

## BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1951-1952.

VERGADERING VAN 20 MEI 1952.

Verslag van de Commissie van Buitenlandse Zaken belast met het onderzoek van het ontwerp van wet houdende goedkeuring van het akkoord tussen België en het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen, ondertekend op 8 Mei 1951, te Londen.

## SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1951-1952.

SÉANCE DU 20 MAI 1952.

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le projet de loi portant approbation de l'Accord entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, signé à Londres, le 8 mai 1951.

Aanwezig : de hh. STRUYE, voorzitter; Baron DE DORLODOT; de hh. DE GROOTE, DEHOUSSE, GILLON, LEYNEN, MAZEREEL, MULIER, RASSART, SCHOT en DE WINTER, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Zoals er op gewezen wordt in de memorie van toelichting, vloeien de meeste bepalingen van het aan uw goedkeuring voorgelegd akkoord voort uit de overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago, de 7<sup>e</sup> December 1944 en bekrachtigd door de wet van 30 April 1947, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 2 December 1948.

Dit akkoord vervangt de voorlopige beschikkingen die voorzagen in het regelmatige luchtvervoer tussen beide landen. Het bepaalt de rechten en verplichtingen der ondernemingen voor luchtvaart, onderscheidenlijk door de Britse en Belgische Regeringen aangesteld. Het slaat op de exploitatie der reismwegen met vertrek zowel van België en het Verenigd Koninkrijk enerzijds, als van Belgisch Congo, Ruanda-Urundi, Noord-Rhodesië en Brits Oost-Afrika anderzijds. Naar luid van de artikelen 2 en 3 van het akkoord, wordt de kustvaart evenwel voorbehouden.

Een bijzonder punt dient aangehaald bij het onderzoek der bepalingen van de overeenkomst.

De onderneming van luchtvervoer aangesteld door de Britse Regering mag te Brussel gebruik maken van de vijf luchtvrijheden op de lijnen die zij vrij is te exploiteren met bestemming naar Duitsland, Oostenrijk en Tsjecho-Slowakije (punten 2, 3 en 4 van sectie I der bijlage).

Zie :

*Gedr. Stuk van de Senaat :*

25 (Zitting 1951-1952) : Ontwerp van wet.

MESDAMES, MESSIEURS,

Ainsi que le signale l'exposé des motifs du projet de loi, la plupart des dispositions de l'accord qui est soumis à votre approbation découlent de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947, publiée au *Moniteur Belge* du 2 décembre 1948.

Cet accord remplace les dispositions provisoires qui régissaient les transports aériens réguliers entre les deux pays. Il délimite les droits et obligations des entreprises de transports aériens désignées respectivement par les Gouvernements anglais et belge. Il vise l'exploitation de lignes aériennes au départ, tant de la Belgique et du Royaume-Uni d'une part, que du Congo Belge, du Ruanda-Urundi, de la Rhodésie du Nord et de l'Est-Africain Britannique d'autre part. Aux termes des articles 2 et 3 de l'accord, le trafic de cabotage est cependant réservé.

Un point spécial est à relever dans l'examen des dispositions de la convention.

L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement britannique bénéficie à Bruxelles de l'usage des cinq libertés de l'air sur les lignes qu'elle a le loisir d'exploiter à destination de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Tchécoslovaquie (points 2, 3 et 4 de la section I de l'annexe).

Voir :

*Document du Sénat :*

225 (Session de 1951-1952) : Projet de loi.

Zoals bekend, verlenen die vijf vrijheden, krachtens de overeenkomst van Chicago :

- het recht van overvlucht;
- het recht van technische landing (niet commercieel);
- het recht vervoer op te nemen op het grondgebied waarvan het vliegtuig de nationaliteit heeft met bestemming naar een vreemd grondgebied;
- het recht vervoer op te nemen op een vreemd grondgebied met bestemming naar het grondgebied waarvan het vliegtuig de nationaliteit heeft;
- het recht vervoer op te nemen op een vreemd grondgebied met bestemming naar een ander vreemd grondgebied.

Anderdeels wordt voorzien dat de onderneming voor luchtvervoer aangesteld door de Belgische Regering, krachtens het akkoord, gebruik mag maken van de vijf lucht vrijheden, en recht heeft op een landingspunt gelegen in het Verenigd Koninkrijk « en waarover beide Verdragsluitende Partijen zullen overeenkomen » op de lijn Brussel-New-York.

Uw Commissie heeft met leedwezen vernomen dat de Britse Regering het niet mogelijk geacht heeft het verzoek in te willigen van de Belgische Regering, om dat landingspunt te Londen te bepalen.

Het landingspunt is dus tot nog toe niet contractueel vastgesteld. Onderhandelingen worden dienaangaande voortgezet. De Commissie drukt de wens uit dat bedoelde kwestie eerlang zou geregeld worden in overleg met partijen, ter voldoening van de gewettigde belangen van ons land. In de geest der goede betrekkingen die wij met het Verenigd Koninkrijk onderhouden, zou het inderdaad niet betamen in deze aangelegenheid beroep te moeten doen op de scheidsrechterlijke procedure die door artikel 10 van het akkoord voorzien wordt.

Daarenboven, de bijlage van het luchtvaartakkoord bedoelt vanzelfsprekend slechts een bepaald tijdstip van de luchtverbindingen tussen het Verenigd Koninkrijk en België, evenals hun koloniën en trustgebieden. Wijzigingen kunnen altijd aangebracht worden ten einde rekening te houden met de vereisten van het vervoer en de aanvraag van het publiek, en daarbij een passend evenwicht te behouden tussen de voordelen door elke van de Regeringen aan het luchtvervoer van de andere Partij verleend.

Het akkoord, te Londen op 8 Mei 1951 ondertekend, is voorlopig in werking getreden op de dag der ondertekening er van. Het zal definitief in werking treden na de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden die, naar luid van artikel 15, moet plaats vinden binnen de twee jaar na de datum der ondertekening.

Uw Commissie stelt derhalve eenparig voor het wetsontwerp goed te keuren zoals het U wordt voorgelegd.

Dit verslag werd tevens met algemene stemmen aangenomen.

De Verslaggever,  
E. DE WINTER.

De Voorzitter,  
P. STRUYE.

Ainsi qu'on le sait, ces cinq libertés accordent, en vertu de la convention de Chicago :

- le droit de survol;
- le droit d'atterrissage technique (non commercial);
- le droit d'embarquer du trafic dans le territoire dont l'avion a la nationalité, à destination d'un territoire étranger;
- le droit d'embarquer du trafic dans un territoire étranger, à destination du territoire dont l'aéronef a la nationalité;
- le droit d'embarquer du trafic dans un territoire étranger à destination d'un autre territoire étranger.

Il est prévu, d'autre part, que l'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement belge bénéficie, en vertu de l'accord, de l'usage des cinq libertés de l'air, à une escale située dans le Royaume-Uni « et à convenir entre parties contractantes » sur la ligne Bruxelles-New-York.

La Commission a appris avec regret que le Gouvernement britannique a estimé ne pas pouvoir accéder à la demande du Gouvernement belge de fixer cette escale à Londres.

Le point d'atterrissage n'est donc pas encore déterminé d'une manière contractuelle jusqu'à présent. Des négociations se poursuivent à cet égard. La Commission exprime l'espoir que cette question pourra bientôt être réglée de l'accord des parties, à la satisfaction des intérêts légitimes de notre pays. Eu égard aux bonnes relations que nous entretenons avec le Royaume-Uni, il serait en effet regrettable de devoir faire appel en la matière, à la procédure d'arbitrage que prévoit l'article 10 de l'accord.

Pour le surplus, l'annexe de l'accord aérien ne fixe évidemment qu'un moment de l'état des relations aériennes entre le Royaume-Uni et la Belgique, ainsi que leurs colonies et territoires sous mandat. Des modifications sont toujours susceptibles d'intervenir afin de tenir compte des nécessités du trafic et de la demande du public, tout en maintenant un heureux équilibre entre les avantages accordés par chacun des Gouvernements aux entreprises de transports aériens de l'autre Partie.

L'accord signé à Londres, le 8 mai 1951, est entré provisoirement en application le jour de sa signature. Il entrera définitivement en vigueur après l'échange des instruments de ratification qui, aux termes de son article 15, doit intervenir dans les deux ans de la date de la signature.

A quel effet votre Commission vous propose, unanimement, d'approuver le projet de loi tel qu'il vous est présenté.

Le présent rapport a également été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,  
E. DE WINTER.

Le Président,  
P. STRUYE.