfde machtiging zou aanvragen.

b) Beschikking 87/602/E.E.G. van 14 december 1987

Deze beslissing maakt deel uit van het zgn. « Eerste Luchtvaartpakket », m.b.t. het geregeld Intracom-munautair passagiersvervoer. Dit pakket omvatte bepalingen aangaande:

- de toepassing van de concurrentieregels;
- de tarieven;
- de verdeling van de capaciteit;
- de toegang tot de markt (beslissing 87/602/E.E.G.);

In toepassing van deze laatste beschikking, worden ook de verbindingen tussen regionale luchthavens en nationale luchthavens (categorie I) vrijgemaakt, waarbij daarenboven alleen nog de beperking van de 70 passagiersstoelen werd behouden. Opnieuw laat deze beschikking de betrekkingen tussen een Lid-Staat en zijn eigen luchtvaartmaatschappijen onverlet.

c) Tweede luchtvaartpakket

Terloops weze hierbij aangestipt dat in september 1989 de Europese Commissie een voorstel heeft neergelegd (pakket Van Miert) over de tweede fase van de liberalisatie van de burgerluchtvaart in de E.G. (in afwachting dat de eenmaking ervan wordt voltooid). Dit voorstel slaat onder meer op de vier elementen van het eerste pakket. Hierbij wordt onder meer voorzien dat de capaciteitsbeperking inzake de te gebruiken vliegtuigen wordt opgetrokken tot 100 stoelen, terwijl ook een verlaging wordt voorzien van de drempels inzake de meervoudige aanwijzing. Hieronder dient verstaan te worden dat een Lid-Staat de aanwijzing aanvaardt door een andere Lid-Staat van twee of meer van diens luchtvaartmaatschappijen om een geregelde luchtdienst te onderhouden tussen een luchthaven op zijn grondgebied en een luchthaven op het grondgebied van die andere Lid-Staat.

In de tekst inzake de toegang tot de markt werd oorspronkelijk een specifieke bepaling ingelast aangaande de relaties van een Lid-Staat met zijn eigen luchtvaartmaatschappijen. Over deze bepaling was er hoegenaamd geen eensgezindheid, zodat de Transportministers in hun vergadering van 4 en 5 december 1989 dan ook besloten hebben de toepassing van deze bepaling uit te stellen tot 1 juli 1992. In afwachting hiervan blijft dan ook de nu vigerende beschikking

tions entre un Etat membre et ses propres transports aériens. En d'autres termes, l'Etat belge peut refuser une demande éventuelle d'une compagnie aérienne belge d'exploiter, par exemple, la ligne Liège-Turin, ce qui n'est pas possible si une compagnie italienne sollicitait une telle autorisation.

b) Décision 87/602/C.E.E. du 14 décembre 1987

Cette décision fait partie de ce que l'on appelle le « premier paquet aéronautique » applicable au transport régulier communautaire de passagers. Ce paquet comprenait des dispositions relatives :

- à l'application des règles de concurrence;
- aux tarifs;
- au partage de capacité;
- à l'accès au marché (décision 87/602/CEE);

Application de cette dernière disposition, les liaisons entre les aéroports régionaux et les aéroports nationaux (catégorie I) ont également été libéralisées, retenant en outre uniquement la limitation de la capacité des 70 sièges. Cette disposition laisse à nouveau libres les relations entre un Etat membre et ses propres compagnies aériennes.

c) Deuxième paquet aéronautique

Il y a lieu de souligner en passant qu'en septembre 1989, la Commission européenne a déposé une proposition (paquet Van Miert) concernant la deuxième phase de la libéralisation de l'aviation civile dans la Communauté (dans l'attente de l'achèvement de son unification). Cette proposition reprend notamment les quatre éléments du premier paquet. A cet égard, il est notamment prévu pour les avions à utiliser que la limite de capacité est portée à 100 sièges, tandis qu'un abaissement des seuils est également prévu en matière de désignation multiple. A ce propos, il y a lieu de comprendre qu'un Etat membre accepte la désignation par un autre Etat membre de deux ou plus de ses compagnies aériennes pour entretenir un service aérien régulier entre un aéroport sur son territoire et un aéroport sur le territoire de cet autre Etat membre.

Dans les mesures proposées concernant l'accès au marché, une disposition spécifique avait originellement été insérée à propos des relations d'un Etat membre avec ses propres compagnies aériennes. Cette disposition a toutefois été loin de faire l'unanimité, de telle sorte que les Ministres des Transports, réunis en conseil les 4 et 5 décembre 1989, ont dès lors décidé de postposer l'application de cette disposition au 1^{er} juillet 1992. Dans l'attente de quoi, la décision

van toepassing, nl. dat de relaties tussen een Lid-Staat en zijn eigen maatschappijen onverlet worden gelaten.

In dit tweede pakket wordt inzake de toegang tot de markt een belangrijke uitbreiding voorzien van de vijfde vrijheidsrechten, nl. tot 50 pct. van de jaarlijkse zetelcapaciteit van de derde en de vierde vrijheidsdiensten aan welke de vijfde vrijheidsdienst voorafgaat of er op volgt en tot diensten tussen luchthavens van categorie I (waar er vroeger steeds een regionale luchthaven diende ingeschakeld te zijn).

III. Hervorming der instellingen — Regionalisering

1. Krachtens het artikel 4, § 11, van de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen worden « de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en vliegvelden, met uitzondering van de luchthavens Brussel-Nationaal, overgedragen naar de Gewesten ».

2. In de Memorie van Toelichting werd in dat verband onder meer bepaald: « Het verkeer op de regionale luchthavens en op de openbare vliegvelden en de rechten, die er betrekking op hebben zullen het voorwerp uitmaken van overleg met de Gewesten. In het kader van dat overleg zullen de maatregelen, die inzake luchtvaart tot de nationale bevoegdheid blijven behoren, en die een verhoging van de rentabiliteit van die luchthavens verhinderen, onderzocht en aangepast worden. In het bijzonder zal de Regering wijzigingen aanbrengen aan het monopolie van Sabena inzake verkeersrechten binnen de E.G. met het oog op het meer rendabel maken van de regionale luchthavens. »

3. Het is dan ook precies met het oog op de tenuitvoerlegging van deze laatste beleidsmaatregel dat het wetsontwerp werd ingediend.

IV. Beschrijving van het wetsontwerp

A. Procedure van totstandkoming

1. De Ministerraad besliste in de vergadering van 16 december 1988 dat het ontwerp, zonder goedkeuring ten gronde, voor advies aan de Raad van State mocht worden verzonden.

2. In zijn advies d.d. 17 maart 1989 stelde de Raad van State dat ter zake nog geen overleg werd gepleegd met de Gewesten en dat het ontwerp derhalve nog niet gereed was voor behandeling door de afdeling Wetgeving.

actuellement en vigueur reste d'application, à savoir que les relations entre un Etat membre et ses propres compagnies ne sont pas affectées.

Ce deuxième paquet prévoit notamment une importante extension des droits à la cinquième liberté, à savoir, d'une part, jusqu'à 50 p.c. de la capacité annuelle en sièges des services de la troisième et de la quatrième liberté que le service de la cinquième liberté précède ou suit et, d'autre part, l'extension aux services entre aéroports de catégorie I (là où auparavant un aéroport régional devait toujours s'intercaler).

III. Réforme des institutions — Régionalisation

1. Conformément à l'article 4, § 11, de la loi du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, « l'équipement et l'exploitation des aéroports régionaux et des aérodromes publics » ont été transférés aux Régions.

2. Dans l'Exposé des motifs, il est notamment prévu à ce sujet: « Le trafic des aéroports régionaux et des aérodromes publics et les droits y afférents feront l'objet d'une concertation avec les Régions. Dans le cadre de cette concertation, on examinera et on adaptera les mesures qui, en matière de navigation aérienne, demeurent de compétence nationale et qui empêchent la rentabilisation des aéroports régionaux. En particulier, le Gouvernement apportera des modifications au monopole de la Sabena en matière de droits de trafic à l'intérieur de la C.E. afin de rentabiliser les aéroports régionaux. »

3. C'est précisément en vue d'exécuter cette dernière mesure que le projet de loi a été déposé.

IV. Commentaire du projet de loi

A. Procédure suivie

1. Le Conseil des Ministres du 16 décembre 1988 a décidé que le projet pouvait être transmis au Conseil d'Etat, sans approbation quant au fond.

2. En son avis du 17 mars 1989, le Conseil d'Etat a constaté que les Régions n'avaient pas été consultées en cette matière et que le projet n'était donc pas en état d'être examiné par la section de Législation.

3. De dientengevolge gevraagde adviezen van de Gewesten werden samen met een aangepaste Memorie van Toelichting opnieuw voor advies aan de Raad van State overgelegd. Deze stelde evenwel, in zijn advies van 18 december 1989, dat het niet alleen volstaat de Gewesten om hun advies te vragen, maar dat er ook voorafgaand overleg dient gepleegd te worden.

4. Hiermede rekening houdend werd dit wetsontwerp besproken op de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur en vervolgens opnieuw voor advies naar de Raad van State overgezonden. Deze heeft op 6 februari jl. zijn advies ter zake uitgebracht.

5. In zijn vergadering van 16 februari jl. besliste de Ministerraad dat het wetsontwerp ter ondertekening aan het Staatshoofd mag worden voorgelegd, met het oog op de indiening bij de Senaat.

B. Filosofie van het wetsontwerp

1. Het wetsontwerp beoogt in feite de bestaande richtlijnen en beschikkingen van de E.G. betreffende de verdeling van de passagierscapaciteit tussen luchtvaartmaatschappijen in geregelde luchtdiensten tussen Lid-Staten en de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot geregelde luchtdiensten tussen Lid-Staten toepasbaar te maken op Belgische luchtvaartmaatschappijen.

2. Voormelde richtlijnen en beschikkingen stipuleerden inderdaad uitdrukkelijk dat zij de betrekkingen tussen een Lid-Staat en zijn eigen luchtvaartmaatschappijen m.b.t. de verdeling van de capaciteit en de toegang tot de markt onverlet lieten. Dit betekende dan ook dat tot nog toe deze beschikkingen en richtlijnen niet werden toegepast op de Belgische vervoerders, die zodoende verstoken bleven van de voordelen die niet-Belgische luchtvaartmaatschappijen kunnen halen uit de liberalisering van het Europese regionale luchtverkeer.

3. Het ontwerp is bovendien op die wijze opgesteld dat bij koninklijk besluit de wijzigingen die op Europees vlak worden doorgevoerd, ook in de Belgische wetgeving kunnen worden ingevoegd. Dit laat toe de evoluties van de E.G. op de voet te volgen.

4. Over deze uitvoeringsbesluiten zal overleg worden gepleegd met de Gewesten in toepassing van artikel 6, § 3, 6°, van de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

3. Les avis demandés aux Régions, ainsi qu'une version adaptée de l'Exposé des motifs ont à nouveau été transmis pour avis au Conseil d'Etat. Celui-ci, en son avis du 18 décembre 1989, fait cependant valoir qu'il ne suffit pas de demander l'avis des Régions, mais qu'il y a lieu au préalable de procéder à une concertation.

4. Tenant compte de cela, le projet de loi a été discuté à la Conférence interministérielle pour l'infrastructure et les transports, avant d'être renvoyé, pour avis, au Conseil d'Etat. Celui-ci a rendu son avis le 6 février dernier.

5. En séance du 16 février dernier, le Conseil des Ministres a décidé que le projet de loi pouvait être soumis à la signature du Roi, en vue de son dépôt au Sénat.

B. Philosophie du projet de loi

1. En fait, le projet de loi a pour objectif de rendre applicables aux compagnies aériennes belges, les directives et décisions de la C.E. existant au sujet de la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre Etats membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre Etats membres.

2. En effet, les directives et décisions stipulent expressément qu'elles n'affectent pas les rapports entre un Etat membre et ses propres transporteurs aériens en ce qui concerne la répartition des capacités et l'accès au marché. Cela signifiait aussi que jusqu'à présent, ces décisions et directives n'avaient pas été appliquées aux transporteurs belges, qui restaient ainsi exclus des avantages que les compagnies aériennes non belges peuvent retirer de la libéralisation du trafic aérien régional en Europe.

3. En outre, le projet est rédigé de telle façon qu'il permet d'introduire dans la réglementation belge, par arrêté royal, les modifications survenant au niveau européen. Cela permet de suivre à la lettre les évolutions de la C.E.

4. Une concertation à propos de ces arrêtés d'exécution aura lieu avec les Régions en application de l'article 6, § 3, 6°, de la loi du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

C. Bespreking van het ontwerp

Het wetsontwerp omvat drie artikelen:

Artikel 1

a) Dit artikel is het meest essentiële onderdeel van het wetsontwerp: nl. afschaffing van het alleenrecht van Sabena voor het exploiteren van geregeld luchtvervoer van personen, poststukken en goederen, wanneer dit vervoer begint of eindigt op het grondgebied van de Lid-Staten van de E.G. met uitsluiting van vervoerdiensten tussen de grote internationale luchthavens. Bovendien voorziet dit artikel dat het vrijgemaakte verkeer alsnog onderworpen wordt aan bepaalde voorwaarden (vast te stellen bij koninklijk besluit), nl.:

— keuze van type van vliegtuig: capaciteitsbeperking op dit ogenblik vastgesteld op 70 zetels. Het spreekt vanzelf dat de wijzigingen die de E.G. in het tweede luchtvaartpakket in dat verband voorstelt, o.m. de verhoging van de capaciteit tot 100 passagiersstoelen ook in België dadelijk (en eventueel zelfs vóór die datum) zullen van toepassing worden gebracht.

— opleggen van bepaalde drempels om bv. een tweede luchtvaartmaatschappij toe te laten ook op een reeds door Sabena geëxploiteerde lijn te opereren.

Zo voorziet de E.G.-beschikking van 1987 dat de meervoudige aanwijzing op stedenpaarbasis aanvaardbaar is op routes waarop in het voorgaande jaar (voorafgaand dus aan de aanvraag van een tweede maatschappij) meer dan 180 000 passagiers werden vervoerd of meer dan 1 000 retourvluchten worden uitgevoerd. In het ontwerp van tweede pakket wordt voorgesteld deze drempels per 1 januari 1991 te verlagen tot 140 000, respectievelijk 700 en per 1 januari 1992 tot 100 000, respectievelijk 600.

b) het voorgestelde wetsontwerp voorziet bijgevolg alleen een afwijking op het alleenrecht van Sabena voor het geregeld interregionaal Europees verkeer, dus verkeer tussen luchthavens van categorie II onderling of tussen een luchthaven van categorie I en een luchthaven van categorie II, beiden steeds gelegen op het grondgebied van een Lid-Staat van de E.G. Sabena behoudt bijgevolg het alleenrecht voor het geregeld verkeer:

— naar alle luchthavens van categorie I van de Lid-Staten van de E.G.;

— naar alle derde landen.

Wat deze laatste categorie betreft, kan overigens worden gesteld, dat dit verkeer in de meeste Lid-Staten algemenerwijze, via de bilaterale akkoorden, aan de nationale maatschappij wordt voorbehouden.

C. Analyse du projet

Le projet de loi comprend trois articles:

Article 1^{er}

a) Cet article est la partie essentielle du projet de loi, à savoir la suppression du droit exclusif de la Sabena pour l'exploitation du transport aérien régulier des personnes, des objets postaux et des marchandises, lorsque ce transport commence ou se termine sur le territoire des Etats membres de la C.E., à l'exclusion des services de transport entre les grands aéroports internationaux. En outre, cet article prévoit que le transport libéralisé sera encore soumis à certaines conditions, à savoir:

— choix du type d'avion: limitation de capacité fixée en ce moment à 70 sièges. Il va de soi que les modifications proposées à ce propos par la C.E. dans le deuxième paquet aéronautique, notamment l'augmentation de la capacité à 100 sièges-passagers, seront rendues applicables immédiatement (et éventuellement même avant cette date) en Belgique également.

— fixation de certains seuils pour, par exemple, autoriser une deuxième compagnie aérienne à opérer également sur une ligne déjà exploitée par la Sabena.

C'est ainsi que la décision C.E. de 1987 prévoit que la désignation multiple sur la base d'une paire de villes est acceptable sur les liaisons sur lesquelles, au cours de l'année précédente (préalablement donc à la demande d'une deuxième compagnie), ont été transportés plus de 180 000 passagers ou sur lesquelles sont assurés plus de 1 000 vols aller-retour. Dans le projet du deuxième paquet, il est proposé de ramener ces seuils respectivement à 140 000 et 700 au 1^{er} janvier 1991 et à 100 000 et 600 au 1^{er} janvier 1992.

b) Le projet de loi ne prévoit dès lors qu'une dérogation au droit exclusif de la Sabena pour le transport régulier interrégional européen, c'est-à-dire transport entre aéroports de catégorie II entre eux ou entre un aéroport de catégorie I et un aéroport de catégorie II ou vice-versa, tous deux situés sur le territoire d'un Etat membre de la C.E. La Sabena conserve dès lors le droit exclusif pour le transport régulier:

— vers tous les aéroports de catégorie I des Etats membres de la C.E.;

— vers tous les pays tiers.

En ce qui concerne cette dernière catégorie, on peut d'ailleurs relever que ce transport, d'une manière générale, dans la plupart des Etats membres, est réservé à la compagnie nationale, par le biais d'accords bilatéraux.

Artikel 2

Voorziet in de mogelijkheid de statuten van Sabena te wijzigen in functie van enerzijds de afschaffing van haar alleenrecht voor het uitvoeren van geregeld Europees interregionaal verkeer en van anderzijds de afschaffing van de Staatsinterventie in de lasten van leningen en/of andere financieringsverrichtingen die Sabena had aangegaan. De tekst van de voorgestelde wijzigingen wordt in een bijlage bij het wetsontwerp opgenomen.

Artikel 3

— regulariseert de beslissing van de vorige Regering om alle Staatssuspenkkomsten ten voordele van Sabena af te schaffen;

— krachtens het artikel 10 van de statuten van Sabena (ingevoerd bij wet van 23 juni 1960) dient de Belgische Staat tussen te komen in de lasten van de door Sabena aangegane leningen en andere financieringsverrichtingen, aangewend voor de verwerving van vliegend materieel, van wisselstukken, van uitrusting en van werkplaatsen voor het onderhoud en revisie van het vliegend materieel;

— nu is de toestand zo dat bij artikel 170 van de herstellwet van 22 januari 1985 houdende sociale bepalingen de bijdrage van de Staat werd afgeschaft voor leningen en andere financieringsverrichtingen die werden aangegaan na 1 januari 1985;

— in haar vergadering van 10 augustus 1987 had de vorige Regering beslist de Staatsbijdrage ook af te schaffen voor alle verrichtingen aangegaan vóór 1 januari 1985. Bij wijze van informatie kan hierbij worden vermeld dat op de begroting van Verkeerswezen hiervoor een krediet voorzien was van 298,6 miljoen frank in 1986 en van 251,2 miljoen frank in 1987;

— met onderhavig artikel 3 wordt dan ook beoogd aan de voormelde beslissing van 10 augustus 1987 een wettelijke basis te geven.

Bij wijze van aanvullende informatie verwijst de Minister naar de Europese Richtlijn van 25 juli 1983 betreffende de toelating van geregelde interregionale luchtdiensten voor het vervoer van reizigers, post en goederen tussen de Lid-Staten.

II. ALGEMENE BESPREKING

In de zeer levendige bespreking kan men twee soorten tussenkomsten onderscheiden.

Sommige leden beperken hun opmerkingen en vragen tot het verkeer tussen gewestelijke luchthavens onderling. Zij stellen hoofdzakelijk informatieve vragen, dringen aan op schakeringen maar beamen het ontwerp van wet.

Article 2

Il prévoit la possibilité de modifier les statuts de la Sabena en fonction, d'une part, de la suppression de son droit exclusif d'exploitation du transport régulier interrégional européen et, d'autre part, de la suppression de l'intervention de l'Etat dans les charges des emprunts et/ou des autres opérations de financement conclus par la Sabena. Le texte des modifications proposées figure en annexe au projet de loi.

Article 3

— régularise la décision du gouvernement précédent de supprimer toutes les interventions de l'Etat en faveur de la Sabena;

— en vertu de l'article 10 des statuts de la Sabena (par la loi du 23 juin 1960), l'Etat belge doit intervenir dans les charges des emprunts contractés et autres opérations de financement effectuées par la Sabena, en vue de l'acquisition de matériel volant, de pièces de rechange, d'équipement et d'ateliers pour l'entretien et la révision du matériel volant;

— cependant, l'article 170 de la loi de redressement du 22 janvier 1985 contenant des dispositions sociales a supprimé l'intervention de l'Etat dans les charges des emprunts et autres opérations financières effectuées après le 1^{er} janvier 1985;

— en sa séance du 10 août 1987, le Gouvernement précédent avait décidé de supprimer également l'intervention de l'Etat pour toutes les opérations effectuées avant le 1^{er} janvier 1985. A titre d'information, signalons que le budget des Communications avait prévu à cet effet un crédit de 298,6 millions de francs en 1986 et de 251,2 millions de francs en 1987;

— l'article 3 en question vise dès lors à donner une base légale à la décision précitée du 10 août 1987.

A titre de complément d'information, le Ministre renvoie à la Directive européenne du 25 juillet 1983 concernant l'autorisation de services aériens réguliers interrégionaux pour le transport de passagers, d'articles postaux et de fret entre Etats membres.

II. DISCUSSION GENERALE

La discussion, très animée, est marquée par deux types d'interventions.

Certains membres limitent leurs observations et questions au trafic entre les aéroports régionaux. Ils posent des questions pour s'informer, et, tout en réclamant des nuances approuvent le projet de loi.

Andere hebben, al dan niet bovenop deze problematiek, vooral oog voor de internationale concurrentiepositie van de enige andere grote Belgische luchtvaartmaatschappij dan Sabena. Zij bepleiten meestal intrekking van het ontwerp, amendering of uitstel.

A. De gewestelijke luchthavens

Om te weten welke luchthavens gewestelijk zijn dient men te weten welke «de grote internationale luchthavens» zijn die aan de toepassing van dit ontwerp van wet ontsnappen. Bestaat zo'n lijst? wil een lid weten.

De Minister antwoordt dat er een lijst bestaat van wat de E.G. als «grote internationale luchthavens» aanziet.

Hij vestigt echter de aandacht op artikel 1, § 2, 1^o, van het ontwerp dat de mogelijkheid inhoudt, bij koninklijk besluit van deze lijst af te wijken.

Een lid, dat de memorie van toelichting nogal gedrongen en weinig doorzichtig vindt, stelt een aantal vragen ter opheldering.

— In welke mate wordt de dochtermaatschappij die Sabena samen met K.L.M. en British Airways gesticht heeft, door dit ontwerp van wet getroffen?

— De verwijzing naar een richtlijn van de Europese Ministerraad met betrekking tot de grote internationale luchthavens werpt op haar beurt een aantal vragen op, b.v. naar oorsprong van en aangelegde criteria voor de indeling der luchthavens in reeksen.

— Artikel 13 van voornoemde richtlijn bepaalt dat voor 1986 een balans moet voorgelegd worden. Is dit gebeurd?

De Minister merkt hierbij op dat ook in 1987 een richtlijn verschenen is en dat deze van een reeds eerder opgemaakte balans vertrekt.

— De memorie van toelichting gewaagt van overleg met de Executieven der Gewesten. Kunnen hun adviezen medegedeeld worden?

— Onduidelijk geformuleerd acht hij lid 2 van blz. 2: «zij ... laten de betrekkingen onverlet» slaat blijkbaar op een onderwerp dat in het vorige lid te zoeken is en dat verondersteld wordt als meervoud te schuilen achter het woord «liberalisatie».

De Minister verduidelijkt dadelijk dat gewoon bedoeld wordt dat binnen België de Belgische wet bevoegd blijft.

— Een andere vraag betreft «het eerste oogmerk van het wetsontwerp» (blz. 2, punt 4). Om de gewestelijke luchthavens te bevorderen wil men als uitgangspunt de Europese reglementering nemen. Om van daar uit meer te doen of minder?

D'autres, s'intéressant ou non à cette même démarche, considèrent surtout la compétitivité internationale de la seule grande compagnie aérienne belge autre que la Sabena. Ils prônent généralement le retrait, l'amendement ou le report du projet.

A. Les aéroports régionaux

Pour savoir quels aéroports sont régionaux, il faut savoir quels sont «les grands aéroports internationaux», qui échappent à l'application du projet de loi en discussion. Un commissaire demande si une telle liste existe.

Le Ministre répond qu'il existe une liste des aéroports considérés par la C.E. comme «grands aéroports internationaux».

Toutefois, il attire l'attention sur l'article 1^{er}, § 2, 1^o, du projet, qui prévoit la possibilité de déroger à cette liste par arrêté royal.

Un commissaire, trouvant l'exposé des motifs assez sommaire et peu limpide, pose quelques questions à titre d'éclaircissement.

— Dans quelle mesure la filiale que la Sabena a fondée conjointement avec la K.L.M. et British Airways est-elle visée par le projet de loi?

— La référence à une directive du Conseil des ministres européen relative aux grands aéroports internationaux suscite à son tour un certain nombre de questions, concernant par exemple l'origine de la répartition des aéroports en catégories et les critères sur lesquels elle se base.

— L'article 13 de la directive susvisée prévoit qu'un bilan doit être présenté avant 1986. L'a-t-il été?

Le Ministre observe à ce propos qu'une directive a également paru en 1987 et qu'elle part d'un bilan déjà dressé antérieurement.

— L'exposé des motifs fait état d'une concertation avec les Exécutifs régionaux. Leurs avis peuvent-ils être communiqués?

— Il estime que la formulation du deuxième alinéa de la page 2 n'est pas claire: «elles n'affectent pas ... transporteurs aériens» se rapporte manifestement à un sujet pluriel qui doit se trouver à l'alinéa précédent et qu'on suppose caché derrière le mot «libéralisation».

Le Ministre précise immédiatement qu'on veut tout simplement dire qu'en Belgique, c'est la loi belge qui reste applicable.

— Une autre question porte sur le «premier but du projet de loi» (p. 2, point 4). Pour promouvoir les aéroports régionaux, on veut prendre la réglementation européenne comme point de départ. Mais est-ce pour aller plus loin ou moins loin?

De Minister beschouwt de Europese reglementering als een minimum.

— Tevredenheid over de algemene bedoeling, de gewestelijke luchthavens rentabeler te maken, neemt niet weg dat uit artikel 1 die geest van vrijmaking niet spreekt. Daar komt nog verduidelijking aan te pas.

Zoals het verwarrend overkomt dat in een zelfde alinea (alinea 3 van punt 4, op blz. 2) in de toelichting gewag gemaakt wordt van de lijst der grote luchthavens en in één adem ook van de Belgische gewestelijke.

Kritiek komt ook op het tweede en derde lid van punt 4 der toelichting. Zoals in het tweede heeft de aanvang van het derde lid het over internationale luchthavens. Nochtans worden in datzelfde lid de luchthavens Antwerpen, Oostende, Charleroi en Luik bij name genoemd.

De Minister verklaart dat Antwerpen en Charleroi op minder dan 50 km van Brussel liggen. Om die reden zou de Europese richtlijn, letterlijk geïnterpreteerd, op Antwerpen en Charleroi niet toepasselijk zijn. De tekst somt de gewestelijke luchthavens, alle vier, op, teneinde — ingaande op het verzoek van de Gewesten — binnen het kader van de Belgische wet Antwerpen en Charleroi niet uit te sluiten voor het inleggen van intergewestelijk Europees luchtverkeer.

Overigens is hij het ermee eens dat de desbetreffende zin verkeerd geplaatst werd.

Steeds hetzelfde lid ziet in het ontwerp een drievoudig verzoek om bijzondere machten :

a) een specifiek verzoek van technische aard, waartegen niets in te brengen is, op voorwaarde dat het Parlement behoorlijk ingelicht wordt over wat de Regering voor heeft;

b) het opstellen van een beperkende lijst van grote internationale luchthavens, waarvan niet duidelijk is waarom dit niet door de wetgever kan gedaan worden;

c) een derde bestaat in de mogelijkheid om bij een koninklijk besluit de voorwaarden te bepalen waarop de bij wet vastgestelde afwijkingen op het monopolie van Sabena kunnen worden toegestaan, wat uiteraard een principiële vraag doet rijzen.

Nog steeds met betrekking tot de toelichting vraagt het lid naar de zin van de laatste alinea van punt 4. Indien « evoluties op Europees niveau » richtlijnen betekenen, kan België er toch niet aan ontkomen. Dan is dit overbodig. Als het iets anders betekent, wat dan wel?

— Tenslotte wenst hij te weten welk statuut voorbehouden is aan de luchthaven van Berlijn.

Le Ministre considère la réglementation européenne comme un minimum.

— L'objectif général consistant à rendre les aéroports régionaux plus rentables est satisfaisant, mais il n'empêche que l'article 1^{er} ne traduit pas cet esprit de libéralisation. Cette disposition demande à être clarifiée.

Tout comme il est déconcertant qu'il soit fait mention, dans un même alinéa (l'alinéa 3 du point 4 de la page 2) de l'exposé des motifs, de la liste des grands aéroports et, en même temps, des aéroports régionaux belges.

Les deuxième et troisième alinéas du point 4 de l'exposé des motifs sont également critiquables. Ainsi qu'au deuxième alinéa, il est question au début du troisième alinéa des aéroports internationaux. Pourtant, dans le même article, il est fait mention des aéroports d'Anvers, d'Ostende, de Charleroi et de Liège.

Le Ministre déclare qu'Anvers et Charleroi se trouvent à moins de 50 km de Bruxelles. Pour cette raison, si on l'interprète littéralement, la directive européenne ne s'appliquerait pas à Anvers et à Charleroi. Le texte mentionne les quatre aéroports régionaux pour que, à la demande des Régions, dans le cadre de la loi belge, Anvers et Charleroi ne soient pas exclus du trafic interrégional européen.

Par ailleurs, il partage le point de vue selon lequel la phrase en question n'est pas à sa place.

Le même membre estime que le projet revient à une triple demande de pouvoirs spéciaux :

a) une demande spécifique de caractère technique, qui ne soulève aucune objection à condition que le Parlement soit convenablement informé sur les intentions gouvernementales;

b) une demande relative à l'établissement d'une liste limitative des grands aéroports internationaux, tâche dont on ne comprend pas très bien pourquoi elle ne peut pas être accomplie par le législateur;

c) une demande pour permettre la fixation, par arrêté royal, des conditions auxquelles pourraient être autorisées les dérogations au monopole de la Sabena établies par la loi, ce qui pose une question de principe évidente.

Toujours au sujet de l'exposé des motifs, l'intervenant demande quel est le sens du dernier alinéa du point 4. Si, par « évolution en la matière au niveau européen », l'on entend celle qui résulterait de directives européennes, alors il faut bien constater que la Belgique ne peut de toute façon pas y échapper. Dans ce cas, il est superflu de le dire. Si cela signifie autre chose, de quoi s'agit-il?

— L'intervenant demande enfin quel est le statut reconnu à l'aéroport de Berlin.

Een lid heeft de indruk dat de bevordering van de gewestelijke luchthavens slechts een bijkomstig doel van het ontwerp is. Hij wil weten welke de gegevens zijn, waarover de memorie van toelichting het heeft (blz. 3, eerste lid), op grond van welke aantoonbaar moet zijn dat het vervoer belangrijk genoeg is om een bijkomende maatschappij op een zelfde lijn te laten vliegen.

Tenslotte verheugt hij zich over de verklaring van de Minister dat hij alle maatschappijen op gelijke voet wil plaatsen. Hij is van oordeel dat de afbraak van het monopolie uiteindelijk de gebruiker ten goede zal komen.

B. De internationale concurrentiepositie van de andere grote Belgische luchtvaartmaatschappij

Een lid staat sceptisch tegenover de duurzaamheid van de in het ontwerp bepaalde regeling. Zal b.v. reeds 1992 niet een grote verandering ook op dit stuk meebrengen?

En waarom wordt het aantal zitplaatsen per vliegtuig tot zeventig beperkt? Om anderen uit te sluiten?

De Minister reageert dadelijk met er op te wijzen dat dit laatste aantal niet in het wetsontwerp voorkomt, wel in de E.G.-wetgeving. In de Europese Raad stelt men voor het tweede luchtvaartpakket honderd voor. De bedoeling is: Belgische maatschappijen in dezelfde positie te brengen als de andere Europese maatschappijen.

Belangrijk daaraan is dat, zolang men onder dit aantal blijft, een derde land zich niet kan verzetten tegen het inleggen van geregeld intergewestelijk luchtverkeer. Bovendien telt in dat geval het nieuwe verkeer niet mee in de capaciteitsverdeling van het totale verkeer tussen de twee landen. Bij afwijkingen kan dit spanningen op de betrokken markt doen ontstaan.

Het is precies om de Europese evolutie ter zake (b.v. de verhoging van het aantal zetels tot honderd) soepel te kunnen volgen dat het ontwerp voorstelt, wijzigingen bij koninklijk besluit mogelijk te maken.

Een ander lid, dat eveneens benieuwd is naar de adviezen van de Gewestelijke Executieven, wijst er op dat de vrijmaking van het luchtverkeer algemeen aan 't worden is. Hij vreest dat het ontwerp de enige andere grote Belgische luchtvaartmaatschappij dan Sabena tot het enige slachtoffer zal maken van de te nemen maatregel.

Hij vindt het ook onbillijk dat de tweede maatschappij naast Sabena die bij wet over het monopolie beschikt, niet onder deze wet zou vallen.

Un membre déclare avoir l'impression que les mesures de promotion des aéroports régionaux ne constituent qu'un objectif accessoire du projet. Il demande quelles sont les données visées dans l'exposé des motifs (p. 3, premier alinéa), à partir desquelles l'on doit pouvoir démontrer que le volume du transport sur celle-ci sur une même ligne est suffisamment important pour qu'une compagnie supplémentaire puisse assurer les vols.

Il se réjouit enfin de la déclaration du Ministre selon laquelle celui-ci entend mettre toutes les compagnies sur le même pied. Il estime que le démantèlement du monopole profitera finalement à l'usager.

B. La compétitivité internationale de l'autre grande compagnie aérienne belge

Un commissaire fait part de son scepticisme quant à la durabilité de la réglementation prévue par le projet. L'année 1992, par exemple, n'apportera-t-elle pas déjà un grand changement dans ce domaine?

Et pourquoi le nombre des sièges est-il limité à septante par avion? Pour en exclure d'autres?

Le Ministre réagit immédiatement en soulignant que ce nombre figure non pas dans le projet de loi, mais dans la législation européenne. Le Conseil européen propose le chiffre cent pour le deuxième paquet aéronautique. L'objectif est de placer les compagnies belges dans la même position que les autres compagnies européennes.

Ce qui importe en l'espèce, c'est que tant que l'on reste en deçà de ce chiffre, un pays tiers ne peut s'opposer à l'organisation de services aériens réguliers interrégionaux. En outre, dans un tel cas, le nouveau service n'est pas pris en considération pour la répartition de la capacité en sièges de l'ensemble du trafic entre les deux pays. Des dérogations peuvent donner lieu à des tensions sur le marché en question.

C'est précisément pour que l'on puisse suivre avec souplesse l'évolution européenne en la matière (p.ex. le relèvement du nombre des sièges à cent) que le projet propose la possibilité d'apporter des modifications par arrêté royal.

Un autre membre, qui aimerait aussi prendre connaissance des avis des exécutifs régionaux, constate que la libéralisation du trafic aérien est en train de se généraliser. Il craint que le projet n'ait pour conséquence de faire de la seule grande compagnie aérienne belge autre que la Sabena l'unique victime de la mesure à prendre.

Il trouve également injuste que la seconde compagnie disposant du monopole légal à côté de la Sabena n'entre pas dans le champ d'application de la loi en projet.

Hij vreest dat binnen een paar jaren alle interessante uurregelingen verdeeld zullen zijn en dat de Belgische maatschappij er geen plaats meer zal kunnen vinden.

Zijn besluit luidt dat het de voorkeur verdient, dit ontwerp te amenderen.

Een collega spreekt zich uit in dezelfde zin. Zonder te beweren dat de nefaste gevolgen voor de andere Belgische luchtvaartmaatschappij gewild zijn, kan men met zekerheid voorspellen dat zij zich zullen voordoen.

Een derde lid deelt dezelfde bezorgdheid. Hij stelt vast dat het monopolie verschoven wordt ten voordele van de dochtermaatschappij van Sabena, de enige die vliegtuigen met minder dan zeventig zetels bezit. Om dit te vermijden heeft hij een amendement ingediend.

C. Replieken

Voor zover de reacties van de Minister al niet eerder vermeld zijn, volgen hier zijn antwoorden op de gestelde vragen.

De binnenlandse luchtvaartmaatschappijen worden op dezelfde voet geplaatst als de buitenlandse, zonder dat dit een verplichting inhoudt.

De oorsprong en motivering van het wetsontwerp is het bezorgen van meer mogelijkheden aan gewestelijke luchthavens.

De hele regeling is geïnspireerd op wat in Europees verband op dat vlak gebeurt. Wat buiten Europa ligt, valt binnen louter bilaterale regelingen.

Het feit dat K.L.M. en B.A. deel hebben in een dochtermaatschappij van Sabena betekent nog niet dat zij het recht bezitten om Belgische luchtvaartrechten te exploiteren. De S.W.A. heeft tot taak de rechten van Sabena te verdedigen. Het doel van die dochtermaatschappij is Brussel tot centrum te maken, niet Schiphol of Manchester.

Sommigen vrezen dat het wetsontwerp een nieuw monopolie zal vestigen. Het tegendeel is echter waar: het bestaande monopolie wordt door dit ontwerp afgezwakt.

De regeling is soepel genoeg om een toekomstig beleid mogelijk te maken: het aantal zetels staat niet in de wet, evenmin als andere in Europese richtlijnen gestelde beperkingen. En niets belet, nog verder te gaan, b.v. wat de lijst van de internationale luchthavens betreft. Met betrekking tot het ontwerp dat ter discussie staat, hoeft de Belgische lijst niet noodzakelijk de Europese lijst over te nemen. Zo staan Palma en Faro in categorie I volgens de Europese norm, maar die luchthavens zullen op de Belgische lijst niet noodzakelijk in dezelfde categorie voorkomen. Niet-

Il craint que d'ici quelques années, tous les horaires intéressants ne soient répartis et que la compagnie belge ne puisse plus y trouver place.

Sa conclusion est qu'il vaudrait mieux amender le projet.

Un collègue se prononce dans le même sens. Sans affirmer que les conséquences néfastes pour l'autre compagnie aérienne belge sont voulues, on peut prédire avec certitude qu'elles se produiront.

Un troisième membre partage la même inquiétude. Il constate que le monopole s'est déplacé au bénéfice de la filiale de la Sabena, la seule compagnie qui possède des avions de moins de septante places. C'est pour éviter cela qu'il a déposé un amendement.

C. Répliques

Outre les réactions du Ministre qui ont déjà été mentionnées, voici les réponses qu'il a fournies aux questions posées.

Les compagnies aériennes nationales sont mises sur le même pied que les compagnies étrangères, sans que cela implique d'obligation.

Le projet de loi trouve son origine et sa raison d'être dans la nécessité d'élargir les possibilités offertes aux aéroports régionaux.

L'ensemble des dispositions prévues s'inspire de ce qui se fait en la matière dans le contexte européen. Ce qui concerne le monde extra-européen s'inscrit dans le cadre d'arrangements purement bilatéraux.

Le fait que la K.L.M. et la B.A. aient une participation dans une filiale de la Sabena ne signifie pas pour autant qu'elles aient le droit d'exploiter des droits de trafic belges. Le rôle de la S.W.A. est d'assurer la défense des droits de la Sabena. L'objet de cette filiale est de faire un centre, non pas de Schiphol ou de Manchester, mais de Bruxelles.

Certains craignent que le projet n'ait pour effet d'établir un nouveau monopole. Or, c'est à l'inverse qu'il vise: le monopole actuel est affaibli par le projet.

La réglementation en projet est suffisamment souple pour permettre une politique à l'avenir: la loi ne précise pas le nombre des sièges, pas plus que d'autres limitations déterminées par des directives européennes. Et rien n'empêche d'aller encore plus loin, par exemple en ce qui concerne la liste des aéroports internationaux. Par rapport au projet en discussion, la liste belge peut ne pas se borner à une reprise automatique de la liste européenne. Ainsi, Palma et Faro sont placés en catégorie I pour la norme européenne, mais ils ne seront pas nécessairement inscrits de même dans

temin moet er onderhandeld worden met de betrokken Lid-Staat, telkens als men zich niet houdt aan normen die in de richtlijnen zijn vastgesteld. In dat geval kan wel de goedkeuring van de andere Lid-Staat vereist zijn.

De Minister wijst er op dat zij die het felst gekant zijn tegen dit ontwerp, vooral voor contacten tussen luchthavens van eerste categorie oog hebben. Welnu, dit valt buiten het ontwerp en zal via bilaterale onderhandelingen moeten geregeld worden.

Wat de detaillering betreft van de gegevens die moeten aantonen dat een luchtlijn druk genoeg bezet is om een bijkomende luchtvaartmaatschappij toe te laten, deze drempels zijn ook in de Europese richtlijn opgesomd. Op dit ogenblik moeten het meer dan 180 000 passagiers zijn of meer dan 1 000 retourvluchten gedurende het voorafgaande jaar. In zulke voorwaarden kan het andere land zich er niet tegen verzetten.

De gevraagde adviezen van de Gewestelijke Executieven worden ter zitting rondgedeeld (cfr. bijlagen I, II en III).

Berlijn tenslotte, bevindt zich nog in het specifiek statuut van de vier grootmachten, die tot dusver het monopolie van de luchthavens in handen hebben gehouden. Te voorzien is dat, na het wegvallen van die beperkingen, Berlijn in categorie I zal terechtkomen.

D. Nabespreking

Na dit antwoord wordt nog een hele nabespreking gevoerd.

Een lid wenst te vernemen of hij juist begrepen heeft dat aan vliegtuigen die gewestelijke luchthavens aandoen geen beperkingen zullen opgelegd worden.

De Minister herhaalt dat de beperking tot zeventig zetels een Europese beperking is, die niet in de Belgische wet staat en die voor hem een minimum uitmaakt. Koninklijke besluiten zullen dit aantal eventueel opdrijven, niet doen afnemen, met dien verstande dat in dergelijk geval het expliciet akkoord van de andere betrokken Lid-Staten vereist is.

Het lid zegt bezorgd te zijn voor het probleem van de gewestelijke luchthavens. Tegen Luik (Bierset) voert Maastricht ongelijke concurrentie.

Hij dringt tenslotte aan de directeur-generaal van de voorbijgegangene maatschappij te horen vooraleer over het ontwerp te stemmen.

Hetzelfde lid stelt een concrete vraag: indien een maatschappij een gewestelijke luchthaven wil bedienen, zal men haar dan verplichten, dezelfde tarieven

la liste belge. Cependant, une négociation est indispensable avec l'Etat membre correspondant lorsqu'on dépasse le cadre établi par les directives. Il est vrai que, dans ce cas, l'approbation de l'autre Etat membre peut être requise.

Le Ministre souligne que ceux qui s'opposent le plus vivement au projet ont surtout en vue des contacts entre des aéroports de première catégorie. Or, ceux-ci ne relèvent pas du champ d'application du projet et devront être réglés par le biais de négociations bilatérales.

Quant au détail des données qui doivent démontrer que l'occupation d'une liaison aérienne est suffisamment dense pour permettre une compagnie aérienne supplémentaire, ces seuils sont également énumérés dans la directive européenne. Pour l'instant, il doit s'agir de plus de 180 000 passagers ou de plus de 1 000 vols aller-retour durant l'année qui précède. Dans de telles conditions, l'autre pays ne peut s'y opposer.

Les avis des Exécutifs régionaux, qui ont été demandés, sont distribués aux membres de la Commission (cf. les annexes I, II et III).

Enfin, Berlin est toujours régi par le statut spécifique défini par les quatre grandes puissances, lesquelles se sont réservé jusqu'ici un monopole. Il est à prévoir qu'après la disparition de ces limitations, Berlin figurera en catégorie I.

D. Discussion complémentaire

Cette réponse a encore été suivie de toute une discussion complémentaire.

Un membre aimerait savoir s'il est bien exact, ainsi qu'il l'a compris, qu'aucune restriction ne sera imposée aux avions qui relient les aéroports régionaux.

Le Ministre répète que la limitation à septante places est une limitation européenne qui ne figure pas dans la loi belge et qui, pour lui, constitue un minimum. Les arrêtés royaux pourront éventuellement augmenter ce nombre, mais non le réduire, étant entendu qu'en pareil cas, l'accord explicite des autres Etats membres correspondants est requis.

L'intervenant se déclare préoccupé par le problème des aéroports régionaux. Liège (Bierset) fait l'objet d'une concurrence déséquilibrée de la part de Maastricht.

Enfin, il insiste pour que l'on entende le directeur général de la société délaissée, avant de voter sur le projet.

Le même membre pose une question concrète: si une compagnie veut assurer la desserte d'un aéroport régional, l'obligera-t-on à appliquer les mêmes tarifs

aan te rekenen als voor categorie I, ook wanneer zij door haar geringere omvang in staat is om tegen gunstigere voorwaarden te werken?

De Minister antwoordt ontkennend: men maakt de weg open voor mededinging.

Een ander lid, dat zijn bezorgdheid om het voortbestaan van de andere maatschappij naast Sabena benadrukt, begrijpt niet waarom deze de kans niet krijgt de commissie uitleg te geven. Bovendien dringt hij aan om een wetsontwerp op te stellen met betrekking tot de mededinging tussen grote internationale luchthavens.

Een lid heeft begrip voor bedoeling en tekst van het wetsontwerp. Het meent dat de titel toch misleidend is. Deze laat niet uitkomen dat het ontwerp voor de gewestelijke luchthavens bedoeld is.

Hij betreurt dat een van zijn bedenkingen bij de « bijzondere machten » die deze wet toekent, niet beantwoord werd. Is het zo dat een machtiging niet alleen kan worden verleend maar ook geweigerd? En zo ja, waarom staat dit niet duidelijk in de wet?

De Minister antwoordt dat een monopolie afbreken betekent dat toelating ook aan anderen kan gegeven worden. Dit hoeven er niet noodzakelijk vele te zijn. Een automatisme op dit punt ware verkeerd.

Het lid vraagt nadere toelichting bij de omvorming van het monopolierecht dat zou gevolgd zijn uit de stichting van een dochtermaatschappij. Hoort dit recht aan de moeder- of aan de dochtermaatschappij toe?

De Minister verduidelijkt aldus: de Belgische Staat heeft de Sabena monopolierecht toegekend. Deze heeft een dochtermaatschappij gelast met de uitoefening ervan. De Regering heeft dit bezegeld in het koninklijk besluit van 28 augustus 1988 dat de Sabena toegelaten heeft een dochtermaatschappij te stichten.

Hetzelfde lid wil weten hoe men te werk zal gaan om uitzonderlijk toch het exploiteren van vervoer tussen eersterangsluchthavens mogelijk te maken.

De Minister zegt dat het daartoe volstaat, niet de volledige Europese lijst van internationale luchthavens over te nemen.

Spreker merkt op dat er in de uiteenzetting van de Minister in dit verband een fout geslopen is. Op blz. 6, zesde alinea, staat te lezen dat Sabena het alleenrecht behoudt voor het geregeld verkeer naar alle luchthavens van categorie I van de Lid-Staten van de E.G.

Dat is uiteraard niet het geval voor de vluchten die vertrekken van een regionale luchthaven maar een luchthaven van categorie I (en de retourvluchten). De Minister bevestigt dit.

que pour la catégorie I, même si elle est en mesure de le faire à des conditions plus avantageuses grâce à sa petite taille?

Le Ministre répond négativement: on ouvre la voie à la concurrence.

Un autre membre, qui manifeste son inquiétude quant au maintien de l'autre société à côté de la Sabena, ne comprend pas pourquoi l'on ne lui donne pas la possibilité de fournir des éclaircissements à la Commission. Il insiste en outre pour que l'on rédige un projet de loi relatif à la concurrence entre les grands aéroports internationaux.

Un membre dit comprendre l'objet et le contenu du projet de loi. Il estime toutefois que son intitulé induit en erreur, car il n'en ressort pas que le projet vise les aéroports régionaux.

Il déplore qu'une de ses objections sur les « pouvoirs spéciaux » accordés par la loi en projet soit restée sans réponse. Est-il exact qu'une autorisation peut être non seulement accordée, mais aussi refusée? Dans l'affirmative, pourquoi la loi ne le dit-elle pas clairement?

Le Ministre répond que la suppression d'un monopole signifie qu'une autorisation peut aussi être donnée à d'autres. Ceux-ci ne doivent pas nécessairement être nombreux. Un automatisme sur ce point serait malencontreux.

L'intervenant demande de plus amples renseignements sur la transformation du droit de monopole qui aurait résulté de la fondation d'une filiale. Ce droit appartient-il à la société-mère ou à la filiale?

Le Ministre donne l'explication suivante: L'Etat belge a accordé un droit de monopole à la Sabena. Celle-ci a chargé une filiale de l'exercice de ce droit. Le Gouvernement a scellé cette procédure par l'arrêté royal du 28 août 1988, qui a autorisé la Sabena à fonder une filiale.

Le même membre désire savoir comment on procédera pour permettre exceptionnellement l'exploitation d'un service de transports entre des aéroports de première catégorie.

Le Ministre répond qu'il suffit pour cela de ne pas reprendre la liste européenne complète des aéroports internationaux.

L'intervenant fait remarquer qu'une erreur s'est glissée à ce sujet dans l'exposé du Ministre. On y dit (p. 6, alinéa 6) que la Sabena conserve le droit exclusif pour le transport régulier vers tous les aéroports de catégorie I des Etats membres de la C.E.

Cela n'est évidemment pas exact en ce qui concerne les liaisons au départ d'un aéroport régional vers un aéroport de catégorie I (et réciproquement). Le Ministre reconnaît qu'il en est bien ainsi.

Het lid vraagt tenslotte of de toelating in de heenrichting ook die in de terugrichting inhoudt.

De Minister antwoordt bevestigend.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Een paar leden dienen een amendement in, luidend als volgt:

« In artikel 1, § 1, de volgende laatste deelzin te schrappen:

« wanneer dat vervoer begint en eindigt op het Europese grondgebied van de lid-staten van de Europese Gemeenschap, met uitsluiting van vervoerdiensten tussen de grote nationale luchthavens ».

Verantwoording

Artikel 1, § 1, zoals voorgesteld door de Regering, impliceert de paradoxale toestand waarbij alle buitenlandse luchtvaartmaatschappijen toegelaten worden vervoerdiensten van en naar Brussel in te leggen, met uitzondering echter van Belgische maatschappijen die van deze exploitatiemogelijkheid zouden worden uitgesloten. Dit amendement tracht te voorkomen dat de Belgische overheid Belgische ondernemingen zou uitsluiten.

Een paar leden merken op dat dit amendement uit het ontwerp precies dat wegneemt wat gunstig kan uitvallen voor de gewestelijke luchthavens.

Een ander lid verklaart dat het om deze reden het amendement niet steunt. Hij geeft ter overweging dat het bevorderen van internationale contacten via gewestelijke luchthavens een heilzaam want ontlastend gevolg kan hebben voor de omgeving van Brussel.

Ingaande op de vraag van een lid dat aanstuurt op het voorafgaand horen van de voorzitter der vorenbedoelde maatschappij, geeft de dd. voorzitter van de commissie ter overweging dat het onderhavige wetsontwerp een minimale kans gunt aan de gewestelijke luchthavens; wat overeenstemt met het regeerakkoord. Het andere debat, met name de concurrentiepositie van Sabena met andere internationale luchtvaartmaatschappijen, is nu niet ter zake. Hoorzitting en gedachtenwisseling hierover kunnen zeker nuttig zijn. De Minister stemt er mee in. Het wordt dus een zaak voor de Voorzitter van de Commissie.

Het amendement wordt niet aangenomen met 16 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Een lid vraagt waarop de woorden « overeenkomstig de Belgische wetgeving » (artikel 1, § 1) slaan.

L'intervenant demande enfin si l'autorisation pour l'aller implique celle pour le retour.

Le Ministre répond affirmativement.

DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Deux membres déposent un amendement, rédigé comme suit:

« Au § 1^{er} de cet article, supprimer les mots:

« lorsque de tels transports commencent et se terminent sur le territoire européen des Etats membres de la Communauté européenne, à l'exclusion des transports entre les grands aéroports internationaux ».

Justification

L'article 1^{er}, § 1^{er}, tel qu'il est proposé par le Gouvernement, a pour résultat paradoxal d'autoriser toutes les compagnies aériennes étrangères à organiser des services de transport au départ et à destination de Bruxelles, mais d'exclure les compagnies belges de cette possibilité d'exploitation. Le présent amendement tend à éviter que les autorités belges n'excluent les entreprises belges.

Plusieurs membres observent que cet amendement retire précisément du projet ce qui peut s'avérer favorable aux aéroports régionaux.

Un autre membre déclare que c'est la raison pour laquelle il n'appuie pas l'amendement. Il remarque qu'il peut être bénéfique de promouvoir les contacts internationaux par les aéroports régionaux, car cela peut avoir pour effet de décongestionner les parages de Bruxelles.

En réponse à la question d'un membre, qui souhaite que l'on entende préalablement le président de la société précitée, le président faisant fonction de la Commission attire l'attention sur le fait que le projet de loi à l'examen fournit une possibilité minimale aux aéroports régionaux; cela correspond à l'accord de gouvernement. Le débat sur la position concurrentielle de la Sabena par rapport à d'autres compagnies aériennes internationales est un autre débat. Une audition et un échange de vues à ce sujet peuvent assurément avoir leur utilité. Le Ministre se dit favorable à leur organisation. Elle sera donc l'affaire du Président de la Commission.

L'amendement est rejeté par 16 voix contre 3 et 1 abstention.

Un membre demande à quoi se rapportent les mots « conformément à la législation belge (article 1^{er}, § 1^{er}) ».

De Minister verwijst naar het koninklijk besluit van 15 maart 1954, gewijzigd bij koninklijk besluit van 31 augustus 1979, met name de artikelen 46 en 51 hiervan.

Het lid wil zekerheid dat een maatschappij Brussel-Nizza kan exploiteren en een andere verbinding Antwerpen-Nizza.

De Minister stelt hem gerust.

Het artikel wordt aangenomen met 15 stemmen bij 4 onthoudingen.

De artikelen 2 en 3 alsook het geheel van het wetsontwerp worden aangenomen met dezelfde meerderheid.

Dit verslag is goedgekeurd met eenparigheid door de 15 aanwezige leden.

De Rapporteur,
G. CARDOEN.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.

Le Ministre fait référence à l'arrêté royal du 15 mars 1954, modifié par l'arrêté royal du 31 août 1979, et plus précisément les articles 46 et 51 de celui-ci.

Un membre veut avoir l'assurance qu'une compagnie puisse exploiter la ligne Bruxelles-Nice et une autre ligne Anvers-Nice.

Le Ministre lui fournit tous apaisements à cet égard.

L'article est adopté par 15 voix et 4 abstentions.

Les articles 2 et 3, ainsi que l'ensemble du projet de loi ont été adoptés à la même majorité.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 15 membres présents.

Le Rapporteur,
G. CARDOEN.

Le Président,
A. GROSJEAN.

BIJLAGE I

**Advies van de Waalse Gewestexecutieve over een
wetsontwerp tot wijziging van de statuten van Sabena**
(23 maart 1989)

Het advies dat de Waalse Gewestexecutieve desgevraagd uitbrengt over het wetsontwerp tot wijziging van de statuten van Sabena, is positief, op voorwaarde dat artikel 1, § 2, van het betreffende wetsontwerp wordt gewijzigd als volgt:

§ 2. « Met het oog op de toepassing van § 1, stelt de Koning of de hiertoe gemachtigde Minister tot wiens bevoegdheid de luchtvaart behoort, na overleg met de betrokken Gewestexecutieven en met hun toestemming bij limitatieve opsomming:

- a) de lijst vast van de grote internationale luchthavens;
- b) de voorwaarden vast waaronder het geregeld luchtvervoer kan worden geëxploiteerd door andere ondernemingen dan de Belgische naamloze vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (Sabena). »

Dit advies houdt in dat de wijziging van het wetsontwerp die door de Waalse Gewestexecutieve wordt gevraagd, ook moet worden aangebracht in de memorie van toelichting bij het betreffende ontwerp, meer bepaald op blz. 3, §§ 3 en 5, waar de Waalse Gewestexecutieve wil dat de woorden « na overleg met de betrokken Gewestexecutieven en met hun toestemming » worden ingevoegd.

ANNEXE I

**Avis de l'Exécutif régional wallon sur un
projet de loi modifiant les statuts de la Sabena**
(23 mars 1989)

Saisi d'une demande d'avis sur le projet de loi modifiant les statuts de la Sabena, l'Exécutif régional wallon émet un avis favorable pour autant que l'article 1^{er}, § 2, dudit projet de loi soit modifié comme suit:

§ 2. « Pour l'application du § 1^{er}, le Roi ou le Ministre qui a l'Aéronautique dans ses attributions et délégué à cette fin fixe limitativement, après concertation et avec l'accord des Exécutifs régionaux concernés:

- a) la liste des grands aéroports internationaux;
- b) les conditions auxquelles les transports aériens autres qu'entre grands aéroports internationaux peuvent être effectués par des entreprises autres que la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (Sabena) ».

Cet avis implique également que les modifications au projet de loi demandées par l'Exécutif régional wallon s'appliquent bien évidemment à l'exposé des motifs dudit projet de loi et ce plus particulièrement à la page 3, §§ 3 et 5 où l'Exécutif régional wallon souhaite que soit insérée l'expression « après concertation des Exécutifs régionaux concernés et avec leur accord ».

BIJLAGE II

Betreft: Voorstel van de heer J.-L. Dehaene, Minister van Verkeerswezen dd. 1 maart 1989 inzake het wijzigen van de statuten van Sabena — afbouw van het monopolie van Sabena inzake verkeersrechten binnen de E.G.

Ontwerp van wet betreffende de statuten van de Belgische Naamloze Vennootschap voor Exploitatie van het Luchtverkeer (Sabena).

Standpuntbepaling van de Vlaamse Executieve.
(VE/89/14.06/Doc. Med. 5).
(VE/89/28.06/Doc. 407).

Beslissing: De Vlaamse Executieve beslist met eenparigheid:

1. het in rand vermelde ontwerp van wet, gunstig te adviseren mits:

a) een autonome rechtgrond wordt geschapen voor de te realiseren vrijmaking,

b) in artikel 1, § 1 van het ontwerp van wet de volgende woorden worden geschrapt:

« die aanvangen en eindigen op het Europees grondgebied van Lidstaten van de Europese Gemeenschap »,

c) in de, in toepassing van artikel 1, § 2, van het ontwerp van wet uit te vaardigen uitvoeringsbesluiten, onder meer bepaald wordt:

— dat de vrijmaking ook betrekking heeft op de luchthaven Deurne (Antwerpen), hoewel zij op minder dan 50 km van de luchthaven van Zaventem ligt en op de vliegtuigen met een capaciteit van meer dan 70 passagiers.

— op welke wijze de Gewesten worden betrokken bij de bilaterale overeenkomsten, hoe de eventuele negatieve bepalingen voor de regionale luchthavens in de bestaande luchtvaartakkoorden zullen worden aangepast en welke initiatieven de Gewesten zelf kunnen nemen inzake het aantrekken van trafiek, initiatieven die daarna in overleg met de nationale overheid zullen worden gefinaliseerd,

d) de bepalingen van de memorie van toelichting overeenkomstig de hierboven vermelde bemerkingen aan te passen;

2. de Voorzitter van de Vlaamse Executieve te gelasten deze beslissing mede te delen aan de Minister van Verkeerswezen;

3. de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer te machtigen, op basis van deze beslissing, de besprekingen met de nationale overheid verder te zetten inzake de inhoud van de te nemen uitvoeringsbesluiten (cfr. 1 c).

(28 juni 1989)

ANNEXE II

Objet: Proposition du 1^{er} mars 1989 de M. J.-L. Dehaene, Ministre des Communications, visant à modifier les statuts de la Sabena — suppression du monopole de la Sabena en matière de droits de trafic au sein de la C.E.

Projet de loi relatif au statut de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (Sabena).

Prise de position de l'Exécutif flamand.
(VE/89/14.06/Doc. Med. 5).
(VE/89/28.06/Doc. 407).

Décision: L'Exécutif flamand décide à l'unanimité:

1. d'émettre un avis favorable concernant le projet de loi sus-visé, à la condition:

a) qu'un fondement juridique autonome soit créé pour la libéralisation à réaliser,

b) qu'à l'article 1^{er}, § 1^{er}, du projet de loi, les mots suivants soient supprimés:

« qui commencent et se terminent sur le territoire européen des Etats membres de la Communauté européenne »,

c) que les arrêtés d'exécution à prendre en application de l'article 1^{er}, § 2, du projet de loi prévoient notamment:

— que la libéralisation concerne également l'aéroport de Deurne (Anvers), bien que celui-ci soit situé à moins de 50 km de l'aéroport de Zaventem, et les avions d'une capacité de plus de 70 passagers,

— de quelle manière les Régions sont associées aux conventions bilatérales, comment les éventuelles dispositions négatives à l'égard des aéroports régionaux seront adaptées dans les accords aéronautiques existants et quelles initiatives les Régions peuvent prendre elles-mêmes pour stimuler le trafic, initiatives qui seront ensuite finalisées en concertation avec l'autorité nationale,

d) que les dispositions de l'exposé des motifs soient adaptées en fonction des observations formulées ci-dessus;

2. de charger le Président de l'Exécutif flamand de communiquer cette décision au Ministre des Communications;

3. d'autoriser le Ministre communautaire des Travaux publics et des Communications à poursuivre, sur la base de cette décision, les discussions avec l'autorité nationale en ce qui concerne le contenu des arrêtés d'exécution à prendre (cfr. 1 c).

(28 juin 1989)

BIJLAGE III

Brusselse Hoofdstedelijke Executieve

Betekeningen van de vergadering van 18 januari 1990

*Punt 19: Wetsontwerp tot wijziging van de statuten van Sabena — Advies van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve overeenkomstig de bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1988 (B.H.E. — ****T — 41.05.0)*

Beslissing: Goedgekeurd.

De Brusselse Hoofdstedelijke Executieve verstrekt een gunstig advies over het wetsontwerp betreffende de statuten van de « Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne » (Sabena) zoals het door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen werd overgemaakt op 1 maart 1989.

De Executieve belast haar Minister bevoegd voor Openbare Werken en Verkeerswezen met het te geven gevolg.

(26 januari 1990)

ANNEXE III

Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale

Notifications de la réunion du 18 janvier 1990

*Point 19: Projet de loi modifiant les statuts de la Sabena — Avis de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale conformément à la loi spéciale des réformes institutionnelles du 8 août 1988 (E.R.B.C. — ****T — 41.05.0)*

Décision: Approuvé.

L'Exécutif émet un avis favorable pour le projet de loi relatif aux statuts de la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (Sabena) tel qu'il a été transmis par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications le 1^{er} mars 1989.

L'Exécutif charge son Ministre, compétent en matière de Travaux publics et de Communications, du suivi à assurer en la matière.

(26 janvier 1990)

BIJLAGE IV

ANNEXE IV

Verkeer tussen Brussel-Parijs-Londen-Wenen in 1989

Trafic entre Bruxelles-Paris-Londres-Vienne en 1989

	Bewegingen Mouvements	Passagiers Passagers
Parijs: — <i>Paris</i> :		
Aankomst. — <i>Arrivée</i>	2 373	137 218
Vertrek. — <i>Départ</i>	2 426	138 375
Totaal. — <i>Total</i>	4 799	275 593
Londen: — <i>Londres</i> :		
Aankomst. — <i>Arrivée</i>	8 532	465 235
Vertrek. — <i>Départ</i>	8 284	465 767
Totaal. — <i>Total</i>	16 816	931 002
Wenen: — <i>Vienne</i> :		
Aankomst. — <i>Arrivée</i>	1 284	43 172
Vertrek. — <i>Départ</i>	1 350	40 752
Totaal. — <i>Total</i>	2 634	83 924

BIJLAGE V

INTERMINISTERIELE CONFERENTIE
VOOR VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

Notulen van de vergadering van 21 december 1989

Aanwezig:

De heer J.-L. DEHAENE: Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen.

De heer J. DUPRE: Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen en voor de Kleine en Middelgrote Ondernemingen.

De heer A. DALEM: Minister van de Begroting, van de Financiën en van het Transport voor het Waalse Gewest.

De heer A. BAUDSON: Minister van Openbare Werken voor het Waalse Gewest.

De heer J. SAUWENS: Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

De heer J.-L. THYS: Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve, belast met Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van afgedankte bedrijfsruimten en Gezondheid.

Wonen eveneens de vergadering bij:

De heer E. KIRSCH: Kabinetschef van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen.

De heer M. ROELANDT en de heer E. VAN NUFFEL: Kabinet van de Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen en voor de Kleine en Middelgrote Ondernemingen.

De heer VANDENBROUCKE: Kabinet van de Minister van de Begroting, van de Financiën en van het Transport voor het Waalse Gewest.

Punt 9: Ontwerp van wet betreffende de statuten van de Belgische Naamloze Vennootschap voor Exploitatie van het luchtverkeer (Sabena)

Beslissing: Na kennis genomen te hebben van de adviezen van de Vlaamse en de Waalse Executieve en de reacties hierop van de Minister van Verkeerswezen, kan de I.C.V.I. haar akkoord betuigen met het voorgestelde ontwerp op voorwaarde dat in de memorie van toelichting uitdrukkelijk zou vermeld worden dat over de besluiten die zullen genomen worden in uitvoering van artikel 1, § 2, van het ontwerp, met de Gewesten overleg zal gepleegd worden in uitvoering van artikel 6, § 3, 6°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen.

ANNEXE V

CONFERENCE INTERMINISTERIELLE
POUR L'INFRASTRUCTURE ET LES TRANSPORTS

Procès-verbal de la réunion du 21 décembre 1989

Présents:

M. J.-L. DEHAENE: Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles.

M. J. DUPRE: Secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles et aux Petites et Moyennes Entreprises.

M. A. DALEM: Ministre du Budget, des Finances et du Transport pour la Région wallonne.

M. A. BAUDSON: Ministre des Travaux publics pour la Région wallonne.

M. J. SAUWENS: Ministre communautaire des Travaux publics et des Communications.

M. J.-L. THYS: Ministre des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des Sites d'activités économiques désaffectés et de la Santé.

Assistent également à la réunion:

M. E. KIRSCH: Chef de Cabinet du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications.

M. M. ROELANDT et M. E. VAN NUFFEL: Cabinet du Secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles et aux Petites et Moyennes Entreprises.

M. VANDENBROUCKE: Cabinet du Ministre du Budget, des Finances et des Transports pour la Région wallonne.

Point 9: Projet de loi relatif aux statuts de la société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (Sabena)

Décision: Après avoir pris connaissance des avis des Exécutifs flamand et wallon et des réactions du Ministre des Communications, la C.I.I.T. marque son accord sur le projet proposé, à condition de mentionner explicitement dans l'exposé des motifs qu'au sujet des arrêtés qui seront pris à ce sujet en application de l'article 1^{er}, § 2, du projet, une concertation aura lieu avec les Régions, conformément à l'article 6, § 3, 6°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles.