

## SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1957-1958.

SÉANCE DU 6 MARS 1958.

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le projet de loi portant approbation de l'accord entre la Belgique et l'Irlande relatif aux transports aériens et de l'annexe, signés à Bruxelles, le 10 septembre 1955.

## BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1957-1958.

VERGADERING VAN 6 MAART 1958.

Verslag van de Commissie van Buitenlandse Zaken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende goedkeuring van de Luchtvaartovereenkomst tussen België en Ierland en van de bijlage, ondertekend op 10 September 1955, te Brussel.

Présents : MM. MOREAU de MELEN, président-rapporteur; le comte D'ASPREMONT LYNDEN, le baron DE DORLODOT, DEHOUSSE, et DE WINTER.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les Chambres ont approuvé naguère la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, signée le 9 décembre 1944 (1). Par cette convention qui est du type multilatéral, 72 Etats ont accepté un certain nombre de règles de droit, dont le respect leur paraissait indispensable au « développement de l'aviation civile » et à l'établissement de « services internationaux de transports aérien ».

Mais les dispositions de cette convention sont d'ordre général. Seules elles ne suffisent pas à assurer le bon fonctionnement d'un service aérien déterminé.

C'est pour répondre à cette exigence qu'à Chicago quelques pays avaient conclu le même jour un accord relatif au Transport aérien internatio-

(1) Projet de loi Doc. Chambre n° 140 (1946-1947) — Rapport Doc. Chambre n° 268 (1946-1947) — Discussion et adoption Annales Chambre 24 avril 1947 — Rapport Doc. Sénat n° 133 (1946-1947) — Discussion et adoption Annales Sénat 29 avril 1947 — Loi du 30 avril 1947, *Moniteur Belge* du 2 décembre 1948.

R. A 5366.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

655 (Session de 1956-1957) :  
1 : Projet de loi;  
2 : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

29 mai et 6 juin 1957.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Kamers hebben onlangs de op 9 December 1944 ondertekende Overeenkomst van Chicago betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart goedgekeurd (1). Bij deze Overeenkomst, die tot het multilaterale type behoort, hebben 72 Staten een bepaald aantal rechtsregels aangenomen, die naar hun oordeel moeten worden nageleefd met het oog op de « ontwikkeling van de burgerlijke luchtvaart » en de organisatie van « internationale luchtvervoerdiensten ».

Die Overeenkomst is evenwel te algemeen om de goede werking van een bepaalde luchtvaartdienst te verzekeren.

Het is juist daarom dat enige landen te Chicago dezelfde dag een overeenkomst sloten met betrekking tot het Internationale Luchtvervoer. Deze

(1) Wetsontwerp, Gedr. St. Kamer n° 140 (1946-1947) — Verslag Gedr. St. Kamer n° 268 (1946-1947) — Bespreking en goedkeuring. Handelingen Kamer 24 April 1947 — Verslag Gedr. St. Senaat, n° 133 (1946-1947) — Bespreking en goedkeuring Handelingen Senaat 29 April 1947 — Wet van 30 April 1947, *Belgisch Staatsblad* van 2 December 1948.

R. A 5366.

Zie :

Gedr. St. van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

655 (Zitting 1956-1957) :  
1 : Wetsontwerp;  
2 : Verslag.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

29 Mei en 6 Juni 1957.

nal. Cette convention, également multilatérale, n'a cependant guère rencontré de faveur. Cinq pays seulement l'ont signée. Les autres ont préféré conclure des accords bilatéraux, comme celui « des Bermudes » signé par les Etats-Unis et la Grande-Bretagne en 1946.

L'accord belgo-irlandais est de cette espèce.

\* \* \*

### 1. Nécessité de l'approbation des Chambres.

L'accord contient une clause compromissoire (art. X) soumettant tout différend à l'arbitrage. Un jugement défavorable pouvant entraîner des charges financières, l'assentiment des Chambres est requis.

\* \* \*

### 2. Analyse de l'Accord.

L'exposé des motifs du projet de loi souligne que « la majeure partie des dispositions de l'accord découlent de la Convention de Chicago ».

Rappelons que l'article 6 de cette Convention dispose qu'« aucun service aérien international régulier ne pourra survoler ou desservir le territoire d'un Etat contractant, s'il ne possède une *permission* expresse ou une autre autorisation du dit Etat et sous condition de se conformer aux termes de cette permission ou autorisation ».

Par l'article I de l'accord belgo-irlandais, les deux pays s'octroient mutuellement cette permission aux conditions indiquées dans les autres articles et dans les limites précisées à l'Annexe à laquelle il renvoie. Il s'agit des droits réciproques de *survol* et d'*escale technique* et des droits d'*embarquer* et de *débarquer* en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises. (Rappelons qu'on appelle escale technique une escale non commerciale, qui est imposée pour des raisons telles que le ravitaillement.)

Tous ces droits sont accordés aux compagnies à désigner par chaque partie, pour l'exploitation des services suivants :

#### A. Services directs entre les deux pays :

1. Service belge Bruxelles-Dublin dans les deux sens.
2. Service irlandais Dublin-Bruxelles dans les deux sens.

#### B. Services transitant par l'Irlande et la Belgique et atteignant d'autres pays :

1. Service belge Bruxelles, via les points intermédiaires vers Shannon *et au-delà*, dans les deux sens. C'est notre ligne transatlantique.

— eveneens multilaterale — overeenkomst had echter weinig bijval. Ze werd slechts door vijf landen ondertekend. De andere gaven de voorkeur aan bilaterale overeenkomsten, zoals die van « de Bermuden », welke in 1946 tussen de Verenigde Staten en Groot-Brittannië tot stand kwam.

Ook de Belgisch-Ierse overeenkomst is van dat soort.

\* \* \*

### 1. Waarom is de goedkeuring van het Parlement vereist?

De overeenkomst bevat een scheidsrechterlijk beding (art. X), waarbij alle geschillen aan arbitrage worden onderworpen. Aangezien een afwijzende beschikking voor de Staat financiële lasten kan medebrengen is de instemming van het Parlement vereist.

\* \* \*

### 2. Ontleding van de overeenkomst.

De memorie van toelichting onderstreept dat « de meeste bepalingen van het akkoord voortvloeien uit de Overeenkomst van Chicago ».

Er zij aan herinnerd dat artikel 6 van dit verdrag bepaalt dat « geen geregelde internationale luchtdienst mag worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van een verdragsluitende Staat, anders dan met de bijzondere *toestemming* of vergunning van die Staat en in overeenstemming met de voorwaarden van een zodanige toestemming of vergunning ».

Bij artikel I van de Belgisch-Ierse overeenkomst, verlenen beide landen elkaar deze toestemming onder de voorwaarden bepaald in de andere artikelen en binnen de grenzen omschreven in de bijlage, waarnaar verwezen wordt. Het betreft het wederzijds recht van *overvliegen* en *landen* anders dan voor verkeersdoeleinden, alsook het recht in internationaal verkeer passagiers, post en goederen *op te nemen* of *af te zetten*. (Het recht om te landen is hier verleend om andere redenen dan handelsdoeleinden, bv. voor de bevoorrading.)

Al deze rechten worden verleend aan de maatschappijen die elke partij zal aanwijzen en voor de exploitatie van de volgende diensten :

#### A. Directe diensten tussen beide landen :

1. Belgische dienst Brussel-Dublin in beide richtingen;
2. Ierse dienst Dublin-Brussel in beide richtingen.

#### B. Transitodiensten over Ierland en België naar andere landen :

1. Belgische dienst Brussel via tussenpunten naar Shannon *en verder gelegen punten* in beide richtingen. Dit is onze transatlantische lijn.

L'Annexe précise que, sur cette ligne les aéro-nefs belges atterriront dans les deux sens à l'aéro-port de Shannon, ce qui est une restriction; mais celle-ci a été levée récemment par un échange de notes diplomatiques. Nos avions, qui survolent l'Irlande, ne doivent donc plus atterrir obligatoirement à Shannon. Il est probable que le Gouver-nement irlandais nous avait, comme à d'autres pays d'ailleurs, imposé cette clause, afin de pou-voir au moyen des taxes d'atterrissages notam-ment, amortir le coût de l'aérodrome.

2. Service irlandais : Dublin-Manchester-Bru-xelles-Dusseldorf et/ou Francfort dans les deux sens.

Comparons les droits ainsi concédés à un pays et à l'autre.

En ce qui concerne les services directs, l'accord octroie des droits identiques à chacun d'eux.

Quant à ceux qui sont concédés dans les autres services (ligne transatlantique belge et ligne irlan-daise Dublin-Allemagne), on pourrait déduire de l'exposé des motifs qu'ils sont différents. En effet le rédacteur de celui-ci, après avoir constaté l'octroi du droit d'escale, puis de celui d'embar-quement et de débarquement à Shannon en trafic international sur l'itinéraire transatlantique belge, précise qu'il s'agit de la cinquième liberté de l'air, tandis qu'il souligne ensuite que la compagnie irlandaise jouira à Bruxelles des cinq libertés de l'air sur l'itinéraire Dublin-Allemagne.

Faut-il en conclure que la Belgique est désavan-tagée ?

Rappelons d'abord ce que dans la terminologie internationale, on entend par les cinq libertés de l'air. Suivant l'Accord sur le transport aérien international annexé à l'Acte final de la Conférence de Chicago, accord auquel ni la Belgique ni l'Irlande n'ont d'ailleurs adhéré, ces libertés sont les sui-vantes :

1<sup>o</sup> le droit de *survol* du territoire sans atterris-sage intermédiaire;

2<sup>o</sup> le droit d'atterrir pour des raisons non com-merciales (sans possibilité donc de débarquer ou d'embarquer des passagers, du fret ou du courrier);

3<sup>o</sup> le droit de *débarquer* des passagers, du courrier et des marchandises embarquées sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité;

4<sup>o</sup> le droit d'*embarquer*... à destination de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité;

5<sup>o</sup> le droit d'*embarquer*... à destination du terri-toire d'un autre Etat... et le droit de *débarquer* passagers, courrier et marchandises provenant du territoire d'un tel Etat.

A y regarder de près, on s'aperçoit donc qu'ac-tuellement la Belgique jouit des cinq libertés de l'air à Shannon si non à Dublin.

De bijlage bepaalt verder dat, wat deze lijn betreft, de Belgische luchtvaartuigen in beide rich-tingen op de luchthaven Shannon zullen landen, wat een beperking is; maar deze is onlangs opgeheven door uitwisseling van diplomatieke nota's. Onze vliegtuigen die Ierland overvliegen, zijn dus niet meer verplicht te Shannon te landen. Waarschijnlijk had de Ierse Regering ons deze bepaling, zoals trouwens ook aan andere landen, opgelegd, om door middel van landingstaxes de kostprijs van het vliegveld af te schrijven.

2. Ierse dienst : Dublin-Manchester-Brussel-Dus-seldorf en /of Frankfort in beide richtingen.

Laten wij de aldus aan elk van beide landen toegekende rechten even vergelijken.

Wat de rechtstreekse diensten betreft, verleent de overeenkomst gelijke rechten aan beide landen.

Wat de in de andere diensten toegekende rechten betreft (Belgische transatlantische lijn en Ierse lijn Dublin-Duitsland), zou men uit de memorie van toelichting kunnen afleiden dat zij verschillend zijn. Immers, nadat de toekenning vastgesteld is van het landingsrecht en vervolgens van het opne-mings- en afzettingsrecht te Shannon in interna-tionaal verkeer op de Belgische transatlantische route, wordt erop gewezen dat dit de vijfde lucht-vrijheid uitmaakt, en dat de Ierse maatschappij de vijf lucht-vrijheden te Brussel zal genieten op de route Dublin-Duitsland.

Moeten wij hieruit besluiten dat België benadeeld wordt?

Eerst zij even herinnerd aan hetgeen onder de vijf lucht-vrijheden verstaan wordt in de interna-tionale terminologie. Volgens de Overeenkomst be-treffende het Internationale Luchtverkeer, als bij-lage toegevoegd aan de Slotakte van de Conferentie van Chicago, waartoe trouwens noch België, noch Ierland toetreden zijn, zijn deze vrijheden de vol-gende :

1<sup>o</sup> het recht het grondgebied zonder tussen-landing te *overvliegen*;

2<sup>o</sup> het recht te landen anders dan voor handels-doeleinden (dus zonder mogelijkheid passagiers, vracht of post af te zetten of op te nemen);

3<sup>o</sup> het recht passagiers, post en goederen *af te zetten*, die opgenomen zijn op het grondgebied van de Staat waartoe het luchtvaartuig naar de nationa-liteit behoort;

4<sup>o</sup> het recht... *op te nemen* met bestemming naar de Staat waartoe het luchtvaartuig naar de nationa-liteit behoort;

5<sup>o</sup> het recht... *op te nemen* met bestemming naar het grondgebied van een andere Staat... en het recht passagiers, post en goederen *af te zetten*, die uit het grondgebied van een dergelijke Staat herkomstig zijn.

Bij nader toezien blijkt dus dat België thans de vijf lucht-vrijheden geniet te Shannon, zoniet te Dublin.

En effet, le premier, le droit de survol sans atterrissage, a été octroyé par le récent échange de notes diplomatiques, qui permet même à la Compagnie belge de ne pas faire escale à Shannon. La deuxième est octroyée explicitement (escale technique). La troisième et la quatrième de même, car la Compagnie belge peut prendre des passagers à Shannon et à Dublin pour Bruxelles et vice-versa. Enfin, elle jouit de la cinquième liberté. Elle peut embarquer ou débarquer à Shannon des passagers à destination ou en provenance de pays tiers.

C'est sans doute parce que la cinquième liberté est la plus importante et que pour les lignes belges, l'Irlande est surtout une escale de transit, que le rédacteur de l'exposé des motifs l'a spécialement mentionnée.

Il y a cependant deux restrictions à notre droit : la première résulte de l'application de l'article 7 de la Convention de Chicago : le trafic entre Dublin et Shannon n'est pas autorisé, car il constitue du cabotage. L'Irlande se le réserve légitimement.

Quant à la seconde, elle ne ressort pas de l'Accord, mais de nos arrangements avec un autre pays. Notre cinquième liberté est limitée pour l'instant au trafic de et vers New-York, car le Canada ne nous a pas permis d'obtenir cette cinquième liberté en Irlande sur les lignes de Bruxelles-Shannon-Terre-Neuve-Montréal et retour.

Sous cette dernière réserve de fait, étrangère à l'Irlande, nous jouissons donc des cinq libertés de l'air à Shannon, tout comme l'Irlande en bénéficie à Bruxelles. Nous ne jouissons pas de la cinquième à Dublin.

Par contre l'Irlande nous reconnaît à Shannon des « droits en cinquième liberté » sur des « points intermédiaires et au-delà », *non spécifiés*, tandis que nous ne lui permettons le trafic « en cinquième liberté » à Bruxelles que sur le parcours Manchester-Düsseldorf et Francfort. Il est vrai que nous possédons aussi des lignes qui desservent ces trois villes. La concurrence irlandaise pourrait donc y rendre notre exploitation peu rentable. Mais, pour permettre d'y remédier, l'Accord prévoit par son article VIII, § 2, la possibilité, pour les compagnies concessionnaires, de conclure des arrangements.

\*  
\* \*

Conformément à l'article II les parties ont désigné les entreprises de transport qui exploiteront les itinéraires prévus; ce sont, d'une part la Sabena et, d'autre part pour l'Irlande, l'Aer Lingus.

L'article VI prévoit dans quels cas l'autorisation d'exploiter peut être refusée ou révoquée.

Immers, de eerste, nl. het recht een grondgebied zonder landing te overvliegen, is een minimum dat in de andere rechten besloten ligt. Verder laten de onlangs uitgewisselde diplomatieke nota's aan de Belgische maatschappij zelfs toe, van een landing te Shannon af te zien. De tweede vrijheid wordt uitdrukkelijk toegekend (technische landing). De derde en de vierde insgelijks, want de Belgische maatschappij mag passagiers te Shannon en te Dublin opnemen met bestemming naar Brussel, en omgekeerd. Ten slotte geniet zij de vijfde vrijheid : zij mag, te Shannon passagiers opnemen of afzetten met bestemming naar of herkomstig uit derde landen.

Waarschijnlijk is het omdat de vijfde vrijheid de voornaamste is en omdat de Belgische lijnen het Ierse grondgebied vooral voor transitolandingen gebruiken, dat de memorie van toelichting deze vrijheid speciaal vermeldt.

Ons recht is op twee punten beperkt : ten eerste uit hoofde van de toepassing van artikel 7 van de Overeenkomst van Chicago, nl. doordat het verkeer tussen Dublin en Shannon niet wordt toegelaten, daar het als cabotage dient beschouwd te worden. Ierland behoudt het zich terecht voor.

De tweede beperking echter vloeit niet voort uit de Overeenkomst, maar wel uit de regelingen die wij met een ander land getroffen hebben. Onze vijfde vrijheid is momenteel beperkt tot het verkeer van en naar New York, daar Canada ons niet vergund heeft deze vijfde vrijheid in Ierland te verkrijgen op de lijnen Brussel-Shannon-Newfoundland-Montréal en terug.

Onder dit laatste feitelijke voorbehoud, dat niet aan Ierland te wijten is, genieten wij dus de vijf lucht-vrijheden te Shannon, zoals Ierland die te Brussel ook geniet. Te Dublin hebben wij de vijfde niet.

Daarentegen erkent Ierland te Shannon onze « rechten in vijfde vrijheid » op « tussenpunten en verder gelegen punten », *die niet nader aangeduid zijn*, waar wij dat land te Brussel tot het verkeer « in vijfde vrijheid » alleen machtigen op de route Manchester-Düsseldorf en Frankfort. Wij hebben weliswaar ook lijnen die deze drie steden aandoen en derhalve zou de Ierse mededinging onze exploitatie weinig rendabel kunnen maken. Evenwel, om zulks te verhelpen, laat artikel VIII, § 2, van de Overeenkomst de mogelijkheid open, dat de maatschappijen die de concessiehoudsters zijn, daarentrent een regeling treffen.

\*  
\* \*

Overeenkomstig artikel II hebben partijen de transportondernemingen aangewezen die de reisrouten zullen exploiteren, nl. enerzijds de Sabena en anderzijds, voor Ierland, de Aer Lingus.

Artikel VI bepaalt in welke gevallen de vergunning tot exploiteren geweigerd of geschorst kan worden.

Un certain nombre d'articles reprennent l'essentiel des diverses dispositions de la Convention de Chicago. Ainsi l'article III, § 1<sup>er</sup>, relatif aux charges imposées pour l'utilisation des aéroports, et qui ne peuvent excéder celles qui seraient payées par les nationaux, reproduit en d'autres termes l'article 15 de la Convention de 1944; le § 3 de l'article III qui prévoit l'exemption des droits de douane pour les aéronefs utilisés dans les services convenus, leurs carburants, leurs provisions de bord etc., s'inspire de l'article 24 de la Convention; la première phrase de l'article IV relative notamment aux certificats de navigabilité qui seront reconnus valables par l'autre partie, reprend en somme le texte de l'article 33 de la Convention; enfin, l'article V, qui dispose que les lois de chaque partie s'appliqueront aux aéronefs et aux passagers, équipages et marchandises de l'autre pays, s'inspire des articles 11 et 13 de la Convention de Chicago.

Il faut cependant relever deux particularités :

1<sup>o</sup> par le § 2 de l'article III les parties s'accordent mutuellement le bénéfice de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane nationaux et taxes sur les fournitures destinées uniquement à l'usage des aéronefs employés par l'entreprise de l'autre pays;

2<sup>o</sup> la deuxième phase de l'article IV oblige pratiquement un pilote belge ou irlandais à être détenteur de brevets et licences valables dans son propre pays, même s'il est au service de l'entreprise désignée par l'autre pays. Chaque partie se réserve en effet de ne pas reconnaître les brevets délivrés à ses propres ressortissants par un Etat tiers.

Les articles VII et VIII fixent les modalités d'application en ce qui concerne les tarifs et la capacité de transport.

Les articles IX à XIII concernent l'enregistrement de l'Accord, l'arbitrage, les consultations et amendements éventuels, la procédure de résiliation et enfin la ratification et l'entrée en vigueur.

Le texte prévoit à cet égard une entrée en vigueur provisoire, mais dispose que si l'échange des instruments de ratification n'a pas été accepté endéans les deux ans à partir de la signature, chaque partie peut mettre fin à l'application provisoire de la convention.

Or, la signature a eu lieu le 10 septembre 1955. Signalons cependant qu'aucun préavis n'a été donné ou reçu, malgré le dépassement du délai.

\* \* \*

### 3. Retard mis à déposer le projet de loi.

La Commission s'est fréquemment plainte auprès du Ministre des Affaires Etrangères du retard

In een aantal artikelen worden de hoofdzaken uit de Overeenkomst van Chicago overgenomen. Zo is de inhoud van artikel III § 1, betreffende vergoedingen voor het gebruik van de luchthavens welke niet hoger mogen zijn dan voor de eigen onderdanen, dezelfde als die van artikel 15 van de Overeenkomst van 1944, maar in andere bewoordingen uitgedrukt; zo berust § 3 van artikel III, die vrijstelling van douanerechten verleent voor de luchtvaartuigen gebruikt in overeengekomen diensten, alsook voor de motorbrandstof en het proviand, enz., op artikel 24 van de Overeenkomst; de eerste volzin van artikel IV, die o.m. betrekking heeft op de bewijzen van luchtvaardigheid die voor geldig erkend zullen worden door de andere partij, komt in de grond overeen met artikel 33 van de Overeenkomst; ten slotte heeft artikel V, waarin wordt bepaald dat de wetten van elke partij toepasselijk zullen zijn op de luchtvaartuigen en op de passagiers, de bemanning en de lading van het andere land, dezelfde strekking als de artikelen 11 en 13 van de Overeenkomst van Chicago.

Op twee bijzonderheden moet evenwel worden gewezen :

1<sup>o</sup> bij § 2 van artikel III verplicht elke partij zich, de andere partij te behandelen als de meest begunstigde natie, wat betreft de nationale douanerechten en heffingen op de leveringen ten behoeve van de luchtvaartuigen die gebruikt worden door de maatschappij van het andere land;

2<sup>o</sup> de tweede volzin van artikel IV verplicht practisch de Belgische of Ierse piloten houder te zijn van bewijzen van geschiktheid en van vergunningen die in hun eigen land geldig zijn, zelfs indien zij in dienst staan van de door het andere land aangewezen maatschappij. Elke partij behoudt zich namelijk het recht voor, om bewijzen die door een derde Staat aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt, niet te erkennen.

De artikelen VII en VIII bepalen de toepassingsmodaliteiten inzake tarieven en vervoercapaciteit.

De artikelen IX tot XIII hebben betrekking op de registratie van de Overeenkomst, de arbitrage, eventueel overleg en eventuele wijzigingen, de procedure van opzegging en ten slotte de bekrachtiging en de inwerkingtreding.

In de tekst wordt bepaald dat de Overeenkomst voorlopig in werking zal treden, maar dat, indien de bekrachtigingsoorkonden niet binnen twee jaren na de datum van de ondtekening worden uitgewisseld, elke partij een einde kan maken aan de voorlopige toepassing van de Overeenkomst.

Deze is op 10 September 1955 ondertekend, zonder dat enige kennisgeving werd gedaan of ontvangen, hoewel de termijn verstreken was.

\* \* \*

### 3. Late indiening van het wetsontwerp.

De Commissie heeft vaak haar beklag gedaan bij de Minister van Buitenlandse Zaken over het late

avec lequel son Département dépose les projets de loi tendant à l'approbation des traités.

Elle s'est évidemment étonnée, en l'occurrence, qu'un accord conclu le 10 septembre 1955 n'ait été déposé sur le bureau de la Chambre que le 5 janvier 1957, soit un an et quatre mois après.

Voici les explications que le Département a fournies à ce sujet :

« L'accord a été signé le 10 septembre 1955.

» Le service compétent du Ministère des Affaires Étrangères et du Commerce extérieur a préparé la traduction néerlandaise, a demandé l'avis du Service juridique et rédigé l'exposé des motifs, avant de transmettre le dossier au Service des Traités le 5 mars 1956.

» Le Service des Traités a soumis l'accord au Conseil des Ministres et au Conseil d'Etat le 6 avril 1956.

» Ces derniers ont marqué leur accord respectivement les 4 et 9 mai 1956.

» L'autorisation de dépôts a été accordée par le Roi le 18 mai 1956 et les documents ont ensuite été remis au Cabinet du Ministre des Affaires Étrangères.

» Il est à présumer que celui-ci n'aura pas jugé pouvoir déposer l'accord sur le Bureau de la Chambre des Représentants avant le 2 février 1957 en raison du programme très chargé de celle-ci et aussi des vacances parlementaires.»

Faut-il dire que ces explications n'ont pas paru convaincantes à la Commission? Le temps couru entre la signature (10 septembre 1955) et la communication au Conseil d'Etat (6 avril 1956) soit 7 mois, de même que celui qui s'est écoulé entre l'avis de ce Conseil (9 mai 1956) et le dépôt à la Chambre (5 février 1957), soit 9 mois, lui ont paru vraiment excessifs. Aucune des raisons avancées n'était de nature à provoquer de si longs sursis.

Il est certainement possible de les abrégier considérablement. La Commission insiste encore à ce sujet. Elle se réserve dorénavant de ne point proposer l'approbation des traités qui seront encore présentés aux Chambres avec un tel retard, à tout le moins lorsque ce retard ne lui paraîtra pas justifié.

\* \*

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

*Le Président-rapporteur,*  
H. MOREAU DE MELEN.

indienen van wetsontwerpen tot goedkeuring van verdragen.

Zij was natuurlijk verwonderd dat een op 10 September 1955 ondertekende Overeenkomst eerst op 5 Januari 1957 bij de Kamer is ingediend, d.i. één jaar en vier maanden later.

Het Departement gaf hiervoor de volgende verklaring :

» De Overeenkomst is op 10 September 1955 ondertekend.

» De bevoegde dienst van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en van Buitenlandse Handel heeft de Nederlandse vertaling voorbereid, het advies van de Rechtskundige Dienst gevraagd en de memorie van toelichting opgesteld alvorens het dossier op 5 Maart 1956 aan de Dienst der Verdragen door te zenden.

» Deze Dienst heeft de Overeenkomst op 6 April 1956 aan de Ministerraad en aan de Raad van State voorgelegd.

» Deze hebben zich respectievelijk op 4 en 9 Mei 1956 akkoord verklaard.

» De toelating tot indiening werd door de Koning gegeven op 18 Mei 1956 en de bescheiden werden vervolgens aan het Kabinet van de Minister van Buitenlandse Zaken overhandigd.

» Vermoedelijk heeft deze geoordeeld dat het niet mogelijk was, de Overeenkomst vóór 2 Februari 1957 bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers in te dienen, om reden van haar steeds zeer gevulde agenda en ook van het nabije reces.»

Behoeven wij te zeggen dat deze ophelderingen de Commissie niet hebben overtuigd? De tijdspanne tussen de ondertekening (10 September 1955) en de voorlegging aan de Raad van State (6 April 1956), nl. 7 maanden, en tussen het advies van de Raad (9 Mei 1956) en de indiening bij de Kamer (5 Februari 1957), nl. 9 maanden, vond zij al te lang. Geen enkele van de aangevoerde redenen kon een dergelijke vertraging wettigen.

Het is zeker mogelijk om deze termijnen aanzienlijk te verkorten. De Commissie dringt hier nogmaals op aan. Zij behoudt zich het recht voor, voortaan de goedkeuring niet meer voor te stellen van verdragen die zo laat bij de Kamers worden ingediend, althans wanneer die vertraging haar niet verantwoord schijnt.

\* \*

Het wetsontwerp en dit verslag zijn met algemene stemmen aangenomen.

*De Voorzitter-verslaggever,*  
H. MOREAU DE MELEN.