

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1971-1972.

13 JANUARI 1972.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van volgende internationale akten :

- a) Overeenkomst tussen de Staten die partij zijn bij het Internationale Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart « Eurocontrol » betreffende de inning van de « en route »-heffingen, opge maakt te Brussel op 8 september 1970;
- b) Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Organisatie « Eurocontrol » betreffende de inning van de « en route »-heffingen, onder tekend te Brussel op 8 september 1970.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. LAGASSE.

Het internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart die de Organisatie Eurocontrol heeft opgericht, werd ondertekend te Brussel op 13 december 1960. De zeven staten die op dit ogenblik deel uitmaken van die Europese organisatie zijn : Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, Duitsland, Nederland, Luxemburg en België. Op 8 september 1970 sloten die landen een « multilaterale overeenkomst betreffende de inning van de « en route »-heffingen ». Dezelfde dag werd

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Struye, voorzitter; Boey, de Bruyne, Deschamps, de Stexhe, Risopoulos, Rombaut, Sledsens, Thiry, Toussaint en Lagasse, verslaggever.

R.A 8767

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
1031 (Zitting 1970-1971) : Ontwerp van wet.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
15 juli 1971.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1971-1972.

13 JANVIER 1972.

Projet de loi portant approbation des actes internationaux suivants :

- a) Accord entre les Etats parties à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » relatif à la perception des redevances de route, fait à Bruxelles le 8 septembre 1970;
- b) Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et l'Organisation « Eurocontrol » relatif à la perception des redevances de route, signé à Bruxelles le 8 septembre 1970.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)
PAR M. LAGASSE.

La Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne, qui a créé l'Organisation Eurocontrol, a été signée à Bruxelles le 13 décembre 1960. Les sept Etats qui actuellement font partie de cette organisation européenne sont : la France, la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique. Ce sont ces Etats qui ont conclu le 8 septembre 1970 un « Accord multilatéral relatif à la perception des redevances de route ». Le même jour, un accord complé-

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Struye, président; Boey, de Bruyne, Deschamps, de Stexhe, Risopoulos, Rombaut, Sledsens, Thiry, Toussaint et Lagasse, rapporteur.

R.A 8767

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :
1031 (Session de 1970-1971) : Projet de loi.

Annales de la Chambre des Représentants :
15 juillet 1971.

daaromtrent een aanvullende overeenkomst gesloten tussen de organisatie Eurocontrol en elk van de verdragsluitende staten.

Door de multilaterale overeenkomst verplichten de regeringen van de overeenkomstsluitende staten zich, volgens eenvormige normen, « en route »-heffingen in te voeren betreffende hun lager en hoger luchtruim. Door bilaterale overeenkomsten geeft elke regering aan Eurocontrol opdracht de heffingen te innen in haar naam. De opbrengst van de heffingen moet worden afgedragen aan de staten.

Het wetsontwerp vraagt uw gelijktijdige goedkeuring voor de multilaterale overeenkomst en de overeenkomst tussen België en Eurocontrol.

**

I. Volgens de memorie van toelichting wordt de werking van de luchtverkeersleidingsdiensten steeds duurder en is het noodzakelijk geworden deze kosten door de gebruikers te doen dragen. De organisatie voor de internationale burgerluchtvaart — waarvan de overeenkomstsluitende staten deel uitmaken — heeft voor het verhalen van die kosten een eenvormige heffing aanbevolen voor het geheel van de « en route »-faciliteiten die ten aanzien van een bepaalde vlucht worden verleend door een staat of een groep van staten.

De multilaterale overeenkomst van 8 september 1970 ligt in de lijn van die aanbeveling. Het was immers van belang dat de lid-staten van de organisatie Eurocontrol tot een gemeenschappelijk beleid kwamen met betrekking tot de invoering van heffingen wegens het gebruik van installaties en diensten voor het « en route »-verkeer in hun luchtruim.

De eenvormigheid van de regelingen van de lid-staten en van de organisatie werd bereikt in de Eurocontrol-commissie door de Ministers die — zoals blijkt uit artikel 1 van de Overeenkomst — optraden in hun dubbele hoedanigheid van nationale autoriteiten en leden van de commissie.

Op te merken valt dat de Belgische Regering ten aanzien van particuliere luchtvaartuigen « en route »-heffingen kon invoeren krachtens artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919.

Het is dus niet de bedoeling van de voorgelegde Overeenkomst een rechtsgrond te scheppen voor de uitoefening van een bevoegdheid die de Regering reeds bezat. Bovendien zij aangestipt dat de Koning het in die Overeenkomst bepaald inpingssysteem van heffingen had kunnen instellen indien het niet van toepassing was op de staatsluchtvaartuigen die niet vallen onder de wet van 27 juni 1937.

Daaruit volgt dat de Regering — aangezien de ontbinding van de Kamers op 29 september ll. de goedkeuring van de Overeenkomst heeft vertraagd — « en route »-heffingen heeft kunnen invoeren voor vluchten van particuliere luchtvaartuigen, geïnd door de Organisatie Eurocontrol namens de Belgische Staat (koninklijk besluit van 22 oktober 1971, *Belgisch Staatsblad*, 28 oktober 1971, blz. 12.847).

mentaire 'concernant le même objet fut conclu entre l'Organisation Eurocontrol et chacun des Etats contractants.

Par l'accord multilatéral, les Gouvernements des Etats contractants s'engagent à établir des redevances de route selon des normes uniformes, se rapportant aux espaces inférieur et supérieur des Etats. Par les accords bilatéraux, chacun des gouvernements, chargent Eurocontrol de percevoir les redevances en leur nom. Le produit des redevances doit être reversé aux Etats.

Le projet de loi a pour objet l'approbation simultanée de la convention multilatérale et de la convention entre la Belgique et Eurocontrol.

**

I. Comme le rappelle l'exposé des motifs, le fonctionnement des services de contrôle de la circulation aérienne devient de plus en plus coûteux et il est devenu nécessaire de faire supporter ces dépenses par les usagers. L'Organisation de l'aviation civile internationale — dont font partie les Etats contractants — a recommandé que le recouvrement de ces dépenses se fasse sous forme de redevance unique, ayant trait à l'ensemble des facilités de route fournies à l'égard d'un vol déterminé par un Etat ou un groupe d'Etats.

C'est dans la ligne de cette recommandation qu'a été conclu l'Accord multilatéral du 8 septembre 1970. Il importait, en effet, que les Etats membres de l'Organisation Eurocontrol adoptent une politique commune en ce qui concerne l'établissement des redevances pour l'usage des installations et services de navigation aérienne de route dans l'espace aérien relevant de leur compétence.

L'uniformité entre les réglementations des Etats membres et celle de l'Organisation a pu être réalisée, au sein de la Commission d'Eurocontrol, par les Ministres agissant — comme l'indique l'article 1^{er} de l'Accord — en leur double qualité d'autorités nationales et de membres de la Commission.

On observera que le Gouvernement belge pouvait établir des redevances de route en ce qui concerne les aéronefs privés, en vertu de l'article 5 de la loi du 27 juin 1937, portant revision de la loi du 16 novembre 1919.

L'accord, dont l'approbation est soumise au Sénat, ne tend donc pas à donner une base juridique à l'exercice d'un pouvoir que le Gouvernement possédait déjà. D'autre part, on notera que le système de perception des redevances déterminé dans cet accord aurait pu être mis en œuvre par le Roi s'il ne s'appliquait pas aux aéronefs d'Etat — lesquels ne sont pas visés par la loi du 27 juin 1937.

C'est la raison pour laquelle — la dissolution des Chambres le 29 septembre dernier ayant retardé l'approbation de l'Accord — le Gouvernement belge a pu mettre en vigueur à dater du 1^{er} novembre une réglementation établissant des redevances de route pour tout vol effectué par un aéronef privé, perçues au nom de l'Etat belge par l'Organisation Eurocontrol (arrêté royal du 22 octobre 1971, *Moniteur belge*, 28 octobre 1971, p. 12.847).

Immers, bij de ondertekening van de Overeenkomst in september 1970, waren de leden van Eurocontrol overeengekomen alle nodige maatregelen te nemen opdat het akkoord op 1 november 1971 in werking kon treden.

Doch, na door de Kamer van volksvertegenwoordigers op 15 juli 1971 te zijn aangenomen, kon die Overeenkomst niet meer tijdig door de Senaat worden goedgekeurd ten gevolge van de onverwachte ontbinding van de Kamers. Niettemin kon de akte van bekrachtiging worden neergelegd zonder de goedkeuring van het Parlement af te wachten op voorwaarde dat de Overeenkomst niet zou worden toegepast op de staatsluchtvaartuigen. Tijdens een vergadering op 22 oktober 1971 stemden de ondertekenende regeringen met deze procedure in en de akte van bekrachtiging van België werd op 29 oktober 1971 neergelegd.

Overeenkomstig artikel 3 is de Overeenkomst in werking getreden op 15 december 1971, datum waarop de laatste akte van bekrachtiging, die van Nederland, werd neergelegd.

Na de goedkeuring van de Overeenkomst zal de regeling kunnen worden uitgebreid tot de staatsluchtvaartuigen.

De Overeenkomst blijft van kracht totdat het Verdrag, waarbij de Organisatie Eurocontrol werd opgericht, een einde neemt, tenzij een Regering het opzegt, met inachtname van een termijn van twee jaar (artikel 4).

**

II. De tweede Overeenkomst, waarvoor de goedkeuring van de Senaat wordt gevraagd, strekt om de Organisatie Eurocontrol te belasten met de zorg voor de inning van de heffingen namens de Belgische Staat. Het is duidelijk dat de eenheid van het stelsel eveneens de centralisering van de heffing vereiste. Eurocontrol zal moeten zorgen voor de inning van de heffingen die sedert 1 november 1971 zijn opgelegd.

Per vlucht zal één enkele heffing moeten gefactureerd worden voor het gehele gebied gevormd door de Staten, partij bij de multilaterale Overeenkomst, ongeacht het aantal Staten die door het luchtvaartuig overvlogen werden. Zij zal dus gelijk zijn aan de optelling van de deel-heffingen die voortvloeien uit het gebruik van het luchtruim van elke Staat waarboven de vlucht werd uitgevoerd. De verdeling tussen de Staten zal geschieden na inning van de enkele heffing die door de exploitant van het luchtvaartuig is verschuldigd.

Artikel 2 van de Overeenkomst bepaalt dat het bedrag van de heffing wordt vastgesteld op basis van de Franse frank, waarvan de pariteit op 29 december 1959 is medegedeeld aan het I.M.F. Er zij opgemerkt dat deze bepaling, gelet op de recente monetaire gebeurtenissen, ten doel heeft rekening te houden met de werkelijke pariteit van de munten voor de vaststelling van het bedrag van de heffing.

**

En effet, en septembre 1970, lors de la conclusion de l'Accord, les membres d'Eurocontrol étaient convenus de prendre toutes dispositions utiles pour que l'entrée en vigueur pût avoir lieu le 1^{er} novembre 1971.

Or, après avoir été adopté par la Chambre des Représentants le 15 juillet 1971, cet Accord n'avait pu être approuvé en temps voulu par le Sénat, par suite de la dissolution imprévue des Chambres. Néanmoins, l'instrument de ratification pouvait être déposé sans attendre l'approbation législative à condition d'exclure du champ d'application les avions d'Etats. Les Gouvernements signataires marquèrent leur accord sur cette procédure lors d'une réunion tenue le 22 octobre 1971, et l'instrument de ratification de la Belgique a été déposé le 29 octobre 1971.

Conformément à son article 3, l'Accord est entré en vigueur le 15 décembre 1971, date du dépôt du dernier instrument de ratification, celui des Pays-Bas.

A la suite de l'approbation législative de l'Accord, la réglementation pourra être étendue aux aéronefs d'Etat.

Il reste en vigueur jusqu'à l'expiration de la Convention qui a créé l'Organisation Eurocontrol, à moins qu'un gouvernement ne le dénonce, avec un préavis de deux ans (article 4).

**

II. Le deuxième Accord soumis à l'assentiment du Sénat tend à confier à l'Organisation Eurocontrol le soin de percevoir les redevances au nom de l'Etat belge. Il va sans dire que l'uniformité du système commandait également la centralisation de la perception. Eurocontrol devra assurer cette perception des redevances imposées depuis la date du 1^{er} novembre 1971.

Une seule redevance doit être facturée par vol pour l'ensemble de la région constituée par les Etats parties à l'Accord multilatéral, quel que soit le nombre d'Etats survolés par l'aéronef. Elle sera donc égale à la somme des redevances partielles engendrées dans l'espace aérien de chaque Etat survolé. La répartition entre Etats se fera après encaissement de la redevance unique due par l'exploitant de l'aéronef.

L'article 2 de l'Accord prévoit que le montant de la redevance est établi sur base du franc français tel qu'il a été déclaré aux autorités du F.M.I. le 29 décembre 1959. Se référant aux récents événements monétaires, on notera que cette disposition tend à ce que pour le montant de la redevance l'on tienne compte de la parité réelle des monnaies.

**

De Organisatie Eurocontrol, die binnenkort twaalf jaar bestaat, is een zeer bemoedigend Europees experiment. De twee voorgelegde internationale overeenkomsten zijn — de Commissie heeft dit cenparig willen onderstrepen — voorbeelden van doeltreffende Europese samenwerking in een belangrijke sector.

Het ontwerp van wet en dit verslag zijn met algemene stemmen aanvaard.

De Verslaggever,
A. LAGASSE.

De Voorzitter,
P. STRUYE.

L'Organisation Eurocontrol, qui aura bientôt douze ans, représente une expérience européenne des plus encourageantes. Les deux accords internationaux, soumis à l'approbation du Sénat, constituent — la Commission unanime a tenu à le souligner — des exemples de coopération européenne efficace dans un secteur important.

Le projet de loi et le présent rapport ont été admis à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. LAGASSE.

Le Président,
P. STRUYE.