

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1950-1951.

RÉUNION DU 21 MAI 1951.

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume d'Egypte, relatif aux transports aériens réguliers, de l'annexe et du procès-verbal, signés à Alexandrie, le 19 septembre 1949.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1950-1951.

COMMISSIEVERGADERING VAN 21 MEI 1951.

Verslag van de Commissie van Buitenlandse Zaken belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende goedkeuring van het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Egypte, betreffende het geregeld luchtvervoer, van de bijlage en het proces-verbaal, ondertekend op 19 September 1949, te Alexandrië.

Présents : MM. STRUYE, président ; BUISSET, le baron DE DORLODOT, MM. DE GROOTE, DE LA VALLÉE POUSSIN, DE WINTER, LEYNEN ; MAZEREEL, le baron NOTHOMB, M. ROLIN, M^{me} SPAAK et M. DEHOUSSE rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Accord auquel s'applique le présent projet de loi rentre dans la catégorie des nombreux instruments internationaux qui sont basés sur la Convention de Chicago du 7 décembre 1944, relative à l'aviation civile internationale, et qui, tout en s'en prévalant, tendent en même temps à lui assurer son efficacité la plus complète.

En l'espèce, il s'agit de l'organisation de celle des liaisons aériennes entre la Belgique et le Congo, qui, s'effectuant à destination de Stanleyville, c'est-à-dire de l'est de notre Colonie et du territoire sous tutelle du Ruanda-Urundi, s'accomplit, en Europe, via Athènes et, en Afrique du Nord, via le Caire.

Un premier Accord établissant la première escale, a été passé avec la Grèce le 21 juin 1949.

Le second, avec l'Egypte, l'a suivi de peu.

L'exposé des motifs qui accompagne le projet de loi signale que l'Accord belgo-égyptien est soumis aux Chambres parce qu'il renferme, dans son article XVI, une clause compromissaire nécessitant leur approbation.

La Belgique aurait souhaité voir trancher, par la Cour internationale de Justice, les différends se rapportant à l'interprétation ou à l'application de l'Ac-

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Overeenkomst waarop het onderzochte wetsontwerp slaat behoort tot de talrijke internationale akten die berusten op de Overeenkomst van Chicago dd. 7 December 1944, betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart en die te gelijktijd beogen haar de ruimste doeltreffendheid te verstrekken.

Ten deze betreft het de inrichting van die luchtverbinding tussen België en Congo, welke Stanleyville, d. w. z. het Oosten van onze Kolonie en van het trustschapsgebied Ruanda-Urundi als eindpunt heeft, en in Europa over Athene en in Afrika over Kaïro loopt.

Een eerste Akkoord betreffende de eerste tussenlanding werd op 21 Juni 1949 met Griekeland gesloten.

Het tweede met Egypte volgde weinige tijd later.

De memorie van toelichting op het wetsontwerp vermeldt dat het Belgisch-Egyptisch Akkoord aan de Kamers wordt voorgelegd omdat het in artikel XVI een compromissair beding bevat, dat hun goedkeuring behoeft.

België had gewenst dat de geschillen over de interpretatie of de toepassing van het Akkoord door het Internationaal Gerechtshof zouden worden be-

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

196 (Session extraordinaire de 1950) : Projet de loi ;
113 (Session de 1950-1951) : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

16 et 18 janvier 1951.

Zie :

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

196 (Buitengewone zitting 1950) : Wetsontwerp ;
113 (Zitting 1950-1951) : Verslag.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

16 en 18 Januari 1951.

cord. Mais cette conception n'a pas été partagée par l'Égypte, qui juge trop onéreux le recours à l'organisme de La Haye.

Le mécanisme qu'il a dès lors fallu établir n'est pas nécessairement moins coûteux, puisqu'il prévoit, en cas d'échec des négociations directes entre les parties, le recours à un arbitrage spécial. Ce n'est que si les contractants n'acceptent pas la procédure arbitrale ou si, l'ayant acceptée, ils n'arrivent pas à s'entendre sur le choix de l'arbitre, qu'intervient, avec juridiction alors obligatoire, une institution d'ores et déjà existante, à savoir le Conseil de l'O.A.C.I. (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

L'objection avancée par l'Égypte n'est donc pas absolument convaincante. Pour parler net, il n'est pas démontré que le recours à un arbitre ou *a fortiori* à un collège d'arbitres coûte par définition moins cher que le recours à la Cour de La Haye, encore que la procédure devant celle-ci comporte normalement la désignation d'un agent, d'un conseil et certains frais.

Du point de vue de l'organisation internationale, il est permis de regretter, d'autre part, que continuent à voir le jour des systèmes particuliers de règlement pacifique, alors que la Cour internationale de Justice a été conçue comme une sorte de rouage central, d'où émane une jurisprudence stable.

L'article XVI peut cependant être approuvé par le Sénat comme il l'a été, sans difficulté spéciale, par la Chambre. La raison en est qu'il fournit malgré tout une base de solution dans l'éventualité d'un litige, ce qui est important pour la Belgique dans une matière comme celle-ci, et qu'en outre, les garanties de compétence quant au fond résultent ou peuvent résulter du choix de l'arbitre et, en tout cas, de l'intervention du Conseil de l'O.A.C.I., si elle se produit.

Une autre question soulevée par l'Accord du 19 septembre 1949 a trait à son article V. Elle a été évoquée non dans l'exposé des motifs, mais devant la Commission des Communications de la Chambre. Le rapport établi au nom de celle-ci par M. Demuyter (Chambre des Représentants, session 1950-1951, n° 113) indique qu'un membre « a demandé certaines explications au sujet de l'article V, et notamment du motif qui nous interdisait de faire des escales commerciales ». Il lui fut répondu « que cette clause avait pour but de prévenir toute concurrence que nous pourrions faire aux lignes aériennes locales ».

Aussi bien, l'essentiel pour nos lignes est-il d'être assurées de disposer d'une escale au Caire, seul but que poursuit en réalité l'Accord.

Celui-ci nous donne à cet égard pleine satisfaction.

La Commission croit, par conséquent, pouvoir proposer au Sénat de l'approuver.

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

Le Rapporteur,
F. DEHOUSSE.

Le Président,
P. STRUYE.

slecht. Egypte deelde die opvatting niet, omdat het de tussenkomst van het organisme van Den Haag te kostelijk acht.

De regeling die dienvolgens moest worden uitgewerkt is niet noodzakelijk minder duur, vermits zij voorziet dat bij het mislukken van directe onderhandelingen tussen partijen, een beroep zal worden gedaan op een bijzonder scheidsgerecht. Alleen wanneer de ondertekenaars de scheidsrechtelijke procedure niet aanvaarden of, na deze te hebben aanvaard, niet overeenkomen over de keuze van de scheidsrechter, moet beroep worden gedaan op een reeds bestaande instelling, die dan bindende rechtsmacht heeft, namelijk de Raad van de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

Het door Egypte gemaakte bezwaar is dus niet zeer overtuigend. Om duidelijk te spreken, het is niet bewezen dat beroep op een scheidsrechter of *a fortiori* op een college van scheidsrechters uiteraard minder duur uitvalt dan een bemiddeling van het Gerechtshof van Den Haag, al omvat de rechtspleging voor dit Hof normaal de aanwijzing van een agent, een raadsman en sommige kosten.

Wat de internationale organisatie betreft, moet van de andere kant worden betreurd dat nog steeds bijzondere systemen van vreedzame beslechting het licht zien, ofschoon het Internationaal Gerechtshof werd opgevat als een soort centraal raderwerk, van waar een vaste rechtspraak uitgaat.

Artikel XVI kan nochtans door de Senaat worden goedgekeurd, zoals de Kamer het ook zonder bijzonder bezwaar deed. En wel omdat het ondanks alles een basis voor beslechting van mogelijke geschillen biedt, wat voor België in zulke zaak van belang is, en dat bovendien de bevoegdheidswaarborgen inzake de grond voortvloeden of kunnen voortvloeden uit de keuze van de scheidsrechter en alleszins uit de tussenkomst van de Raad der Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

Een ander vraagpunt dat het Akkoord van 19 September 1949 doet oprijzen, betreft artikel 5. In de memorie van toelichting is er geen gewag van gemaakt, maar het kwam ter sprake voor de Kamercommissie van Verkeerswezen. Uit het verslag van de h. Demuyter (Kamer der Volksvertegenwoordigers, 1950-1951, n° 113), blijkt dat een lid uitleg heeft gevraagd over artikel V, en onder meer over de reden waarom ons commerciële tussenlandingen ontzegd zijn. Er werd hem geantwoord dat dit beding wil vermijden dat wij concurrentie zouden aandoen aan plaatselijke luchtvaartlijnen.

Voor onze luchtvaartlijnen is wel het voornaamste dat wij mogen beschikken over een tussenlanding te Kaïro, wat het enige doel van het Akkoord is.

Dit geeft dienaangaande algehele voldoening.

De Commissie meent dienvolgens de Senaat te mogen voorstellen die akte goed te keuren.

Het wetsontwerp en dit verslag werden met algemene stemmen aangenomen.

De Verslaggever,
F. DEHOUSSE.

De Voorzitter,
P. STRUYE.