MV.

LEGISLATION
27 VIII 1957
coordination (1)

L. 5857/2/V.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre des vacations, saisi par le Ministre de la Défense nationale, le 24 juillet 1957, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "réglementant l'atterrissage d'aéronefs militaires des pays membres de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord, liés par la Convention relative à l'Aviation civile internationale, sur les aérodromes militaires belges", a donné le 6 août 1957 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste vacantiekamer, de 24e juli 1957 door de Minister van Landsverdediging verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende regeling van het landen door militaire luchtvaartuigen van staten die lid zijn van de Noord-atlantische Verdragsorganisatie, gebonden door de Overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart, op Belgische militaire luchtvaartterreinen", heeft de 6e augustus 1957 het volgend advies gegeven :

Le projet a pour objet d'autoriser l'atterrissage sur les aérodromes militaires utilisés en Belgique par les forces armées belges, des aéronefs militaires appartenant aux pays membres de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, liés par la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944, qui sont autorisés à survoler le territoire belge conformément à l'article 3, alinéa 3, de la loi du 27 juin 1937, à la condition toutefois que des facilités similaires soient accordées par les Etats auxquels les avions appartiennent, aux aéronefs militaires belges.

Le projet invoque comme fondement légal l'article 3 de la convention de Chicago.

Cet article dispose :

" a) La présente convention s'appliquera uniquement aux aéronefs civils et ne s'appliquera pas aux aéronefs d'Etat.

b) Les aéronefs militaires et ceux de douane ou de police seront considérés comme aéronefs d'Etat.

c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne pourra survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir que s'il en a reçu l'autorisation par un accord spécial ou d'une autre façon, et conformément aux conditions alors stipulées.

d) Les Etats contractants s'engagent à tenir compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établiront des règlements s'appliquant à leurs aéronefs d'Etat".

.../...

L'objet de cet article est, sans aucun doute passible, de rappeler ce qui découle déjà de l'intitulé de la convention et de son préambule, savoir : qu'elle ne concerne que l'aviation civile internationale. Il exclut expressément de son champ d'application les aéronefs d'Etat et range parmi eux les aéronefs militaires. Il réserve ensuite les droits de chaque Etat en ce qui concerne le survol de son territoire et l'atterrissage par les aéronefs d'Etat appartenant à d'autres Etats, et consigne l'engagement de chaque Etat de prendre en considération les exigences de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent les règlements relatifs à la navigation des aéronefs d'Etat.

De telles dispositions qui, loin d'étendre les pouvoirs du Roi, réservent l'empire de la législation interne en matière d'aéronefs d'Etat et spécialement d'aéronefs militaires, ne sauraient constituer le fondement légal du projet.

Comme le Conseil d'Etat l'a montré à propos d'un projet antérieur, dans l'avis qu'il a donné le 25 mars 1957 sous le n° 5573/2, l'article 121 de la Constitution ne permet à une troupe étrangère d'occuper ou de traverser le territoire qu'en vertu d'une loi.

Or, la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, mise en vigueur le 31 mars 1954, a limité au seul survol du territoire par des aéronefs militaires étrangers les autorisations que le pouvoir exécutif pourrait accorder.

.../...

Il s'impose dès lors, pour que l'arrêté en projet puisse être pris, que la loi du 27 juin 1937 soit complétée.

On pourrait cependant aussi procéder comme il a été fait avec le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord ainsi qu'avec le Canada, par conclusion d'accords avec chacun des Etats partie au Traité de l'Atlantique Nord.

Het ontwerp heeft ten doel militaire luchtvaartuigen toebehorend aan landen die lid zijn van de Noordatlantische Verdragsorganisatie en door het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart zijn gebonden, welke luchtvaartuigen overeenkomstig artikel 3, derde lid, van de wet van 27 juni 1937 over het Belgisch grondgebied mogen vliegen, vergunning te verlenen om op door de Belgische strijdmachten gebruikte militaire luchtvaartterreinen in België te landen, mits de Staten waaraan die vliegtuigen toebehoren gelijke faciliteiten aan Belgische militaire luchtvaartuigen toestaan.

Als rechtsgrond geeft het ontwerp artikel 3 op van het verdrag van Chicago.

Dit artikel bepaalt :

" a) Dit verdrag is uitsluitend van toepassing op burgerlijke luchtvaartuigen en niet op Staatsluchtvaartuigen.

b) Luchtvaartuigen gebezigd in militaire-, douane- en politiediensten worden geacht Staatsluchtvaartuigen te zijn.

c) Geen Staatsluchtvaartuig van een verdragsluitende Staat mag over het grondgebied van een andere Staat vliegen of daarop landen zonder vergunning krachtens een bijzondere regeling of anderszins en in overeenstemming met de bepalingen daarvan.

.../...

d) De verdragsluitende Staten verbinden zich bij het uitvaardigen van voorschriften voor hun Staatsluchtvaartuigen de veiligheid van het verkeer met burgerlijke luchtvaartuigen in het oog te houden".

Dat artikel strekt er, zonder mogelijke twijfel, toe in herinnering te brengen wat reeds uit opschrift en aanhef van het verdrag naar voren treedt, met name dat het uitsluitend op de internationale burgerlijke luchtvaart betrekking heeft. Het verklaart uitdrukkelijk dat Staatsluchtvaartuigen buiten zijn werkingssfeer vallen en rangschikt daaronder de militaire luchtvaartuigen. Het reserveert vervolgens de rechten van elke Staat ter zake van het vliegen over- en het landen op zijn grondgebied, van aan andere Staten toebehorende Staatsluchtvaartuigen; tenslotte legt het de verbintenis van elke Staat vast, bij het uitvaardigen van voorschriften omtrent het verkeer van Staatsluchtvaartuigen rekening te zullen houden met de vereisten der veiligheid van verkeer voor burgerlijke luchtvaartuigen.

Zodanige bepalingen die, verre van 's Konings bevoegdheid te verruimen, de werkingssfeer van de interne wetgeving ter zake van Staatsluchtvaartuigen en in het bijzonder van militaire luchtvaartuigen reserveren, kunnen onmogelijk als rechtsgrond dienen voor het ontwerp.

Zoals de Raad van State naar aanleiding van een vroeger ontwerp in advies nr 5573/2 van 25 maart 1957 heeft aangetoond, mogen vreemde troepen, op grond van artikel 121 van de Grondwet, het grondgebied niet dan krachtens een wet bezetten of doortrekken.

.../...

De wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 tot regeling van de luchtvaart, welke op 31 maart 1954 in werking is gesteld, voorziet echter maar in de bevoegdheid voor de uitvoerende macht, tot het verlenen aan vreemde militaire luchtvaartuigen van de vergunning alleen om over het Belgisch grondgebied te vliegen.

Om het ontworpen besluit te kunnen uitvaardigen, is een aanvulling van de wet van 27 juni 1937 dan ook noodzakelijk.

Ook zou evenwel te werk kunnen worden gegaan zoals met het Verenigd-Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland alsook Canada is geschied, dit is door het sluiten van een overeenkomst met iedere Staat, die bij het Noordatlantisch verdrag partij is.

La chambre était composée de		De kamer was samengesteld uit	
Messieurs : de Heren :	F. LEPAGE	conseiller d'Etat, raadsheer van State,	président, voorzitter,
	G. HOLOYE, G. VAN BUNNEN,	conseillers d'Etat, raadsheren van State,	
	L. FREDERICQ, J. LIMPENS,	assesseurs de la section de législation, bijzitters van de afdeling wetgeving,	
	M. JACQUEMIJN,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier. griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. F. LEPAGE.
Le rapport a été présenté par M. W. VAN ASSCHE, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. F. LEPAGE.
Het verslag werd uitgebracht door de H.W. VAN ASSCHE, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) M. JACQUEMIJN.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) F. LEPAGE.