

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1983-1984

14 FEVRIER 1984

Projet de loi portant approbation des Actes internationaux suivants :

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

RAPPORT

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

1. Introduction

Votre commission a consacré sa réunion du 24 novembre à l'examen du projet de loi d'approbation des deux Actes internationaux relatifs à « Eurocontrol » et aux redevances de routes, faits à Bruxelles le 12 février 1981.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Van der Elst, président; Coppens, Close, Mme De Backer-Van Ocken, MM. de Bruyne, T. Declercq, Delmotte, De Seranno, du Monceau de Bergendal, Geldolf, Gijs, Mme Hanquet, MM. Humblet, Lahaye, Marmenout, Noerens, Van Herck et Chabert, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Deprez, Van den Broeck et Vanhaverbeke.

R. A 12642

Voir :

Document du Sénat :

401 (1982-1983) : N° 1 : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1983-1984

14 FEBRUARI 1984

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten :

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER CHABERT

1. Inleiding

Uw Commissie heeft haar vergadering van 24 november gewijd aan het onderzoek van het ontwerp van wet houdende goedkeuring van de internationale Akten betreffende « Eurocontrol » en de « en-route »-heffingen, opgemaakt te Brussel op 12 februari 1981.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Van der Elst, voorzitter; Coppens, Close, Mevr. De Backer-Van Ocken, de heren de Bruyne, T. Declercq, Delmotte, De Seranno, du Monceau de Bergendal, Geldolf, Gijs, Mevr. Hanquet, de heren Humblet, Lahaye, Marmenout, Noerens, Van Herck en Chabert, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Deprez, Van den Broeck en Vanhaverbeke.

R. A 12642

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

401 (1982-1983) : N° 1 : Ontwerp van wet.

Le Président expose d'abord que le relatif retard apporté à l'examen de ce projet de loi s'explique par la demande qui lui a été adressée dès le renvoi en commission, tendant à permettre à la Commission de l'Infrastructure d'émettre un avis à ce sujet.

Votre Commission a dès lors accepté un ajournement temporaire de la discussion.

Celle-ci est introduite par l'exposé suivant du Ministre des Communications, qui traite successivement des deux actes internationaux soumis à l'approbation des Chambres.

A. Protocole amendant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960

Le 12 février 1981 a été signé à Bruxelles un Protocole amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960. Cette Convention conclue dans le but essentiel d'organiser en commun les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien supérieur, a institué à cet effet une organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol ». Le Protocole modifie les attributions de l'organisation Eurocontrol. Les principaux changements qu'il entraînera lors de son entrée en vigueur peuvent se résumer comme suit :

— Le rôle de l'organisation Eurocontrol en matière de planification des services de la circulation aérienne ne se limitera plus à l'espace supérieur mais s'étendra à l'ensemble de l'espace aérien; la mission principale de l'organisation sera alors d'élaborer, dans ses Etats membres, un système de contrôle fondé sur un concept commun adapté à la fois au trafic civil et aux impératifs militaires, selon une méthode garantissant une coordination réelle à moyen et à long terme des divers plans nationaux. A l'appui de cette tâche, elle sera chargée de réaliser un programme coordonné de recherche et de développement, ainsi que de formuler des politiques communes en matière de formation des contrôleurs et du personnel technique.

Par ailleurs, la consultation des usagers sera partie intégrante du processus général de planification et de coordination.

— Il sera mis progressivement un terme à l'actuel programme de financement commun des installations opérationnelles dans les Etats membres.

— La fourniture des services de la circulation aérienne relèvera désormais officiellement de la compétence des Etats membres.

Toutefois, ceux-ci pourront, à titre individuel ou collectivement, confier à l'organisation le soin de mettre en place et d'exploiter lesdits services pour leur compte.

De Voorzitter verklaart allereerst dat de betreffende verdraging bij het onderzoek van dit ontwerp van wet te wijten is aan het verzoek, dat dadelijk bij de verzending naar de Commissie tot hem werd gericht, om de Commissie voor de Infrastructuur in staat te stellen hieromtrent advies uit te brengen.

Uw Commissie heeft derhalve een tijdelijke verdaging van de bespreking aanvaard.

De bespreking wordt ingeleid met de volgende uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen, die achtereenvolgens handelt over de twee internationale akten die ter goedkeuring aan de Kamers zijn voorgelegd.

A. Protocol tot wijziging van het internationaal verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart « Eurocontrol » van 13 december 1960

Op 12 februari 1981 werd te Brussel het Protocol tot wijziging van het internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart « Eurocontrol » van 13 december 1960 ondertekend. Dit Verdrag, afgesloten met het essentieel doel gemeenschappelijk de diensten van het luchtverkeer in het hoger luchtruim te organiseren, heeft te dien einde een Europese organisatie « Eurocontrol » opgericht om de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren. Het Protocol wijzigt de bevoegdheden van de organisatie Eurocontrol. De voornaamste wijzigingen die de inwerkingtreding van dit Protocol zal teweegbrengen kunnen als volgt worden samengevat :

— De rol van de organisatie Eurocontrol inzake planning van de diensten van het luchtverkeer zal niet meer beperkt zijn tot het hoger luchtruim maar het gehele luchtruim omvatten. De voornaamste taak van de organisatie zal dan bestaan in het uitwerken, in de Lidstaten, van een controlesysteem, stoelend op een gemeenschappelijk concept, aangepast zowel aan het burgerluchtverkeer als aan de militaire behoeften, volgens een methode die een werkelijke coördinatie moet verzekeren zowel op halfplane als op lange termijn van de verschillende nationale plannen. Bijkomend zal zij belast worden met het uitvoeren van een gecoördineerd onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma evenals met het uitwerken van een gemeenschappelijke politiek inzake de vorming van de verkeersleiders en het technisch personeel.

Verder zal de raadpleging van de gebruikers een integreerend deel uitmaken van het algemene plannings- en coördinatieproces.

— Het huidige gemeenschappelijk financieren van de operationele installaties van de Lidstaten zal geleidelijk opgeheven worden.

— Het verstrekken van de diensten der luchtbeveiliging zal voortaan officieel tot de bevoegdheid van de Lidstaten behoren.

Deze kunnen echter, individueel of collectief, de organisatie belasten in hun naam deze diensten uit te bouwen en te verlenen.

— L'organisation Eurocontrol jouera un rôle déterminant dans la mise au point et l'exploitation d'un système international de gestion des courants de trafic, au profit des Etats membres et des Etats tiers intéressés.

Le Protocole maintient les deux organes de l'organisation : la Commission et l'Agence. Il apporte cependant des modifications à la composition et au fonctionnement de la Commission. Les statuts actuels de l'Agence seront remplacés par de nouveaux statuts, qui font l'objet d'une annexe au Protocole. Les principales modifications touchent au mode de financement de l'Agence.

Une autre annexe au Protocole règle les modalités de transition du régime de la Convention au régime de la Convention amendée.

Le Protocole a été signé à Bruxelles le 12 février 1981 par les Etats parties à la Convention, à savoir la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la France, le Royaume-Uni, l'Irlande, le Luxembourg et les Pays-Bas, ainsi que par le Portugal, qui est appelé à devenir partie à la Convention amendée.

B. Accord multilatéral relatif aux redevances de route

Le 12 février 1981 a également été signé à Bruxelles un Accord multilatéral relatif aux redevances de route, lié à la Convention amendée.

Il est destiné à donner de nouvelles bases juridiques au système commun de redevances de route mis en œuvre le 1^{er} octobre 1971 auquel participent actuellement onze Etats européens et dont le but était de faire supporter progressivement le coût des installations et services de navigation aérienne de route par les usagers de ces installations et services.

Les Etats participant au système sont les Etats parties à la Convention Eurocontrol (Allemagne fédérale, Belgique, France, Royaume-Uni, Luxembourg, Pays-Bas et Irlande), ainsi que quatre Etats tiers (Autriche, Espagne, Portugal et Suisse).

Les Etats parties à la Convention ont conclu à cet effet entre eux un Accord multilatéral relatif à la perception des redevances de route, le 8 septembre 1970, et sur base de celui-ci ont chacun conclu un accord bilatéral avec l'organisation Eurocontrol, chargeant cette dernière de la perception des redevances. Les Etats tiers de leur côté, ont conclu à cet effet des accords séparés avec l'organisation.

L'Accord multilatéral relatif aux redevances est appelé à remplacer l'actuel Accord multilatéral ainsi que les accords entre l'organisation Eurocontrol et les Etats tiers. Il a été signé par les onze Etats participant au système, ainsi que par l'organisation Eurocontrol elle-même.

— De organisatie Eurocontrol zal ook een beslissende rol spelen in het op punt stellen en het exploiteren van een internationaal systeem voor het beheer der verkeersstromen ten bate van de Lidstaten en geïnteresseerde derde Staten.

Het Protocol behoudt de twee organen van de organisatie : de Commissie en het Agentschap. Maar de samenstelling en de werking van de Commissie worden gewijzigd. De huidige statuten van het Agentschap zullen vervangen worden door nieuwe. Deze worden een bijlage van het Protocol. De voornaamste wijzigingen betreffen de financieringswijze van het Agentschap.

Een andere bijlage van het Protocol voorziet de overgangsmatregelen van de toestand onder het huidige Verdrag naar deze van het gewijzigde Verdrag.

Het Protocol werd op 12 februari 1981 ondertekend door de Staten die partij zijn bij het Verdrag, nl. de Bondsrepubliek Duitsland, België, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Luxemburg en Nederland en door Portugal, dat eerlang partij zal zijn bij het gewijzigde Verdrag.

B. Multilaterale overeenkomst betreffende de « en-route »-heffingen

Op 12 februari 1981 werd er ook een Multilaterale Overeenkomst ondertekend betreffende de « en-route »-heffingen, met bindingen naar het gewijzigde Verdrag.

Deze Overeenkomst is bedoeld om een nieuwe juridische basis te leggen voor het gemeenschappelijk systeem der « en route »-vergoedingen, in werking getreden op 10 oktober 1971, waaraan heden elf Europese Staten deelnemen, en waarvan het doel was geleidelijk aan de kosten van de installaties en diensten van het luchtverkeer ten laste te leggen van de gebruikers van deze installaties en diensten.

De aan dit systeem deelnemende Staten zijn de Staten die partij zijn bij het Eurocontrol-Verdrag — de Bondsrepubliek Duitsland, België, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Luxemburg, Nederland en Ierland en ook vier andere Staten (Oostenrijk, Spanje, Portugal en Zwitserland).

De Staten die partij zijn bij het Verdrag hebben daartoe op 8 september 1970 een Multilaterale Overeenkomst afgesloten betreffende de inning van de « en-route »-heffingen en hebben daarop voortgaande elk een bilaterale overeenkomst afgesloten met de organisatie Eurocontrol, waarbij zij deze laatste opdracht geven de heffingen voor hen te innen. De Staten die geen partij zijn bij het Verdrag hebben van hun zijde afzonderlijke overeenkomsten afgesloten met de organisatie.

De Multilaterale Overeenkomst betreffende de heffingen is voorbestemd om de huidige Multilaterale Overeenkomst evenals de overeenkomsten tussen de derde Staten en de organisatie te vervangen. Deze Overeenkomst werd door de elf aan het systeem deelnemende Staten evenals door de organisatie Eurocontrol zelf ondertekend.

La Commission et le Comité de l'organisation Eurocontrol seront élargis aux représentants d'Etats non membres de l'organisation, en vue de l'exécution des tâches confiées à l'organisation en matière de redevances de route.

Les règles de fonctionnement du système ne seront pas modifiées par le nouvel Accord multilatéral. Seuls les pouvoirs de l'organisation Eurocontrol en matière de recouvrement des redevances seront renforcés.

Le Ministre fait également le point de la situation concernant la procédure d'approbation et de ratification du protocole Eurocontrol dans les différents Etats :

a) Le Luxembourg, le Portugal, la France, le Royaume-Uni et l'Irlande ont déposé leurs instruments de ratification;

b) En République fédérale d'Allemagne la procédure parlementaire d'approbation est pratiquement terminée;

c) Le gouvernement des Pays-Bas n'a pas encore soumis les actes internationaux au Parlement.

Aux termes de l'article 27, 2, de l'Accord relatif aux redevances de route, la ratification du Protocole Eurocontrol emporte ratification dudit Accord.

2. Discussion et votes

Un commissaire signale que des faits nouveaux se sont produits depuis le dépôt du projet de loi, dont la réunion tenue le 15 novembre à Bruxelles par la Commission des Ministres d'Eurocontrol.

Les décisions prises à cette réunion constituent, selon lui, un recul en matière d'intégration européenne. N'est-il d'ailleurs pas possible que les Communautés européennes se voient confier ces matières, puisque les Etats signataires de la Convention Eurocontrol sont pour la plupart membres des Communautés ?

L'intervenant admet que le fait de confier le contrôle aérien au centre de Maastricht peut entraîner des économies. Il souhaiterait toutefois connaître la répartition des dépenses entre les pays participant au centre de contrôle de Maastricht.

Un autre commissaire s'intéresse également aux frais réels qu'entraîne la participation belge au centre de Beek et à l'incidence de cette participation sur l'emploi.

Un commissaire demande des explications sur la politique suivie par les Pays-Bas, tandis qu'un autre se demande si la Belgique a un intérêt à ratifier les actes internationaux prochainement.

De Commissie en het Beheerscomité in de organisatie Eurocontrol zullen uitgebreid worden met vertegenwoordigers van de Staten die geen lid zijn van de organisatie om de taken toevertrouwd aan de organisatie in het teken van de « en-route »-heffingen te verwezenlijken.

De nieuwe Multilaterale Overeenkomst zal de huidige werkingsvoorschriften van het systeem niet wijzigen. Alleen worden de bevoegdheden van de organisatie Eurocontrol inzake het invorderen van de heffingen versterkt.

De Minister deelt verder nog de stand van zaken mede in verband met de goedkeurings- en bekrachtigingsprocedure van het Eurocontrol-protocol in de verschillende Staten :

a) Luxemburg, Portugal, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Ierland hebben hun bekrachtigingsoorkonden neergelegd;

b) In de Bondsrepubliek Duitsland is de parlementaire goedkeuringsprocedure bijna beëindigd;

c) de Nederlandse regering heeft de internationale akten nog niet aan het Parlement voorgelegd.

Volgens artikel 27, 2, van de Overeenkomst betreffende de « en-route »-heffingen, houdt de bekrachtiging van het Eurocontrol-protocol ook de bekrachtiging in van deze overeenkomst.

2. Bespreking en stemmingen

Een lid verklaart dat zich sinds de indiening van het ontwerp nieuwe feiten hebben voorgedaan, met name de bijeenkomst van 15 november van de Commissie van de Ministers van Eurocontrol te Brussel.

De beslissingen welke op die vergadering zijn genomen betekenen volgens hem een stap achteruit voor de Europese integratie. Is het overigens niet mogelijk deze aangelegenheden aan de Europese Gemeenschappen toe te vertrouwen, aangezien de Staten die het Eurocontrol-Verdrag hebben ondertekend voor het merendeel lid van de Gemeenschappen zijn ?

Spreeker geeft toe dat het toevertrouwen van de luchtcontrole aan het centrum van Maastricht tot besparingen kan leiden. Hij wenst evenwel de spreiding te kennen van de uitgaven over de landen die deelnemen aan het controlecentrum van Maastricht.

Een ander lid heeft evenwel belangstelling voor de werkelijke kostprijs van de Belgische deelneming aan het centrum te Beek en voor de terugslag van die deelneming op de werkgelegenheid.

Een lid vraagt uitleg over de politiek van Nederland en een ander lid vraagt zich af of België er belang bij heeft de Internationale Akten spoedig te ratificeren.

Dans sa réponse le Ministre des Communications signale que le 12 septembre dernier à La Haye, les Ministres des Transports de la R.F.A., des Pays-Bas, du Luxembourg et de la Belgique avaient en principe opté en faveur de l'intégration du contrôle aérien dans le centre de contrôle à Beek (Maastricht) sous la gestion d'Eurocontrol.

Une longue procédure de consultation et de concertation avait précédé cette décision. Cette procédure n'est d'ailleurs pas terminée, mais il apparaît :

1. que le concept d'intégration est possible du point de vue technique;
2. que le concept d'intégration semble être la solution la moins chère pour la Belgique;
3. que le concept d'intégration aura comme seule conséquence sur le plan social que 88 contrôleurs au maximum devront être transférés à Beek, ce qui est faisable étant donné que, dans le nouveau contexte d'après les estimations actuelles, 82 places supplémentaires sont prévues à Beek pour les contrôleurs belges;
4. qu'en ce qui concerne le financement des services communs, les négociations ne sont pas terminées.

Le choix de la renationalisation (le centre de contrôle aérien Eurocontrol sera entièrement démantelé) n'a été estimé opportun par aucun des pays membres participants, ce qui signifie que tout autre choix entraînerait la continuation des centres nationaux à côté du centre Eurocontrol, à moins que l'action inverse ne s'opère et que les autorités nationales confient leur propre contrôle à Eurocontrol pour éviter de cette façon le double emploi.

Pour la Belgique, cela signifierait la création d'un nouveau centre dans chaque solution intermédiaire, tandis que l'intégration implique le démantèlement des centres de Schiphol, Brème et Düsseldorf.

La décision du 12 septembre évite un double investissement pour la Belgique et permet le contrôle à partir d'un seul centre, conçu de façon rationnelle.

Il serait erroné de considérer cette décision comme destructrice d'emplois, puisqu'en réalité elle entraîne un transfert de personnel.

Compte tenu de la nécessité d'une aviation payable pour l'économie nationale, la collaboration à des projets réduisant les coûts pour les compagnies aériennes, dont également la Sabena, forme un argument important en faveur du concept d'intégration, estime le Ministre.

Lors de la session qui a réuni les Ministres des Etats membres d'Eurocontrol le 15 novembre 1983, les représentants de l'Allemagne fédérale, de la Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas ont affirmé leur intention de transférer l'ensemble des fonctions de contrôle de la circulation aérienne en route au centre de contrôle de Maastricht.

De Minister van Verkeerswezen antwoordt dat op 12 september jl. in Den Haag door de Ministers van Verkeerswezen van de B.R.D., Nederland, Luxemburg en België principieel geopteerd werd voor de integratie van de verkeersleiding in het verkeersleidingscentrum te Beek (Maastricht) onder beheer van Eurocontrol.

Aan deze beslissing is een lange consultatie- en overlegprocedure voorafgegaan, die trouwens nog niet beëindigd is, maar waaruit blijkt dat :

1. het integratieconcept technisch mogelijk is;
2. het integratieconcept voor België de goedkoopste oplossing is;
3. het integratieconcept op sociaal vlak als enige consequentie zal hebben dat maximum 88 verkeersleiders naar Beek dienen te worden overgeheveld, wat haalbaar is daar volgens de huidige ramingen te Beek voor de Belgische sectoren in het nieuw concept 82 bijkomende posten voor verkeersleiders voorzien zijn;
4. wat de financiering van de gemeenschappelijke diensten betreft, zijn de onderhandelingen nog niet afgerond.

Het alternatief van de renationalisatie (het Eurocontrol-verkeersleidingscentrum wordt buiten gebruik gesteld) wordt door geen enkel deelnemend land gewenst geacht. Dit alternatief zou betekenen dat nationale centra naast het Eurocontrolcentrum zouden blijven bestaan, tenzij het omgekeerde geschiedt en de nationale overheden hun eigen verkeersleiding zouden toevertrouwen aan Eurocontrol om overlapping te voorkomen.

Voor België zou dit in ieder geval de oprichting betekenen van een nieuw centrum, terwijl de integratie de opheffing betekent van de centra in Schiphol, Bremen en Düsseldorf.

Door de beslissing van 12 september wordt voorkomen dat ons land tweemaal moet investeren en kan de controle worden uitgevoerd vanuit een rationeel ontworpen centrum.

Het zou fout zijn te menen dat als gevolg van die beslissing arbeidsplaatsen verloren gaan, aangezien ze in feite alleen leidt tot overheveling van personeelsleden.

Rekening gehouden met de noodzaak van een betaalbare luchtvaart voor de nationale economie, is de medewerking aan kostendrukkende projecten voor de luchtvaartmaatschappijen, waaronder ook Sabena, een belangrijk argument voor het integratieconcept, zo meent de Minister.

Tijdens de zitting van 15 november 1983 waarop de Ministers van de Lid-Staten van Eurocontrol aanwezig waren, hebben de vertegenwoordigers van de Bondsrepubliek Duitsland, België, Luxemburg en Nederland bevestigd dat zij van plan zijn alle verkeersleidingstaken voor het en-route-verkeer naar het controlecentrum Maastricht over te plaatsen.

Il en résulte que la Belgique procédera au transfert de ses compétences dans ce domaine dès que possible, et au plus tard en 1988-1989. Les Pays-Bas feront de même dès qu'Eurocontrol sera en mesure de prendre en charge ces fonctions pour ce qui est de l'espace aérien néerlandais. Quant à la République fédérale d'Allemagne, elle sera à même d'effectuer le transfert vers 1995. Entre-temps, Eurocontrol continuera d'assurer le contrôle de la circulation aérienne au-dessus du niveau de vol 245 dans le Nord de la R.F.A.

En ce qui concerne le financement du centre de contrôle de Maastricht, il a été décidé lors des réunions des Ministres des Transports des quatre pays intéressés du 12 septembre et du 14 novembre 1983 d'appliquer une nouvelle formule de répartition des coûts pour les frais de fonctionnement directs avec effet à partir du 1^{er} janvier 1984, à savoir 3/7 à payer par la République fédérale allemande, 3/7 par la Belgique et le Luxembourg et 1/7 par les Pays-Bas.

Le problème du financement du Centre de Maastricht à partir de la date d'entrée en vigueur du protocole modificatif est encore en discussion pour l'instant. Les solutions devront tenir compte :

a) du fait qu'une distinction doit être faite entre les coûts d'investissement, les coûts de fonctionnement clairement attribuables à des services de contrôle aérien dans les espaces aériens des quatre Etats concernés et les coûts généraux;

b) de la mise en phase après l'entrée en vigueur du protocole modificatif, spécialement la mise en phase du transfert de fonctions de contrôle aérien additionnelles au Centre de Maastricht.

A propos de l'attitude du gouvernement hollandais, le Ministre rappelle que les Pays-Bas ont récemment construit un centre et qu'ils auraient voulu attendre qu'il soit devenu obsolète. En Allemagne, les centres de Brême et de Düsseldorf deviendront opérationnels en 1984.

Au sujet de l'intérêt ou non de ratifier le Protocole avant les autres Etats, le Ministre répond que cet accord permet à Eurocontrol de prendre éventuellement en charge tout le contrôle aérien des Etats signataires. Il prévoit aussi la possibilité pour ces Etats de fixer entre eux des modalités différentes. Le Protocole n'entraîne donc pas d'orientation contraignante pour les Etats en matière d'organisation du contrôle aérien.

Un commissaire rappelle que le principe de l'intégration avait été accepté en 1972 par le gouvernement de l'époque. Selon lui, il faut toutefois rester attentif à l'impact financier, compte tenu de l'exiguïté du territoire de la Belgique. Certaines craintes s'étaient également faites jour à l'époque au sujet de l'origine nationale du personnel auquel il serait fait appel.

Dientengevolge zal België zijn bevoegdheid op dit terrein zo spoedig mogelijk moeten overdragen uiterlijk in 1988-1989, Nederland zal dit ook doen zodra Eurocontrol in staat is deze taken voor het Nederlandse luchtruim over te nemen. De Bondsrepubliek Duitsland zal de overdracht rond 1995 kunnen tot stand brengen. Ondertussen zal Eurocontrol de verkeersleiding blijven voeren boven het vluchtniveau 245 zoals thans het geval is in het Noorden van de B.R.D.

Wat de financiering van het verkeersleidingscentrum te Maastricht betreft, werd tijdens de vergaderingen van de Ministers van Verkeerswezen van de vier betrokken landen op 12 september en 14 november 1983 besloten een nieuwe kostenverdelingsformule aan te wenden voor de rechtstreekse werkingskosten, met ingang van 1 januari 1984, met name 3/7 te betalen door de Bondsrepubliek Duitsland, 3/7 door België en Luxemburg en 1/7 door Nederland.

Het probleem van de financiering van het Centrum Maastricht, met ingang van de inwerkingtreding van het wijzigingsprotocol, is heden nog in studie. De oplossingen dienen rekening te houden met :

a) het onderscheid dat dient te worden gemaakt tussen de investeringskosten, de werkingskosten die duidelijk toe te schrijven zijn aan de verkeersleidingsdiensten in de onderscheiden luchtruimen van de vier betrokken Staten en de algemene onkosten;

b) de fasering na de inwerkingtreding van het wijzigingsprotocol, meer in het bijzonder de fasering van de overdracht van bijkomende verkeersleidingsfuncties naar het Centrum van Maastricht.

In verband met de houding van de Nederlandse regering herinnert de Minister eraan dat Nederland onlangs een centrum heeft gebouwd en had willen wachten tot dat centrum verouderd was. In Duitsland zullen de centra van Bremen en Düsseldorf in 1984 operationeel worden.

Op de vraag of België er belang bij heeft om het Protocol te ratificeren vóór de andere Staten, antwoordt de Minister dat die overeenkomst Eurocontrol in staat stelt de verkeersleiding van alle ondertekenende Staten eventueel op zich te nemen. De overeenkomst voorziet ook in de mogelijkheid dat de Staten onder elkaar andere regelingen treffen. Het Protocol bevat dus geen dwingende bepalingen voor de Staten inzake de organisatie van de luchtverkeersleiding.

Een commissielid herinnert eraan dat het beginsel van de integratie in 1972 door de toenmalige regering is aanvaard. Volgens hem moet de financiële weerslag voortdurend in het oog worden gehouden, vooral dan vanwege de beperkte afmetingen van het Belgisch grondgebied. Indertijd heeft men zich ook zorgen gemaakt over de nationaliteit van het personeel waarop een beroep zou worden gedaan.

L'orateur marque son accord quant à la solution choisie par le gouvernement, celle-ci se situant dans la ligne des décisions prises par les gouvernements précédents.

Le projet de loi est adopté par 11 voix et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 13 membres présents.

Le Rapporteur,
J. CHABERT.

Le Président,
F. VAN DER ELST.

Spreker is het eens met de door de Regering gekozen oplossing, aangezien die in de lijn ligt van de beslissingen die de vorige regeringen hebben genomen.

Het wetsontwerp wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 1 onthouding.

Dit verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

De Verslaggever,
J. CHABERT.

De Voorzitter,
F. VAN DER ELST.