

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1955-1956.

SÉANCE DU 31 MAI 1956.

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le projet de loi portant approbation de l'Accord sur les stations océaniques de l'Atlantique Nord et des annexes, signés à Paris, le 25 février 1954.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1955-1956.

VERGADERING VAN 31 MEI 1956.

Verslag van de Commissie van Buitenlandse Zaken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende goedkeuring van de Overeenkomst inzake stations op de Noordelijke Atlantische Oceaan en van de bijlagen, ondertekend op 25 Februari 1954, te Parijs.

Présents : MM. GILLON, président; CRAEYBECKX, CROMMEN, DEKEYZER, LEYNEN, MACHTENS, MOTZ, Mme SPAAK, et MOREAU DE MELEN, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

L'accord sur les stations océaniques de l'Atlantique du Nord et ses annexes, signé à Paris le 25 février 1954, à l'invitation du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, a pour but d'assurer, d'une part la sécurité et la régularité des services transatlantiques, et, d'autre part, de recueillir et de transmettre des informations utiles dans le domaine de la météorologie.

Il y a eu trois conventions similaires conclues depuis 1946 et les stations océaniques, qu'elles ont établies, ont rendu de si grands services qu'il s'imposait d'en prolonger l'existence et pour cela de signer un nouvel accord, tenant compte des dernières données de l'expérience et des moyens affectés à cette fin par les différents signataires.

Sept pays disposant d'une marine importante ont donc mis à la disposition de la communauté un total de 21 navires répartis en neuf stations, les autres signataires s'engageant à leur verser en contre partie une contribution déterminée.

R. A 5095.

Voir :

Document du Sénat :

38 (Session de 1955-1956) : Projet de loi.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Overeenkomst inzake stations op de Noordelijke Atlantische Oceaan, en bijlagen, ondertekend op 25 Februari 1954 te Parijs, op aandringen van de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, heeft ten doel, enerzijds, de veiligheid en de regelmaat van de transatlantische luchtdiensten te verzekeren en, anderzijds, nuttige meteorologische inlichtingen in te winnen en door te zenden.

Sinds 1946 zijn drie soortgelijke overeenkomsten afgesloten; de observatiestations die aldus tot stand kwamen, hebben zulke grote diensten bewezen, dat het duidelijk bleek dat zij moesten worden gehandhaafd en dat een nieuwe overeenkomst hiertoe diende ondertekend te worden, rekening houdende met de jongste ervaringen en met de middelen die de verschillende Overeenkomstsluitende landen hiervoor bestemd hebben.

Zeven landen, die een belangrijke vloot bezitten, hebben dus in totaal 21 schepen — over 9 stations verdeeld — ter beschikking van de gemeenschap gesteld; de overige overeenkomstsluitende landen hebben zich verplicht, aan eerstgenoemde een bepaalde bijdrage als tegenprestatie te storten.

R. A 5095.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

38 (Zitting 1955-1956) : Wetsontwerp

La *position de ces stations* a été fixée en fonction des principales routes aériennes traversant l'océan. Celles qui sont desservies par des navires européens, par exemple, sont échelonnées entre 46° de latitude Nord, au large de la Norvège, et 45°, latitude de Bordeaux.

Les navires doivent, à moins de participation à des opérations de recherche et de sauvetage d'un aéronef en difficulté, se maintenir sur leur position, précisée en latitude et longitude. Après une certaine dérive tolérée, ils doivent y revenir.

L'annexe II détermine les services qu'on en attend dans le domaine météorologique, des recherches et des sauvetages, des télécommunications, des aides radio à la navigation aérienne, etc.

Les navires remplissent ces missions pendant vingt-quatre jours d'affilée, puis sont relevés par ceux qui sont affectés à la même station.

Certains contractants fournissent donc, entretiennent et exploitent les navires-stations, les autres payant une contribution annuelle, qui est fixée d'après les avantages qu'ils en retirent.

La première catégorie comprend les Etats-Unis avec 10 navires, le Canada 1, et, pour la zone européenne, la Norvège et la Suède, avec ensemble 2 navires, le Royaume-Uni 4, la France 2 et les Pays-Bas 2.

La seconde catégorie groupe actuellement la Belgique qui paie une contribution de 64.469 Livres sterling, le Danemark 41.565, Israël 11.000, l'Italie 30.537 et la Suisse 45.807.

Ces contributions sont réparties entre les fournisseurs de navires de la zone européenne de la façon précisée à l'article III-1.

En vertu d'un accord bilatéral, les Etats-Unis exécutent l'engagement du Canada dans l'Atlantique Nord. Ils fournissent donc 11 navires sur 21 et cependant ils ne touchent rien des contributions versées.

Sans doute leurs services aériens sont-ils les plus importants et profitent-ils donc davantage des stations, mais le fait vaut cependant d'être signalé.

Des *pays non signataires* versent des *contributions volontaires*. C'est le cas de l'Espagne et de l'Islande. L'accord détermine à ce sujet dans quelle proportion leurs contributions seront réparties entre les Etats européens fournissant des navires et ceux qui font des versements (art. III-3).

La contribution volontaire de 1.000 Livres sterling qu'apporte, suivant l'article V, un autre pays, l'Irlande, doit, en vertu de l'article XII, servir au remboursement des dépenses extraordinaires engagées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale. S'il reste un solde, il est équitablement réparti entre les contractants, suivant les principes de l'Accord; si la contribution est insuffisante, ce qui reste dû est couvert par les gouvernements à parts égales. Mais il ne semble pas qu'il y ait à envisager sérieusement cette éventualité, qui ne s'est pas présentée jusqu'à présent.

De *positie van deze stations* werd vastgesteld met inachtneming van de voornaamste luchtwegen die de Oceaan doorkruisen. Zo liggen de stations met Europese schepen tussen 46° Noorderbreedte, d.i. ter hoogte van Noorwegen, en 45°, d.w.z. ter hoogte van Bordeaux.

Behoudens deelneming aan opsporings- en reddingswerk wanneer een luchtvaartuig in gevaar verkeert, moeten de schepen op de hun naar lengte en breedte toegewezen positie blijven. Een bepaalde afrijving wordt gedoogd, waarna zij hun positie weder moeten innemen.

Bijlage II omschrijft de diensten die de stations moeten bewijzen met betrekking tot de weerkunde, opsporing en redding, berichtendienst, radionavigatie hulp aan luchtvaartuigen, enz.

De schepen vervullen deze opdrachten onafgebroken tijdens 24 dagen en worden dan afgelost door schepen die aan hetzelfde station verbonden zijn.

Aldus staan sommige overeenkomstsluitende landen in voor levering, onderhoud en exploitatie van de schepen, terwijl de andere een jaarlijkse bijdrage betalen in verhouding tot de voordelen die zij er uit halen.

In de eerste groep vallen de Verenigde Staten met 10 schepen, Canada met 1 schip en, wat de Europese zone betreft, Noorwegen en Zweden met samen 2 schepen, het Verenigd Koninkrijk met 4, Frankrijk met 2 en Nederland met 2 schepen.

De tweede groep omvat thans België, dat een bijdrage van £ 64.469 betaalt, Denemarken met een bijdrage van £ 41.565, Israël met £ 11.000, Italië met £ 30.537 en Zwitserland met £ 45.807.

Deze bijdrage worden verdeeld onder de Europese landen die schepen leveren, volgens de in artikel III-1 vastgestelde bedragen.

Krachtens een bilaterale overeenkomst voeren de Verenigde Staten Canada's verbintenis op de Noordelijke Atlantische Oceaan uit. Zij leveren dus 11 schepen van de 21, zonder evenwel iets van de gestorte bijdragen te ontvangen.

Ongetwijfeld zijn hun luchtdiensten de belangrijkste en halen zij dan ook het meeste voordeel uit de stations; desniettemin is dit feit vermeldenswaard.

Niet-ondertekenende landen storten *vrijwillige bijdragen*. Aldus Spanje en IJsland. De Overeenkomst bepaalt in welke verhouding hun bijdragen zullen worden verdeeld onder de Europese Staten die schepen beschikbaar stellen en die welke bijdragen storten (art. III-3).

De vrijwillige bijdrage van £ 1.000, die in overeenstemming met artikel V door een ander land, nl. Ierland, wordt gestort, is krachtens artikel XII bestemd voor de terugbetaling der buitengewone kosten van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Een eventueel overschot wordt billijk verdeeld onder de overeenkomstsluitende landen, volgens de beginselen van de Overeenkomst; is echter de bijdrage ontoereikend, dan zal het nog verschuldigde saldo door de Regeringen in gelijke delen worden betaald. Deze mogelijkheid schijnt evenwel niet ernstig overwogen te moeten worden; tot dusver is dit trouwens nog niet voorgekomen.

Enfin, les contributions des nouveaux adhérents reçoivent la même affectation (art. XII et XVII combinés).

En cas d'*adhésion* d'un Gouvernement, le Conseil fixe en effet les contributions annuelles de celui-ci, en espèces ou autres, en tenant compte des avantages qu'il retire de l'exploitation des stations (art. XVII).

L'article XIX prévoit que l'accord *expire* le 30 juin 1956, sauf *reconduction*, accomplie si aucun préavis de *résiliation* n'a été adressé, un an plus tôt, au Secrétaire Général de l'Organisation, par un ou plusieurs gouvernements contractants responsables ensemble de l'exploitation ou du financement d'au moins deux navires.

Il n'y a pas eu à ce jour de résiliation, l'accord est donc reconduit jusqu'au 30 juin 1957.

Remarquons que cette disposition ne permet pas à la Belgique d'empêcher la reconduction, car l'exploitation annuelle d'un navire est évaluée à 80.922 Livres sterling, alors que notre contribution s'élève à 64.469 Livres sterling. Nous allons voir dans un instant comment il y a été remédié.

Cet article XIX est en réalité le résultat d'un compromis intervenu entre les Etats exploitant des navires. Le Royaume Uni, les Pays-Bas et la Norvège désiraient un accord à long terme, les Etats-Unis, au contraire, un accord de courte durée. Il fut donc finalement entendu que celle-ci serait initialement de deux ans avec reconduction annuelle. Cela assure une certaine stabilité à la convention, puisqu'il faut, pour pouvoir y mettre fin, une dénonciation positive, émanant un an à l'avance d'un ou de plusieurs gouvernements, dont la participation a une certaine importance.

Dès qu'il a reçu pareil préavis, le Conseil réunit une nouvelle conférence, en vue d'étudier la situation et la possibilité de conclure un nouvel accord.

D'autre part, il n'était pas possible dans ces conditions de lier indéfiniment les pays dont la participation n'atteignait pas la norme fixée, la Belgique par exemple. C'est la raison pour laquelle l'article XX a permis à tout Etat de *se retirer*. Dans ce cas l'accord subsiste, sans qu'il soit nécessaire de réunir une nouvelle conférence.

La convention *entre en vigueur* lorsque les instruments de ratification ont été déposés par des Gouvernements responsables de l'exploitation d'au moins 15 navires et, à la date de leur acceptation, à l'égard des pays qui auront ultérieurement rempli cette formalité (art. XVIII).

Les ratifications nécessaires ont été obtenues le 1^{er} février 1955, date du dépôt des instruments « d'acceptation » du Royaume-Uni, qui suivait la ratification des Etats-Unis et du Canada.

Ainsi est tombée en même temps la réserve insérée avant sa signature par le représentant des

Ten slotte krijgen de bijdragen der nieuwe toetredende landen dezelfde bestemming (artikel XII, in verband met artikel XVII).

Bij *toetreding* van een Regering, stelt de Raad namelijk haar jaarlijkse bijdragen vast, in geld of anderszins, rekening houdende met de voordelen welke de exploitatie van de stations voor die Regering biedt (artikel XVII).

Artikel XIX bepaalt dat de Overeenkomst zal *eindigen* op 30 Juni 1956, behoudens *verlenging*, hetgeen geschiedt indien geen kennisgeving van *opzegging* ten minste één jaar te voren aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie is gericht door één of meer overeenkomstsluitende Regeringen die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de exploitatie of financiering van niet minder dan twee schepen.

Tot dusver is geen opzegging medegedeeld geworden; bijgevolg wordt de Overeenkomst verlengd tot 30 Juni 1957.

Wij willen hier opmerken dat België ingevolge deze bepaling de verlenging niet kan verhinderen, want de jaarlijkse exploitatie van een schip wordt geacht £ 80.922 te kosten, terwijl onze bijdrage £ 64.469 belooft. Wij zullen aanstonds zien hoe zulks verholpen wordt.

Artikel XIX is feitelijk voortgesprongen uit een vergelijk tussen de Staten die schepen exploiteren. Het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Noorwegen verlangden een overeenkomst op lange termijn, de Verenigde Staten echter een op korte termijn. Ten slotte werd dan bepaald dat de Overeenkomst voor twee jaar zou worden gesloten, met mogelijkheid van jaarlijkse verlenging. Zo krijgt de Overeenkomst een zekere stabiliteit, daar zij slechts kan eindigen doordat één of meer Regeringen waarvan de deelneming een zeker peil bereikt, ze één jaar te voren opzeggen.

Bij ontvangst van een dergelijke mededeling roept de Raad onmiddellijk een nieuwe Conferentie bijeen, ten einde de situatie en de mogelijkheid van een nieuwe Overeenkomst te bestuderen.

Aan de andere kant konden daardoor ook niet voor een onbepaalde termijn verplichtingen worden opgelegd aan landen, waarvan de deelneming de vastgestelde norm niet bereikte, bv. aan België. Dit is de reden waarom artikel XX aan elke Staat toelaat, *zijn deelneming te beëindigen*. In dat geval blijft de Overeenkomst geldig en behoeft er geen nieuwe Conferentie bijeengeroepen te worden.

De Overeenkomst *treedt in werking* wanneer de bekrachtigingsoorkonden zijn nedergelegd door Regeringen die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van niet minder dan 15 schepen en, ten aanzien van de landen die daarna kennis geven van hun aanvaarding, met ingang van de datum van de mededeling hiervan (artikel XVIII).

De vereiste bekrachtigingen werden verkregen op 1 Februari 1955, op welke datum de akten van « aanvaarding » van het Verenigd Koninkrijk, na die van de Verenigde Staten en Canada, werden nedergelegd.

Meteen verviel het voorbehoud van grondwettelijke aard dat tot uiting komt boven de hand-

Etats-Unis et qui était d'ordre constitutionnel. L'exercice budgétaire américain commençant le 1^{er} juillet de chaque année, il n'était pas possible au Gouvernement de Washington, lors de la conclusion de l'accord le 25 février 1954, de prendre un engagement ferme pour l'exercice 1954-1955.

Faisons enfin observer que la convention est appliquée depuis le 1^{er} juillet 1954. La conférence de Paris avait, en effet, la veille de sa clôture, recommandé aux signataires de s'efforcer de la mettre autant que possible en application à cette date.

La Belgique, comme les autres pays, a, dès ce moment, rempli l'obligation souscrite par le traité; les crédits nécessaires ont été inscrits au budget du Ministère des Communications pour les exercices 1954, 1955 et 1956 sous l'article 24-4.

Telle est l'économie générale de cet accord.

Nos services aériens profitent des stations océaniques. C'est pourquoi votre Commission des Affaires Etrangères a voté le projet à l'unanimité.

Elle a de même approuvé le rapport à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. MOREAU DE MELEN.

Le Président,
R. GILLON.

tekening van de vertegenwoordiger der Verenigde Staten. Daar immers het Amerikaans begrotingsjaar op 1 Juli begint, was de Regering van Washington, bij het ondertekenen van de Overeenkomst op 25 Februari 1954, niet bij machte, een vaste verbintenis aan te gaan voor het dienstjaar 1954-1955.

Ten slotte willen wij er op wijzen dat de Overeenkomst sinds 1 Juli 1954 wordt toegepast. De dag vóór de slotvergadering van de Conferentie van Parijs werd nl. aan de ondertekenende landen aanbevolen, er voor te zorgen dat ze zoveel mogelijk op die datum in werking kon treden.

Evenals de andere landen heeft ook België, van dat ogenblik af, de bij de Overeenkomst aangegane verbintenis nageleefd; de vereiste kredieten werden op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor de dienstjaren 1954, 1955 en 1956 onder artikel 24-4 uitgetrokken.

Zo ziet de algemene inrichting van deze Overeenkomst er uit.

Onze luchtdiensten hebben baat bij de observatiestations. Derhalve heeft uw Commissie van Buitenlandse Zaken het ontwerp eenparig goedgekeurd.

Zij heeft insgelijks dit verslag eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. MOREAU DE MELEN.

De Voorzitter,
R. GILLON.