

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

21 JANVIER 1999

PROJET DE LOI

relatif aux transporteurs aériens réguliers

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE L'IN-
FRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR
M. Michel MOOCK

- (1) Composition de la commission :
Président : M. Schellens (A.)

A. — Titulaires	B. — Plaatsvervangers
C.V.P. MM. Ansoms, Leterme, Van Eetvelt, Vermeulen.	MM. Brouns, De Clerck, Didden, Ghesquière, Vanpoucke.
P.S. MM. Frédéric, Moock, Toussaint.	PMM. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D. MM. Huts, Taelman, Van Aperen.	MM. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P. MM. Bartholomeeussen, Schellens.	MM. Cuyt, Delathouwer, Verstraeten.
P.R.L.- MM. Vandenhaute, F.D.F. Wauthier.	MM. Hotermans, Moerman, Reynders.
P.S.C. M. Arens.	MM. Fournaux, Gehlen.
VI.Blok M. Geraerts.	MM. Huysentruyt, M. Sevenhans.
Agalev/M. Vanoost.	Mme. Schüttringer,
Ecolo	M Van Dienderen.

C. — Membre sans voix délibérative

V.U. M. Olaerts

Voir :

- 1871 - 98 / 99:

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendements.

Voir aussi :

- N° 4 : Texte adopté par la commission.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

21 JANUARI 1999

WETSONTWERP

met betrekking tot de geregelde luchtvervoerders

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE INFRA-
STRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER Michel MOOCK

- (1) Samenstelling van de commissie :
Voorzitter : de heer Schellens (A.)

A. — Vaste leden	B. — Plaatsvervangers
C.V.P. HH. Ansoms, Van Eetvelt, Leterme, Vermeulen.	HH. Brouns, De Clerck, Didden, Ghesquière, Vanpoucke.
P.S. HH. Frédéric, Moock, Toussaint.	HH. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D. HH. Huts, Taelman, Van Aperen.	HH. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P. HH. Bartholomeeussen, Schellens.	HH. Cuyt, Delathouwer, Verstraeten.
P.R.L.- HH. Vandenhaute, F.D.F. Wauthier.	HH. Hotermans, Moerman, Reynders.
P.S.C. H. Arens.	HH. Fournaux, Gehlen.
VI.Blok H. Geraerts.	HH. Huysentruyt, Sevenhans.
Agalev/H. Vanoost.	Mevr. Schüttringer,
Ecolo	H Van Dienderen.

C. — Niet-stemgerechtigd lid

VU : H. Olaerts

Zie :

- 1871 - 98 / 99:

- Nr. 1 : Wetsontwerp.
- Nr. 2 : Amendementen.

Zie ook :

- Nr. 4 : Tekst aangenomen door de commissie.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 13 janvier 1999.

1. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le ministre souhaite placer le projet en examen dans son contexte. En 1995, la Sabena et la Swissair conclurent un accord de coopération. La Commission européenne, chargée de veiller sur le respect des règles de concurrence à l'intérieur de l'Union européenne, a donné son approbation à cet accord pour autant que le gouvernement belge s'engage à prendre, dès que possible, les initiatives législatives nécessaires à l'abolition de l'exclusivité consentie à la Sabena. Depuis lors, la Sabena a supprimé de ses statuts toute référence à son monopole légal et la compagnie City Bird effectue des vols réguliers sur plusieurs destinations extérieures à l'Espace Economique Européen (EEE). En déposant ce projet, le gouvernement belge honore son engagement vis-à-vis de la Commission européenne. Néanmoins, il est apparu opportun de prévoir dans une loi les éléments qui seront pris en considération par le ministre chargé de l'administration de l'aéronautique afin de désigner un transporteur aérien titulaire d'une licence belge pour exploiter des vols réguliers à destination de pays extérieurs à l'Espace Economique Européen. A l'intérieur de cette zone, la liberté totale est la règle. Les éléments dont question sont au nombre de six et figurent à l'article 3.

En application du projet en examen, un arrêté d'exécution fixera les règles d'attribution, de mise en oeuvre, de durée et de cessation des désignations. Celles-ci seront effectuées au terme d'une procédure transparente et sur base de critères préétablis.

2. DISCUSSION GÉNÉRALE

A. QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Van Aperen se réjouit de cette initiative du gouvernement. Le monopole de la Sabena est enfin aboli, également pour des destinations extérieures à l'Espace économique européen. L'intervenant ne comprend pas cependant pourquoi toutes les observations du Conseil d'État n'ont pas été intégrées dans le projet de loi. Le choix entre les différents candidats ne concernera qu'un nombre limité de liaisons. Les liaisons qui existaient avant l'adoption de la loi seront-elles également ouvertes aux autres transpor-

Dames en Heren,

Uw commissie heeft voornoemd ontwerp van wet besproken op 13 januari 1999.

1. INLEIDING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

Allereerst schetst *de minister* de context waarin het ter bespreking voorliggende ontwerp tot stand kwam. In 1995 sloten Sabena en Swissair een samenwerkingsovereenkomst. De Europese Commissie, die erop moet toezien dat de voorschriften inzake mededinging in de Europese Unie worden nageleefd, heeft aan die overeenkomst haar goedkeuring gehecht. Voorwaarde was wel dat de Belgische regering zich ertoe verbond zo spoedig mogelijk de nodige wetgevende initiatieven te nemen om het aan Sabena verleende monopolie af te schaffen. Sindsdien heeft Sabena in haar statuten elke verwijzing naar haar wettelijke monopolie geschrapt en verzorgt de maatschappij City Bird geregelde vluchten naar tal van bestemmingen buiten de Europese Economische Ruimte (EER). Met de indiening van dit ontwerp komt de Belgische regering haar verbintenis tegenover de Europese Commissie na. Niettemin is het opportuun gebleken dat een wet melding maakt van de elementen waarmee de minister belast met het bestuur van de luchtvaart rekening moet houden, met het oog op de toekenning aan een luchtvervoerder van een Belgische licentie voor de exploitatie van een geregelde luchtvaartdienst met een niet tot de Europese Economische Ruimte behorend land als bestemming. Binnen die zone geldt een onbeperkte vrijheid. De elementen waarvan sprake - zes in het totaal - staan vermeld in artikel 3.

Met toepassing van het ter bespreking voorliggende wetsontwerp zal een uitvoeringsbesluit worden uitgevaardigd, tot vastlegging van de regels inzake de gunning, de uitwerking, de duur en de stopzetting van de aanwijzingen. Die aanwijzingen zullen geschieden volgens een transparante procedure en op grond van vooraf bepaalde criteria.

2. ALGEMENE BESPREKING

A. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Van Aperen verheugt zich over dit initiatief van de regering. Eindelijk wordt het monopolie van Sabena ook voor bestemmingen buiten de Europese Economische Ruimte afgeschaft. Spreker begrijpt evenwel niet waarom niet alle opmerkingen van de Raad van State in het ontwerp werden geïntegreerd. De keuze tussen de verschillende kandidaten zal slechts betrekking hebben op een beperkt aantal routes. Worden de routes van voor de wet ook opengesteld? Zal de aanwijzing voor bepaalde of onbe-

teurs? La désignation du ou des transporteurs sera-t-elle valable pour une durée déterminée ou indéterminée? Ce point n'est pas non plus précisé. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à la deuxième observation du Conseil d'État relevant que le projet à l'examen laisse en suspens la question de savoir si la désignation est valable pour un terme fixe ou pour une période indéterminée? De plus, la procédure décrite dans le projet n'offre aucune garantie de transparence.

M. Van Eetvelt se demande pourquoi l'avis du Conseil d'État n'a pas été suivi intégralement. La libéralisation ne s'applique-t-elle en fin de compte qu'aux accords futurs?

B. RÉPONSES DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Choix entre plusieurs transporteurs

Deux restrictions s'appliquent en la matière: la première concerne le nombre de transporteurs autorisés à exploiter une ligne déterminée, la deuxième concerne la capacité attribuée aux transporteurs en question sur une ligne déterminée. Seuls quelques accords de transport aérien prévoient une exception en la matière. L'arrêté d'exécution précisera le système de désignation. Pour le surplus, on appliquera le principe de la justice distributive dans les limites des impératifs d'efficacité.

Lorsque deux compagnies ont, par exemple, été désignées mais que la capacité est limitée à trois vols par semaine et que la première compagnie assure déjà deux vols, cette compagnie aura un droit préférentiel en ce qui concerne le troisième vol éventuel. On s'efforce ainsi de parvenir à une efficacité maximale.

La question du nombre de candidats transporteurs et celle de la capacité négociée doivent donc toujours être considérées globalement, et en tout cas dans les limites de la capacité négociée avec un pays déterminé.

Désignation pour un terme fixe ou pour une période indéterminée

Les compagnies préfèrent actuellement le *statu quo*. Leur désignation ne restera pourtant valable dans le nouveau système que tant qu'elles exploiteront effectivement les lignes qui leur auront été attribuées.

La Sabena a jadis suspendu ses vols à destination du Caire ou de Moscou. Ces destinations pourraient donc être attribuées à d'autres candidats. Dans ce cas, la Sabena serait toutefois informée de la candidature d'une autre compagnie et aurait l'occasion de réactiver ces vols.

Il avait été envisagé initialement de limiter les désignations à cinq ou sept ans. Étant donné toute-

paalde termijn gelden ? Ook dit wordt niet gepreciseerd. Waarom werd niet ingegaan op de tweede opmerking van de Raad van State die stelt dat het voorliggend ontwerp geen bevredigend antwoord geeft op de vraag of de aanwijzing voor een bepaalde termijn of voor een onbepaalde duur geldt. Bovendien biedt de in het ontwerp beschreven procedure geen garanties voor transparantie.

De heer Van Eetvelt vraagt zich eveneens af waarom het advies van de Raad van State niet integraal werd gevolgd. Geldt de liberalisering uiteindelijk slechts voor toekomstige verdragen ?

B. ANTWOORDEN VAN DE MINISTER VAN VERVOER

Keuze tussen verschillende vervoerders

Twee beperkingen gelden : de eerste heeft betrekking op het aantal vervoerders die een bepaalde route mogen exploiteren, de tweede op de capaciteit die de vervoerders in kwestie op een welbepaalde route toegewezen krijgen. Slechts een gering aantal luchtvaartakkoorden maken hier een uitzondering op. In het uitvoeringsbesluit zal het systeem van aanwijzingen verder worden gedetailleerd. Voor het overige wordt binnen de grenzen van de doelmatigheid het principe van de verdelende rechtvaardigheid toegepast.

Wanneer bijvoorbeeld twee maatschappijen zijn aangewezen, maar de capaciteit is beperkt tot drie vluchten per week en de eerste maatschappij neemt reeds twee vluchten voor haar rekening, dan zal deze maatschappij een voorkeurrecht krijgen om er eventueel de derde vlucht ook bij te nemen. Zo wordt een maximale efficiëntie nagestreefd.

Het aantal gegadigde vervoerders en de onderhandelde routecapaciteit moeten dus steeds samen worden beschouwd en alleszins binnen de met een bepaald land onderhandelde capaciteit.

Aanwijzing voor bepaalde of onbepaalde termijn

De maatschappijen verkiezen thans de *status-quo*. Nochtans blijft hun aanwijzing onder het nieuwe systeem slechts geldig zolang zij de hun toegewezen routes ook effectief exploiteren.

Sabena heeft ooit haar vluchten naar Kaïro en Moskou gestaakt. Andere gegadigden zijn dus denkbaar. Sabena zou in dit laatste geval wel op de hoogte worden gesteld van de kandidatuur van een andere maatschappij en de kans krijgen voornoemde vluchten opnieuw te activeren.

Aanvankelijk werd overwogen de aanwijzing te beperken tot 5 of 7 jaar. Het beslissende criterium is

fois que c'est l'exploitation effective et non le terme fixé lors de la désignation qui constitue le critère déterminant, ce point n'a pas été précisé dans la loi.

Eviction éventuelle de la Sabena

La Sabena n'est pas tenue d'exploiter des routes dans le cadre de l'ancien système, même si celles-ci ont été fixées de manière conventionnelle. C'est ainsi qu'à l'époque, il a été conclu avec le Viêt Nam un accord en bonne et due forme, que la Sabena n'a jamais invoqué et dans le cadre duquel d'autres candidats peuvent donc être désignés.

La règle est que la compagnie désignée pour une route donnée peut bénéficier d'un droit de préférence pour autant qu'elle n'exploite plus cette route depuis moins de trois ans.

Conventions existantes et futures

Il existe actuellement 110 conventions bilatérales en matière de transport aérien. Elles ne sont pas toutes ouvertes d'initiative à la concurrence. Le système fonctionne à la demande. Les compagnies qui entendent exploiter une route donnée doivent introduire un dossier auprès de l'Administration de l'Aéronautique.

3. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 2

M. Van Aperen estime que la désignation ne peut en aucun cas s'effectuer de manière arbitraire. Il convient dès lors notamment de déterminer d'avance si elle vaudra pour une durée indéterminée ou si elle sera limitée dans le temps. L'intervenant présente à cet effet un *amendement* (n° 1 - Doc. n° 1871/2). Il renvoie à cet égard à ce qui est prévu pour d'autres modes de transport.

Le ministre renvoie aux précisions qu'il a fournies précédemment et souligne que l'objectif est d'exploiter de manière continue une route donnée. La règle est que la désignation est accordée pour une durée indéterminée, en premier lieu, dans l'intérêt de la compagnie intéressée même, afin de lui permettre de rentabiliser son investissement, et, en second lieu, dans l'intérêt des passagers, étant donné que la désignation ne reste valable qu'aussi longtemps que la

echter de reële exploitatie en niet de termijn die bij de aanwijzing zou zijn bepaald. Om deze reden is de wet niet specifiek.

Mogelijke verdringing van Sabena

Sabena is niet verplicht routes onder het oude systeem uit te baten, zelfs indien ze verdragsrechtelijk zijn vastgelegd. Zo is destijds een goed akkoord met Vietnam afgesloten, waar Sabena nooit gebruik van heeft gemaakt en waar dus andere gegadigden kunnen worden voor aangewezen.

De regel is dat de voor een bepaalde route aangewezen maatschappij van een voorkeurrecht kan genieten voor zover ze deze route sedert minder dan drie jaar niet meer exploiteert.

Bestaande en toekomstige verdragen

Er bestaan momenteel 110 bilaterale luchtvaartverdragen. Ze worden niet allemaal op eigen initiatief open verklaard. Het systeem werkt op vraag. Maatschappijen die een bepaalde route willen exploiteren, moeten een dossier indienen bij het Bestuur van de Luchtvaart.

3. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Art. 1

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Art. 2

De heer Van Aperen is van oordeel dat de aanwijzing allerm minst willekeurig mag zijn. Een element daarvan is dat op voorhand wordt bepaald of ze voor onbepaalde duur zal gelden dan wel in de tijd beperkt zal zijn. Spreker dient daartoe *amendement nr. 1* (Stuk nr. 1871/2) in. Hij refereert daarbij aan wat bij andere vervoersmodi het geval is.

De minister verwijst naar zijn eerdere uitleg en onderstreept dat een continuë exploitatie van een bepaalde route wordt nagestreefd. De regel is de onbepaalde duur, ten eerste in het belang van de gegadigde maatschappij zelf om haar toe te laten haar investering te laten renderen en ten tweede in het belang van de passagiers omdat de aanwijzing slechts geldig blijft zolang de aangewezen maatschappij de haar toegewezen route ook daadwerkelijk exploiteert.

compagnie désignée exploite réellement la route qui lui a été attribuée. En outre, en vertu d'une norme internationale, la désignation peut être modifiée de manière unilatérale à la suite d'une décision souveraine. Il n'est évidemment pas exclu que l'on spécifie la durée de la désignation. On ne peut toutefois la prévoir avec une certitude absolue au moment de la désignation. Les compagnies intéressées doivent en outre être agréées, conformément à la réglementation européenne.

Cet agrément vaut pour des périodes successives de deux ans. Il va de soi que si une compagnie donnée n'est plus agréée et qu'elle n'est plus titulaire d'une licence d'exploitation par suite d'une fusion ou d'une perte de capacité, la désignation devient également caduque.

L'amendement n° 1 est ensuite retiré.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 2bis (nouveau)

M. Van Aperen présente un amendement (n° 2, Doc. n° 1871/2) tendant à libéraliser également les lignes qui ont été attribuées en vertu de l'ancien système. Cet amendement se fonde à la fois sur l'avis du Conseil d'État et sur le principe du marché libre, qui devrait tout de même sous-tendre la loi en projet. Dans le cas contraire, l'intervenant devrait bien conclure que le monopole de la Sabena n'est aboli que sur papier, étant donné que seules les nouvelles lignes seraient soumises à la libre concurrence. Il faut supprimer tous les monopoles et toute compagnie doit pouvoir prétendre à une désignation.

A ceux qui affirment que le secteur du transport par route a connu des problèmes à la suite de la libéralisation, l'intervenant répond que ces problèmes sont dus à l'évolution divergente des coûts salariaux. En France, l'augmentation n'a atteint que 75% de ce qu'elle a été en Belgique, alors qu'aux Pays-Bas, la hausse est inférieure de 15% à celle enregistrée dans notre pays.

En outre, il ne faut pas perdre de vue que la Sabena n'est plus une compagnie entièrement belge. D'importants actionnaires sont étrangers à l'Union européenne. A un moment donné, la Sabena a même envisagé le dépavillonnage de son personnel navigant.

L'argument selon lequel la libéralisation est destructrice d'emploi ne tient pas. Le secteur des télécommunications a, lui aussi, été largement libéralisé et il a créé des emplois.

M. Moock considère qu'il faut se garder de voir la libéralisation comme une panacée. L'objectif est

Hier komt bovenop dat krachtens een internationale norm de aanwijzing unilateraal kan worden gewijzigd ingevolge een soevereine beslissing. Specifieker zijn wat de duurtijd van de aanwijzing betreft, is uiteraard niet uitgesloten. Een en ander kan echter niet op het tijdstip van de aanwijzing met absolute zekerheid worden voorzien. Bovendien moeten de gegadigde maatschappijen krachtens de Europese reglementering erkend zijn.

Deze erkenning is geldig voor opeenvolgende periodes van twee jaar. Het spreekt vanzelf dat wanneer een bepaalde maatschappij niet meer erkend is en hetzij door fusie of capaciteitsverlies geen uitbatingsvergunning meer heeft, de aanwijzing ook komt te vervallen.

Amendement nr. 1 wordt hierop ingetrokken.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 2bis (nieuw)

De heer Van Aperen dient amendement nr. 2 (Stuk nr. 1871/2) in teneinde ook de routes die krachtens het oude systeem werden toegewezen, open te verklaren. Dit komt tegelijkertijd tegemoet aan het advies van de Raad van State en aan het principe van de vrije markt, dat tenslotte toch de fundamentele doelstelling moet zijn van deze wet. Anders moet spreker concluderen dat men het monopolie van Sabena slechts op papier doorbreekt, vermits alleen geheel nieuwe routes het voorwerp zullen kunnen uitmaken van eerlijke mededinging. Alle monopolies moeten worden weggewerkt en elke maatschappij moet zich kunnen aanbieden voor een aanwijzing.

Aan diegenen die beweren dat de liberalisering de sector van het wegvervoer met moeilijkheden hebben opgezadeld, antwoordt spreker dat dit te wijten is aan de ongelijke loonkostenontwikkeling. In Frankrijk is die slechts 75 % van het Belgisch niveau en in Nederland ligt die 15 % lager.

Bovendien mag niet uit het oog worden verloren dat Sabena geen honderd procent Belgische maatschappij meer is. Grote aandeelhouders komen van buiten de Europese Unie. Sabena heeft zelfs op een gegeven ogenblik overwogen het vliegend persoeel uit te vlaggen.

Het argument dat liberalisering jobvernietigend werkt, gaat niet op. Ook in de telecommunicatiesector is volop geliberaliseerd en heeft jobcreatie plaats gehad.

De heer Moock waarschuwt ervoor de liberalisering als alles zaligmakend te beschouwen. Het doel is de

d'améliorer le fonctionnement de l'économie, non de liquider ce qui fonctionne à la satisfaction générale. La Sabena est une grande compagnie. Si l'on réparait à zéro, elle devrait faire face à de petites compagnies qui souhaitent se voir attribuer coûte que coûte une ligne déterminée. Le réseau mis en place au fil des ans serait ainsi détricoté lentement mais sûrement.

Certaines grandes compagnies étrangères seraient en outre en mesure de pratiquer des prix de *dumping* sur certaines lignes, mettant ainsi la Sabena en difficulté. Dans les deux cas, tout le monde est perdant. Il ne faut pas non plus perdre de vue le problème de l'emploi. La libéralisation du transport par route n'est pas vraiment à un exemple à suivre.

Le ministre rappelle que l'on avait le choix entre deux options: ou bien on optait pour le statu quo et on décidait d'appliquer la loi aux nouvelles demandes, ou bien on faisait table rase du passé et on décidait d'appliquer la nouvelle loi tant aux anciennes qu'aux nouvelles liaisons. C'est la première option qui a été retenue, afin d'éviter une guerre ouverte sur l'ensemble des destinations. Il ne faut pas remettre sans cesse en question ce qui fonctionne bien. L'option retenue ne procède pas d'un réflexe d'autoprotection, mais d'un choix politique conscient. En outre, cette libéralisation générale aurait suscité des inquiétudes dans le chef des pays contractants, car si la désignation est certes une décision souveraine et unilatérale, l'exploitation du service fait l'objet d'un suivi bilatéral. De surcroît, le passager n'aurait en définitive aucun intérêt à ce qu'éclate une guerre du ciel, car celle-ci menacerait la continuité de certains services.

Le service à destination de Hong-kong est un exemple éclairant: maintenant que la Sabena a été désignée, mais qu'elle n'exploite pas ce service, un autre transporteur belge a, lui aussi, la possibilité d'être désigné conformément au système de délais prévu dans l'arrêté d'exécution.

La majorité des accords concernent des services qui ne sont pas exploités.

Si la Commission européenne devait trouver ne fût-ce qu'un indice flagrant de traitement de faveur accordé illégalement à la Sabena par le projet de loi à l'examen, elle ne manquerait pas de rappeler sérieusement à l'ordre le gouvernement belge. La comparaison avec le transport routier et ferroviaire n'a de pertinence que dans l'hypothèse d'une libéralisation totale du transport aérien dans l'Espace économique européen. Les droits de trafic, qui font l'objet sous-jacent du projet de loi à l'examen, ne sont, elles, pas libéralisées au-delà. Le principe de la libéralisation du ciel (*Open skies*), qui veut que tous ceux qui veulent et qui peuvent proposer des services aériens soient libres de le faire, n'est pas précisément le che-

vement de l'économie à améliorer, mais de l'économie à améliorer, non de liquider ce qui fonctionne à la satisfaction générale. La Sabena est une grande compagnie. Si l'on réparait à zéro, elle devrait faire face à de petites compagnies qui souhaitent se voir attribuer coûte que coûte une ligne déterminée. Le réseau mis en place au fil des ans serait ainsi détricoté lentement mais sûrement.

Ook zouden grote buitenlandse maatschappijen dumpingprijzen op bepaalde routes kunnen toepassen, Sabena hiermee voor schut zettend. In beide gevallen verliest iedereen erbij. Ook de werkgelegenheid mag niet uit het oog worden verloren. De liberalisering van het wegvervoer is niet direct een navolgenswaardig voorbeeld.

De minister herinnert aan de twee mogelijke opties: ofwel werd uitgegaan van de status-quo en werd de wet toegepast op nieuwe aanspraken, ofwel werd de teller op nul gezet en kwamen zowel oude als nieuwe routes onder toepassing van de nieuwe wet te vallen. De eerste optie heeft het gehaald om een open oorlog voor alle routes te vermijden. Wat goed werkt, moet niet steeds weer opnieuw in vraag worden gesteld. Dit is geen beschermingsreflex, maar het gevolg van een bewuste politieke keuze. Bovendien zou deze algehele openstelling voor onnodige onrust hebben gezorgd bij de verdragsluitende landen. Immers, de aanwijzing is weliswaar een unilaterale, soevereine beslissing, maar de exploitatie wordt bilateraal opgevolgd. Bovendien heeft bij een luchtvaartoorlog ook de passagier uiteindelijk geen belang, vermits de continuïteit van bepaalde routes hierdoor in gevaar zou kunnen komen.

Een mooi voorbeeld is de route op Hong-Kong: nu Sabena wel aangewezen is, maar de route niet exploiteert, kan een andere Belgische vervoerder ook de kans krijgen binnen het in het uitvoeringsbesluit gepreciseerde termijnsysteem te worden aangewezen.

De meerderheid van de verdragen betreft routes die niet worden geëxploiteerd.

Indien de Europese Commissie ook maar één flagrante aanduiding van ongewettigde bevoordeling van Sabena in het voorliggende wetsontwerp zou vinden, zou ze niet nalaten een krachtig signaal te geven aan de Belgische regering. De vergelijking met het vervoer over de weg en per spoor gaat op in zoverre het luchtvervoer binnen de Europese Economische Ruimte volledig is geliberaliseerd. De verkeersrechten - die het onderliggend voorwerp uitmaken van huidig wetsontwerp - zijn daarbuiten niet geliberaliseerd. Het principe *Open Skies* volgens hetwelk vliegt wie wil alsook wie kan, is niet bepaald het stokpaardje van Europa. Dit laatste wordt dan ook stevast beschuldigd van protectionisme, buiten

val de bataille de l'Europe. C'est ce qui explique que celle-ci soit sans cesse accusée de protectionnisme par ses partenaires non européens. La libéralisation totale ne peut être décrétée unilatéralement. Il convient de se donner une marge de négociation.

L'amendement n° 2 est rejeté par 10 voix contre une.

L'article qu'il visait à insérer est donc abandonné.

Art. 3

M. Van Aperen se réjouit que, cette fois, le gouvernement ait donné suite à l'avis du Conseil d'État.

Le ministre précise que, contrairement à l'avant-projet, la loi en projet énonce les critères qu'il était prévu de faire figurer dans l'arrêté d'exécution.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 4

M. Van Aperen estime que l'observation du Conseil d'État en cette matière est pertinente. Si un autre État contractant peut contraindre le ministre à retirer sa désignation, il est également souhaitable de demander à cet État de marquer son accord avec la désignation projetée.

Le ministre répond que le Conseil d'État a commis une erreur matérielle dans son avis. La désignation a en effet un caractère purement unilatéral. Il s'agit d'une décision souveraine dans la cadre de laquelle il peut notamment être examiné si la compagnie concernée est bien autochtone, tant en ce qui concerne son actionnariat (*substantial ownership*) qu'en ce qui concerne son administration (*effective control*). C'est le droit des sociétés en vigueur en Belgique qui s'applique en l'occurrence. L'autre État contractant n'est pas partie en l'espèce. Le fait que le ministre accuse réception, par courrier, de la désignation est une simple marque de civilité, pas une acceptation.

Lorsque le Zaïre a décidé, en son temps, que Air Zaïre ne pouvait plus desservir aucune destination belge, les autorités belges ont tout simplement pris acte de cette décision.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 5

L'amendement n° 3 (Doc. n° 1871/2) de M. Van Aperen vise à nouveau à adapter le projet à l'examen en fonction d'une observation du Conseil d'État. La compagnie dont la désignation est retirée pour non-respect des conditions convenues lors de la désignation doit au moins être entendue avant que le retrait devienne définitif.

Europa uiteraard. De algehele liberalisering mag niet louter unilateraal zijn. Er moet onderhandelingsruimte worden gecreëerd.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 10 tegen 1 stem.

Dit artikel komt dus verder niet meer ter sprake.

Art. 3

De heer Van Aperen verheugt zich over het feit dat dit keer wel gevolg werd gegeven aan het advies van de Raad van State.

De minister preciseert dat de ten opzichte van het voorontwerp opgenomen criteria van het uitvoeringsbesluit naar de wet werden overgeheveld.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 4

De heer Van Aperen is van oordeel dat de opmerking van de Raad van State terzake terecht is. Indien een andere verdragsluitende Staat de minister kan verplichten zijn aanwijzing weer in te trekken, is het wenselijk deze Staat ook te vragen akkoord te gaan met de voorgenomen aanwijzing.

De minister antwoordt dat de Raad van State in haar advies een materiële vergissing heeft begaan. De aanwijzing heeft immers louter een unilateraal karakter. Het is een soevereine beslissing, waarbij onder meer mag worden nagegaan of de betrokken maatschappij wel autochtoon is, zowel wat aandeelhouderschap (*substantial ownership*) als het bestuur (*effective control*) ervan betreft. Het nationaal vennootschapsrecht is terzake van toepassing. De andere verdragsluitende Staat is in deze geen partij. Het feit dat de minister deze laatste per brief op de hoogte stelt van de aanwijzing is een loutere uiting van beleefdheid, geen verzoek om accept.

Toen Zaïre destijds besliste dat Air Zaïre niet meer op een Belgische bestemming mocht vliegen, heeft de Belgische overheid louter akte genomen van deze beslissing.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 5

Amendement nr. 3 (Stuk nr. 1871/2) van de heer Van Aperen strekt er andermaal toe het voorliggend ontwerp te wijzigen om conform te zijn aan een opmerking van de Raad van State. De maatschappij waarvan de aanwijzing wordt ingetrokken wegens niet-naleving van de bij de aanwijzing bedongen voorwaarden, moet tenminste gehoord kunnen worden vooraleer de intrekking definitief wordt.

Le ministre précise que l'on n'a jamais envisagé de retirer une désignation sans entendre la compagnie en question. Une telle décision ne sera en effet pas prise à l'improviste. Elle sera précédée de contacts. Pour que les choses soient bien claires, il marque toutefois son accord sur l'amélioration proposée.

L'amendement n° 3 ainsi que l'article, ainsi modifié, sont adoptés successivement à l'unanimité.

Entrée en vigueur

M. Dallons relève l'absence d'un article concernant l'entrée en vigueur.

Le ministre souligne que, normalement, la loi doit entrer en vigueur le même jour que son arrêté d'exécution, avec lequel elle formera un tout. Notre loi aéronautique de 1937 n'est entrée en vigueur qu'en 1954, en même temps que son arrêté d'exécution. Le temps presse, l'Europe attendant le vote de la loi depuis déjà un certain temps. En revanche, l'arrêté d'exécution peut toujours être bloqué lorsque l'on en discutera avec les régions. C'est pourquoi le ministre donne la préférence à une application du droit commun, selon lequel la loi entrerait en vigueur dix jours après sa publication au *Moniteur belge*. Cette publication doit intervenir le plus rapidement possible, évidemment après que le Sénat aura éventuellement décidé de ne pas évoquer.

*
* *

L'ensemble du projet, tel qu'il a été modifié, est adopté par 10 voix et une abstention.

Le rapporteur,

M. MOOCK

Le président,

A. SCHELLENS

De minister preciseert dat het nooit de bedoeling is geweest tot een dergelijke intrekking te beslissen zonder de maatschappij in kwestie te horen. De beslissing valt immers niet als een donderslag bij heldere hemel. Er gaan contacten aan vooraf. Voor alle duidelijkheid is hij het evenwel eens met de voorgestelde verbetering.

Amendement nr. 3, alsook het artikel, aldus gewijzigd, worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Inwerkingtreding

De heer Dallons mist een artikel betreffende de inwerkingtreding.

De minister antwoordt dat de wet normaliter samen met het uitvoeringsbesluit - waar het één geheel mee vormt - in werking dient te treden. Zo is onze luchtvaartwet van 1937 pas in 1954 van kracht geworden, samen met zijn uitvoeringsbesluit. De tijd dringt in die zin dat Europa reeds enige tijd op de wet wacht. Het uitvoeringsbesluit daarentegen kan nog steeds geblokkeerd worden wanneer er over onderhandeld wordt met de Gewesten. Daarom gaat de ministeriële voorkeur uit naar een toepassing van het gemeen recht, krachtens hetwelk de wet in werking zou treden tien dagen naar zijn publicatie in het Belgisch Staatsblad. Deze publicatie moet zo vlug mogelijk gebeuren, uiteraard nadat de Senaat een eventuele beslissing om niet evoceren heeft genomen.

*
* *

Het gehele ontwerp wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

M. MOOCK

De voorzitter,

A. SCHELLENS