

SENAT DE BELGIQUE BELGISCHE SENAAAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1958

SEANCE DU 6 AOUT 1958

Rapport de la Commission des Affaires étrangères chargée d'examiner le projet de loi portant approbation de l'Accord relatif au transport aérien entre le Royaume de Belgique et la République fédérale d'Allemagne et des lettres annexes, signés à Bonn, le 14 avril 1956.

BUITENGEWONE ZITTING 1958

VERGADERING VAN 6 AUGUSTUS 1958

Verslag van de Commissie voor de Buitenlandse Zaken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende goedkeuring van de Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Duitse Bondsrepubliek en van de bijgevoegde brieven, ondertekend op 14 april 1956, te Bonn.

Présents : MM. STRUYE, Président ; CRAEYBECKX, CROMMEN, DUVIEUSART, DE WINTER et MOREAU de MELEN, Rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les droits, que les pouvoirs occupants avaient concédé, en Allemagne, aux Compagnies de transports aériens, devant expirer un an après la fin du régime d'occupation, soit donc le 4 mai 1956, il importait pour la Belgique de s'entendre avec la République fédérale pour organiser le trafic aérien entre les deux pays. C'est l'objet du présent accord.

**

Celui-ci est semblable aux accords bilatéraux signés avec d'autres Etats. Le Sénat a eu récemment l'occasion d'approuver un traité de cette espèce (Doc. Sénat, session de 1957-1958, n° 209), et votre commission a rappelé que la plupart de ses dispositions découlaient de la Convention générale de Chicago, signée le 9 décembre 1944. Il en est de même des articles de l'accord en discussion.

R.A 5499

Voir :

Doc. de la Chambre des Représentants :
707 (Session de 1956-1957) :

1 : Projet de loi ;

2 : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

26 février et 6 mars 1958

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Aangezien de rechten die de bezettende machten in Duitsland aan de luchtvaartmaatschappijen hadden toegestaan, één jaar na het einde van de bezetting, dus op 4 mei 1956, vervielen, moest België zich met de Bondsrepubliek verstaan voor de organisatie van het luchtverkeer tussen beide landen. Dat is het doel van de voorgelegde overeenkomst.

**

De overeenkomst is van dezelfde aard als de bilaterale verdragen met andere Staten. De Senaat heeft onlangs een dergelijk verdrag goedgekeurd (Gedr. St. Senaat, zitting 1957-1958, n° 209) en uw Commissie heeft er toen aan herinnerd dat de meeste bepalingen daarvan voortvloeiden uit het Algemeen Verdrag van Chicago, dd. 9 december 1944. Dit geldt ook voor de artikelen van de thans besproken overeenkomst.

R.A 5499

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
707 (Zitting 1956-1957) :

1 : Wetsontwerp ;

2 : Verslag.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

26 februari en 6 maart 1958.

La rédaction de certaines dispositions est plus circonstanciée ici que dans d'autres textes, sans pourtant s'en éloigner essentiellement.

On relève cependant une différence de forme particulière : contrairement à ce qui se fait d'habitude, les itinéraires convenus ne sont pas repris dans une annexe à l'accord, mais sont précisés dans un échange de notes distinct.

Le Gouvernement déclare que cela a été décidé « pour déférer au désir de l'autre partie contractante ».

En effet, les modifications apportées même aux annexes de l'Accord doivent en Allemagne être approuvées par le Parlement, comme celles-ci elles-mêmes, et quelles que soient les raisons qui aient imposé cette approbation.

Pour éviter cette procédure à la République fédérale, les itinéraires aériens sont donc indiqués dans un échange de notes distinct de l'Accord, en vertu de l'article 2, paragraphe 2. Et l'article 15, paragraphe 3 prévoit que les modifications aux itinéraires entreront en vigueur après échange de notes diplomatiques.

Au contraire la pratique belge, étant donné l'absence de toute précision donnée par l'article 68 de la Constitution, s'est établie en ce sens que les modifications qui ne touchent pas à l'essence de la Convention n'exigent pas de nouvelle approbation.

Précisons qu'à notre sens, une modification apportée à l'annexe d'une convention précédemment approuvée, devrait recevoir l'assentiment des Chambres, si, par exemple, elle était de nature à grever l'Etat.

**

C'est l'article 6 de la Convention de Chicago qui, pour le survol ou le service d'un Etat, prévoit la nécessité d'une permission de celui-ci et du respect des conditions stipulées.

Cette autorisation est donnée par l'article 2. La Belgique jouit des cinq libertés de l'air en Allemagne fédérale et vice-versa.

Notons qu'il semble de pratique courante aujourd'hui d'énoncer les trois dernières libertés sous un seul concept.

La réglementation des droits concédés fait l'objet des articles 3 (désignation des entreprises), 4 (retrait d'autorisation), 9 (capacité de transport offerte), 11 (tarifs).

Les articles 6, 7 et 8 reprennent des dispositions de la Convention de Chicago.

De rédaction van sommige bepalingen is hier uitvoeriger dan in andere teksten, zonder er van af te wijken, wat de inhoud betreft.

De vorm is echter verschillend : tegen de gewoonte in zijn de overeengekomen reizen thans niet in een bijlage opgenomen, maar in afzonderlijke nota's omschreven.

De Regering verklaart dat hiertoe besloten werd « op verzoek van de andere Verdragsluitende Partij ».

Want in Duitsland moeten ook de wijzigingen in de bijlagen, evenzeer als deze bijlagen zelf, door het Parlement worden goedgekeurd, ongeacht de redenen die daartoe aanleiding hebben gegeven.

Om deze procedure aan de Bondsrepubliek te besparen, zijn de reizen dus, op grond van artikel 2, § 2, aangegeven in afzonderlijke nota's. En artikel 15, § 3, bepaalt dat de wijzigingen van de tabel der reizen van kracht worden na uitwisseling van diplomatieke nota's.

Daarentegen is de Belgische praktijk, bij gebreke van nadere gegevens in artikel 68 van de Grondwet, zo dat wijzigingen die niet raken aan de wezenlijke inhoud van de overeenkomst, geen nieuwe goedkeuring behoeven.

Dit neemt niet weg dat een wijziging in een bijlage bij een tevoren reeds goedgekeurde overeenkomst, onzes inziens wel door de Kamers goedgekeurd moet worden, bij voorbeeld indien zij de Staat bezwaart.

**

Artikel 6 van het Verdrag van Chicago bepaalt dat geen luchtdienst over of tot het grondgebied van een Staat geëxploiteerd mag worden anders dan met de toestemming van die Staat en overeenkomstig de gestelde voorwaarden.

Die toestemming wordt verleend bij artikel 2. België geniet in Duitsland de vijf luchtvrigheden, en Duitsland bij ons.

Opgemerkt zij dat het thans gebruikelijk schijnt te zijn de laatste drie vrijheden in één term samen te vatten.

De nadere regeling van de verleende rechten is neergelegd in de artikelen 3 (aanwijzing van de ondernemingen), 4 (intrekking van de toelating), 9 (toegekend transportvermogen) en 11 (tarieven).

In de artikelen 6, 7 en 8 zijn bepalingen van het Verdrag van Chicago overgenomen.

Les autres concernent l'abrogation des accords antérieurs (article 19), la procédure de consultation (article 14), de modification (article 15), de dénonciation (article 17), ou constituent des clauses simplement administratives.

*
**

L'article 16 contient une clause compromissaire. C'est elle qui rend nécessaire l'approbation des Chambres.

L'article 20 dispose que l'accord entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification. Prévoyant que cet échange n'aurait pas lieu avant un certain délai, les Administrations de l'Aéronautique intéressées ont décidé d'appliquer provisoirement l'Accord.

Le tableau des itinéraires est annexé au document Chambre, session 1956-1957, n° 707-1.

*
**

L'Accord a été signé le 14 avril 1956, mais n'a été déposé à la Chambre que le 4 avril 1957, soit un an après.

Le Département a fourni les explications suivantes à ce sujet :

« Pendant ce laps de temps, il a été procédé à la traduction néerlandaise de l'Accord et à la rédaction de l'Exposé des motifs, de même qu'aux formalités habituelles comportant la présentation de l'Accord aux Conseils et Autorités intéressés. »

Il est certes déjà arrivé souvent que le département dépose un traité après un plus long délai. Mais il faut reconnaître que les formalités préalables pourraient être plus rapidement accomplies.

Notons que le vote de la Chambre est intervenu le 6 mars, que la Commission a désigné son rapporteur le 15 avril, mais que le Sénat n'a plus siégé après le 24 avril, ce qui explique le délai écoulé depuis lors.

*
**

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

Le Rapporteur,
H. MOREAU de MELEN.

Le Président,
P. STRUYE.

De overige betreffen de vernietiging van vroegere overeenkomsten (art. 19), de procedure inzake raadpleging (art. 14), wijziging (art. 15), opzegging (art. 17), of zijn van louter administratieve aard.

*
**

Artikel 16 bevat een scheidsrechterlijk beding. Het is dit beding dat de goedkeuring van de Kamers noodzakelijk maakt.

Artikel 20 bepaalt dat de overeenkomst van kracht wordt één maand na de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden. Daar de Besturen van het Luchtwezen menen dat die uitwisseling een zekere tijd zal vragen, hebben zij besloten de Overeenkomst voorlopig reeds toe te passen.

De tabel der reiswegen is in het Gedr. St. Kamer, zitting 1956-1957, n° 707-1, opgenomen.

*
**

De Overeenkomst werd op 14 april 1956 ondertekend, doch pas een jaar later, nl. op 4 april 1957, bij de Kamer ingediend.

Het Departement verschaftte in dat verband de volgende ophelderingen :

« Intussen werd de Overeenkomst in het Nederlands vertaald en de memorie van toelichting opgesteld, terwijl tevens de gebruikelijke formaliteiten in verband met de voorlegging van de Overeenkomst aan de betrokken Raden en Autoriteiten vervuld werden. »

Het is natuurlijk reeds dikwijls gebeurd dat het Departement een verdrag nog later indient, maar men moet toegeven dat de voorafgaande formaliteiten vlugger vervuld hadden kunnen worden.

Vermeld zij dat de stemming in de Kamer op 6 maart 1958 plaatsvond, dat de Senaatscommissie haar verslaggever op 15 april heeft aangewezen, maar dat de Senaat na 24 april niet meer is bijeengekomen, vandaar de tijd die sedertdien verlopen is.

*
**

Het wetsontwerp en dit verslag zijn eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
H. MOREAU de MELEN.

De Voorzitter,
P. STRUYE.