



**EUROPA-PARLAMENTET
EUROPÄISCHES PARLAMENT
EUROPEAN PARLIAMENT
PARLEMENT EUROPEEN
PARLAMENTO EUROPEO
EUROPÉES PARLEMENT**

Generalsekretariat
Generalsekretariat
Secretariat
Secrétariat Général
Segretariato Generale
Secretariaat Generaal

Generaldirektoratet for Forskning og Dokumentation
Generaldirektion Wissenschaft und Dokumentation
Directorate General for Research and Documentation
Direction Générale de la Recherche et de la Documentation
Direzione Generale della Ricerca e della Documentazione
Directoraat-generaal Onderzoek en Documentatie

**UNDERSØGELSER OG DOKUMENTATION
SAMMLUNG WISSENSCHAFT UND DOKUMENTATION
RESEARCH AND DOCUMENTATION PAPERS
DOSSIERS DE RECHERCHE ET DOCUMENTATION
DOSSIERS DI RICERCA E DOCUMENTAZIONE
DOSSIERS ONDERZOEK EN DOCUMENTATIE**

**Serie for regionalpolitik og transport nr. 2
Reihe Regionalpolitik und Verkehr Nr. 2
Regional policy and transport Series No. 2
Série politique régionale et transports n° 2
Serie politica regionale e trasporti n. 2
Serie regionaal beleid en vervoer nr. 2**



Eurocontrols fremtid
Eurocontrols Zukunft
Eurocontrol's Future
L'avenir d'Eurocontrol
Il futuro dell' Eurocontrol
Toekomst van Eurocontrol

Eurocontrols fremtid

Den 20. november 1975 traf Eurocontrol-organisationens permanente kommission nogle vigtige afgørelser i Maastricht. Satsen til dækning af omkostninger for strækingsafgifter blev forhøjet til 75 % (se 1. Pressekomunique), og på grundlag af en beretning fra den nederlandske minister Westerterp blev det besluttet at overdrage forberedelsen af en nyt grundlag for organisationen for tiden efter 1983 (udløbet af den nuværende aftale) til en studiegruppe. Herved kan Eurocontrols fremtid anses for at være sikret.

Eurocontrols Zukunft

Am 20. November 1975 hat die Ständige Kommission der Eurocontrol-Organisation in Masstricht einige wichtige Beschlüsse gefaßt. Der Kostendeckungssatz für die Streckengebühren wurde auf 75 % erhöht (siehe 1. Pressecommuniqué), und auf Grund eines Berichts des niederländischen Ministers Westerterp wurde beschlossen, eine Studiengruppe mit der Vorbereitung einer neuen Grundlage der Organisation für die Zeit nach 1983 (Ablauf des gegenwärtigen Abkommens) zu betrauen. Hierdurch kann die Zukunft Eurocontrols als gesichert gelten.

The Future of Eurocontrol

On 20 November 1975 the Permanent Commission of the Eurocontrol organisation in Maastricht took an important decision. The recovery rate in assessing route charges was raised to 75 % (see first press communiqué) and on the basis of a report of the Dutch Minister of Transport, Mr Th. E. Westerterp, it was decided to refer to a study group preparation for a new constitution of the organisation for the period after 1983, when the current Convention will lapse. It seems that the continued existence of Eurocontrol can therefore be regarded as assured.

L'avenir d'Eurocontrol

Le 20 novembre 1975 à Maastricht, la Commission permanente d'Eurocontrol a pris quelques décisions importantes. Le taux de recouvrement des redevances de route a été élevé à 75 % (voir point 1 Communiqué de presse) et, sur la base d'un rapport du Ministre néerlandais M. Westerterp, il a été décidé de confier à un Groupe d'Etude le soin de l'élaboration de nouvelles bases pour l'Organisation au-delà de 1983 (date d'expiration de la Convention actuelle). Ainsi, l'avenir d'Eurocontrol paraît assuré.

Futuro dell'Eurocontrol

Il 20 novembre 1975, la Commissione permanente dell'Organizzazione dell'Eurocontrol ha preso a Maastricht alcune importanti decisioni. L'aliquota per la copertura delle spese concernenti i canoni relativi alle distanze è stata aumentata e portata al 75 % (cfr. il primo comunicato stampa); sulla base di una relazione del ministro olandese Westerterp, è stato deciso di affidare ad un gruppo di studio l'incarico di elaborare, per la suddetta Organizzazione, una nuova base per il periodo posteriore al 1983 (anno di scadenza dell'accordo attuale). Il futuro dell'Eurocontrol può pertanto considerarsi assicurato.

Toekomst van Eurocontrol

De Permanente Commissie van de Europese Organisatie voor de Veiligheid van het Luchtverkeer, Eurocontrol, heeft op 20 november in Maastricht enige belangrijke besluiten genomen. Het dekkingspercentage voor de "en route"-heffingen werd verhoogd tot 75 % (zie le Perscommuniqué) en naar aanleiding van een verslag van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Westerterp werd besloten de voorbereiding van een nieuwe grondslag voor Eurocontrol na 1983 (afloop van de huidige Conventie) aan een studiegroep op te dragen. De toekomst van Eurocontrol mag hierdoor verzekerd worden geacht.

1. Pressecommuniqué, Maastricht, den 20. november 1975

EUROCONTROLS PERMANENTE KOMMISSION

Den permanente kommission for den europæiske organisation til sikring af luftfarten EUROCONTROL afholdt i Maastricht (Nederlandene) den 20. november 1975 sit 46. møde under forsæde af Kongeriget Nederlandenes minister for transport og "Waterstaat", Th. E. WESTER-TERP.

Ministrene tiltrådte den af agenturet fremlagte femårsplan for tidsrummet 1976-1980, der udgør et grundlag for den generelle procedure og indeholder finansplanen for den videre udbygning af flyvesikringstjenesten i EUROCONTROL-luftrummet.

Inden for rammerne af femårsplanen vedtog ministrene organisationens investering- og administrationsbudget for 1976. De bevilgede dermed midler til et beløb af 1.017.398.000 bfr. til investeringer; deraf går 519.354.000 bfr. til de fælles direkte investeringer, der skal gennemføres af EUROCONTROL, og 498.044.000 bfr. til refusion til medlemsstaterne for indirekte investeringer, der foretages af de enkelte stater i forbindelse med sikringstjenesten i EUROCONTROL-luftrummet. I de syv staters fælles administrationsbudget er afsat bevillinger til et beløb af 1.215.918.500 bfr. Administrationsbudgettet for de fire stater i regionen BENELUX/Forbundsrepublikken Tyskland andrager 1.793.080.000 bfr.

Som et skridt hen imod virkeliggørelse af regeringernes mål om til sin tid at nå en omkostningsdækning på 100% for flyvesikringsstrækningsafgifterne vedtog ministrene fra 1. april 1978 at anvende en sats på 75% til dækning af omkostningerne.

2. Pressecommuniqué, Maastricht, den 20. november 1975

EUROCONTROLS FREMTID SIKRET

Den foresatte beståen af den europæiske organisation til sikring af luftfarten, "EUROCONTROL", efter udløbet af den nuværende aftale i året 1983 er sikret.

Dette meddelte formanden for ministerkommissionen for denne organisation, den nederlandske minister for trafik og "Waterstaat", T. E. WESTERTERP, i dag på kommissionens 46. møde i Maastricht.

Minister WESTERTERP aflagde beretning om de rejser, han i de forløbne seks måneder havde foretaget til de syv medlemsstaters regeringer for at forsøge at finde en løsning på problemet med opgaverne og opbygningen af EUROCONTROL for tiden efter 1983.

Ministeren erklærede, at han under gennemførelsen af det ham pålagte hverv

- havde fastslået, hvad medlemsstaterne kunne blive enige om med hensyn til EUROCONTROLS opgaver efter 1983.
- havde undersøgt mulighederne for en yderligere styrkelse af EUROCONTROL og overdragelsen af de nye opgaver til denne organisation,
- havde opnået at man i de spørgsmål, hvorom der ikke var enighed blandt medlemsstaterne, havde undgået faren for et brud og samtidig ladet muligheden for samarbejde og integration i disse spørgsmål stå åben.

Af samtalerne fremgik, at der hersker enighed blandt medlemsstaternes regeringer om en ny aftale for tiden efter 1983 på grundlag af følgende ti punkter:

1. Medlemsstaterne indtager det standpunkt, at EUROCONTROL skal opretholdes efter 1983, og at det er nødvendigt i god tid forinden at skabe en ny kontraktbasis. De er af den opfattelse, at man også i en fjernere fremtid inden for rammerne af et mere omfattende europæisk samarbejde løbende skal undersøge, om det ikke kunne være mere formålstjæntligt og især mere økonomisk i fællesskab at varetage visse opgaver inden for flyvesikringen - herunder gennemførelsen af lufttrafikkontrollen.

2. Medlemsstaterne er af den opfattelse, at EUROCONTROLS centrale opgaver skal bibeholdes og i givet fald udvides. Dette betyder, at centret i Bruxelles, forsøgscentret Brétigny, instituttet i Luxembourg og takstkontoret i Bruxelles fortsat skal arbejde under medlemsstaternes fælles ansvar.
3. Medlemsstaterne ønsker, at man inden for rammerne af EUROCONTROL - også der hvor organisationen ikke selv gennemfører driftsmæssige opgaver - skal virkeliggøre en stærkere koordinering af fremgangsmåden inden for flyvesikringen, en stærkere fælles planlægning samt en skarpere afvejning af udgifterne og fordelene i forbindelse med flyvesikringssystemer. I den nye aftale, som skal træde i kraft i 1983, skal der fastlægges egnede procedurer med henblik herpå.
4. Medlemsstaterne ønsker, at det omhyggeligt undersøges, hvilke nye krav der kan opstå i forbindelse med en fælles fremgangsmåde inden for sikringen af luftfarten i Europa, og i hvilket omfang EUROCONTROL kan bidrage til opfyldelse af dem.
5. Medlemsstaterne er overbeviste om, at en væsentlig forenkling af EUROCONTROLS finansordninger, således som de resulterer af den nuværende aftalesituation, er nødvendig og mulig.
6. Medlemsstaterne er enige om, at EUROCONTROL - især for at retfærdiggøre størrelsen af de gebyrer, der pålægges brugerne - skal organiseres og ledes med den største formålstjenlighed. Sådanne foranstaltninger vil de på et senere tidspunkt drøfte indgående med hinanden.
7. Medlemsstaterne er enige om, at fuldt medlemskab af EUROCONTROL-organisationen ikke nødvendigvis medfører overdragelse af den samlede lufttrafikkontrol eller kontrollen med en del af en stats luftrum.
8. De stater, som for tiden har overdraget flyvetrafikkontrolopgaver til EUROCONTROL-centralen i Maastricht, ønsker, at denne centrals virksomhed videreføres. Med henblik herpå vil alle deltagende stater under iagttagelse af de eksisterende direktiver drøfte, hvorledes denne central efter 1983 skal videreføres og videreudvikles til fordel for BENELUX-staterne og Forbundsrepublikken Tyskland.

9. Medlemsstaternes overdragelse af flyvetrafikkontrollen til EUROCONTROL afhænger af overvejelser vedrørende landets forsvar samt vedrørende politiske, driftsmæssige, tekniske, økonomiske og sociale spørgsmål og skal indpasses i den generelle målsætning, optimal og varig sikring af en sikker og formålstjenlig lufttrafikkontrol i medlemsstaternes luft- rum.
10. Medlemsstaterne er af den opfattelse, at den nye aftale, der træder i kraft i 1983, skal affattes på en sådan måde, at den indeholder en tilskyndelse for nye medlemsstater til at tiltræde denne.

Ministerkommissionen vedtog at overdrage forberedelserne af et nyt grundlag for organisationen EUROCONTROL for tiden efter 1983 til en studiegruppe.

STÄNDIGE KOMMISSION EUROCONTROLS

Die Ständige Kommission der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt EUROCONTROL hielt am 20. November 1975 unter dem Vorsitz des Ministers für Verkehr und "Waterstaat" des Königreichs der Niederlande, Th.E. WESTERTERP, in Maastricht (Niederlande) ihre 46. Sitzung ab.

Die Minister billigten den von der Agentur vorgelegten Fünfjahresplan für den Zeitraum 1976-1980, der eine Grundlage für das allgemeine Vorgehen bildet und den Finanzplan für den weiteren Ausbau der Flugverkehrsdienste im EUROCONTROL-Luftraum darstellt.

Im Rahmen des Fünfjahresplans verabschiedeten die Minister den Investitions- und den Verwaltungshaushaltsplan der Organisation für 1976. Sie bewilligten damit für Investitionsausgaben Mittel in Höhe von 1.017.398.000 BF; davon entfallen 519.354.000 BF auf die gemeinsamen, von EUROCONTROL durchzuführenden direkten Investitionen und 498.044.000 BF auf die Erstattungen an Mitgliedstaaten für indirekte Investitionen, die von einzelnen Staaten im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Diensten im EUROCONTROL-Luftraum vorgenommen werden. Im gemeinsamen Verwaltungshaushalt der sieben Staaten sind Mittel in Höhe von 1.215.918.500 BF vorgesehen. Der Verwaltungshaushalt der vier Staaten der Region BENELUX/BRD beläuft sich auf 1.793.080.000 BF.

Als einen Schritt zur Verwirklichung des Ziels der Regierungen, zu gebener Zeit bei den FS-Streckengebühren eine Kostendeckung von 100 % zu erreichen, beschlossen die Minister die Anwendung eines Kostendeckungssatzes von 75 % ab 1. April 1978.

ZUKUNFT EUROCONTROLS GESICHERT

Der Fortbestand der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt "EUROCONTROL" nach Ablauf des heutigen Übereinkommens im Jahre 1983 ist gesichert.

Das gab der Präsident der Ministerkommission dieser Organisation, der niederländische Minister für Verkehr und "Waterstaat", T.E. WESTERTERP, heute auf der 46. Sitzung der Kommission in Maastricht bekannt.

Minister WESTERTERP berichtete über die Erkundungsreisen, die er in den vergangenen sechs Monaten zu den Regierungen der sieben Mitgliedstaaten unternommen hat, um zu versuchen, das Problem der Aufgaben und des Aufbaus von EUROCONTROL für die Zeit nach 1983 einer Lösung zuzuführen.

Der Minister erklärte, bei der Durchführung seines Auftrags

- habe er festgestellt, wie weit die Übereinstimmung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Aufgaben EUROCONTROLS nach 1983 geht,
- habe er die Möglichkeiten einer weiteren Verstärkung EUROCONTROLS und der Übertragung neuer Aufgaben an die Organisation erkundet,
- sei in den Fragen, in denen unter den Mitgliedstaaten keine Übereinstimmung herrscht, die Gefahr eines Bruchs vermieden und gleichzeitig die Möglichkeit einer Zusammenarbeit und Integration in diesen Fragen offen gelassen worden.

Die Gespräche ergaben, daß zwischen den Regierungen der Mitgliedstaaten Übereinstimmung herrscht über einen neuen Vertrag für die Zeit nach 1983 auf der Grundlage der nachstehenden zehn Punkte:

1. Die Mitgliedstaaten vertreten den Standpunkt, daß EUROCONTROL nach 1983 weiterbestehen muß, und daß es erforderlich ist, rechtzeitig vorher eine neue Vertragsbasis zu schaffen. Sie sind der Auffassung, daß auch in der ferneren Zukunft im Rahmen einer zunehmenden europäischen Zusammenarbeit ständig geprüft werden muß, ob es nicht zweckmäßiger und vor allem wirtschaftlicher sein könnte, bestimmte Aufgaben auf dem Gebiet der Flugsicherung - einschließlich der Durchführung der Flugverkehrskontrolle - gemeinsam wahrzunehmen.

2. Die Mitgliedstaaten sind der Auffassung, daß die zentralen Aufgaben EUROCONTROL beibehalten und gegebenenfalls ausgedehnt werden sollen. Dies bedeutet, daß die Zentralstelle in Brüssel, das Versuchszentrum Brétigny, das Institut Luxemburg und die Gebührenstelle in Brüssel weiterhin unter der gemeinschaftlichen Verantwortlichkeit der Mitgliedstaaten arbeiten sollen.
3. Die Mitgliedstaaten wünschen, daß im Rahmen EUROCONTROLS - auch dort, wo die Organisation nicht selbst betriebliche Aufgaben durchführt - eine stärkere Koordinierung des Vorgehens auf dem Gebiet der Flugsicherung, eine stärkere gemeinsame Planung sowie ein schärferes Abwägen der Kosten und Vorteile von Flugsicherungssystemen verwirklicht wird. Im neuen Übereinkommen, das 1983 in Kraft treten soll, müssen hierfür geeignete Verfahren vorgesehen werden.
4. Die Mitgliedstaaten wünschen, daß sorgfältig geprüft wird, welche neuen Erfordernisse eines gemeinschaftlichen Vorgehens auf dem Gebiet der Sicherheit der Luftfahrt in Europa auftreten können und in welchem Maße EUROCONTROL zu ihrer Erfüllung beitragen kann.
5. Die Mitgliedstaaten sind davon überzeugt, daß eine erhebliche Vereinfachung der Finanzmechanismen EUROCONTROLS, wie sie sich aus der heutigen Vertragssituation ergeben, erforderlich und möglich ist.
6. Die Mitgliedstaaten sind sich darin einig, daß EUROCONTROL - vor allem um die Höhe der den Benutzern auferlegten Gebühren zu rechtfertigen - mit größter Zweckmäßigkeit organisiert und geleitet werden muß. Entsprechende Maßnahmen werden sie noch eingehender miteinander erörtern.
7. Die Mitgliedstaaten stimmen darin überein, daß die Vollmitgliedschaft in der Organisation EUROCONTROL nicht zwangsläufig die Übertragung der Flugverkehrskontrolle in der Gesamtheit oder einem Teil des Luftraums eines Staates zur Folge hat.
8. Die Staaten, die gegenwärtig der EUROCONTROL-Zentrale Maastricht Flugverkehrs-Kontrollaufgaben übertragen haben, wünschen, daß der Betrieb dieser Zentrale fortgeführt wird. Zu diesem Zweck werden unter Beachtung der bestehenden Richtlinien Besprechungen zwischen allen beteiligten Staaten darüber stattfinden, wie diese Zentrale nach 1983 zum Nutzen der BENELUX-Staaten und der Bundesrepublik Deutschland weitergeführt und weiterentwickelt werden soll.

9. Die Übertragung der Flugverkehrskontrolle an EUROCONTROL durch die Mitgliedstaaten hängt von Erwägungen auf dem Gebiet der Landesverteidigung sowie im politischen, betrieblich-technischen, wirtschaftlichen und sozialen Bereich ab und muß sich in die allgemeine Zielsetzung einfügen, daß im Luftraum der Mitgliedstaaten in optimaler und dauerhafter Weise eine sichere und zweckmäßige Flugverkehrskontrolle gewährleistet wird.
10. Die Mitgliedstaaten sind der Auffassung, daß das neue Übereinkommen, das 1983 in Kraft tritt, in einer Weise abgefaßt werden muß, daß ein Anreiz für den Beitritt neuer Mitgliedstaaten gegeben ist.

Die Ministerkommission beschloß, eine Studiengruppe mit den Vorbereitungen einer neuen Grundlage der Organisation EUROCONTROL für die Zeit nach 1983 zu betrauen.

EUROCONTROL PERMANENT COMMISSION

The Permanent Commission of EUROCONTROL, the European Organisation for the Safety of Air Navigation, held its 46th Session in Maastricht in the Netherlands, on 20th November 1975. The Session was presided over by Mr Th. E. Westerterp, the Minister of Transport, Water Control and Public Works of the Kingdom of the Netherlands.

The Ministers adopted the five year plan submitted by the Agency for the period 1976-1980 which provides a general policy framework and financial plan for the continued development of air traffic services in the EUROCONTROL airspace.

Within the context of the 5 Year Plan, the Ministers approved the Organisation's investment and operating budgets for 1976. Credits for payment for the Investment Budget amount to BF 1,017,398,000 comprising BF 519,354,000 for the common programme of direct investment by EUROCONTROL and reimbursements of BF 498,044,000 to Member States in respect of indirect investments made by individual states in respect of services provided for the EUROCONTROL airspace. The common Operating Budget for the seven States provides for payments amounting to BF 1,215,918,500. The four States Operating Budget for the Benelux/Federal Republic of Germany Region totals BF 1,793,080,000.

The Ministers decided to apply as from 1 April 1978 a recovery rate of 75% in assessing route charges as a step in achieving the Governments' policy of reaching a 100% recovery rate in due time.

EUROCONTROL's FUTURE ASSURED

The continued existence of EUROCONTROL, the European Organisation for the Safety of Air Navigation, after the present Convention expires in 1983, is assured.

This was announced today by the President of the Permanent Commission of Ministers of the Organisation, Mr Th. E. Westerterp, Netherlands Minister of Transport, Water Control and Public Works, at the Commission's 46th Session in Maastricht.

Mr Westerterp delivered a report on the fact-finding mission he had undertaken during the past six months among the Governments of the seven Member States with a view to settling the question of EUROCONTROL's future activities and structure after 1983.

Mr Westerterp stated that in discharging his assignment he had:

- established the areas of maximum agreement among the Member States regarding EUROCONTROL's tasks beyond 1983;
- explored possible ways of further strengthening EUROCONTROL and of entrusting it with fresh tasks;
- avoided the risk of any breakdown with respect to the points on which the Member States were not unanimous, whilst at the same time keeping the way open for cooperation and integration on these points.

His findings have shown that there is agreement between the Governments of the Member States on a new Convention for the period beyond 1983 based on the following points:

1. It is the Member States' view that EUROCONTROL must continue to exist beyond 1983 and that the bases of a new Convention should be established well in advance of that time. They believe that in the longer term also, in the context of increasing European cooperation, it must be continuously assessed whether certain air traffic control tasks - including the execution of control - could not be performed more efficiently and, in particular, more economically, on a joint basis.
2. The Member States are of the opinion that EUROCONTROL's central tasks should be maintained and, if necessary, extended. This means

that the Headquarters in Brussels, the Experimental Centre at Brétigny, the Institute at Luxembourg and the Route Charges Office in Brussels should continue to function within the framework of EUROCONTROL under the joint responsibility of the Member States.

3. The Member States wish to see, within the framework of EUROCONTROL, closer coordination of air traffic control policies and greater emphasis on both joint planning and the cost-effectiveness of air traffic control systems, even where the Organisation does not perform operational tasks itself. To this end the new Convention which is to enter into force in 1983 must take provision for the necessary procedures to be followed.
4. The Member States wish a thorough study to be made to determine what new requirements calling for joint action may arise in the field of air navigation safety in Europe and to what extent EUROCONTROL might contribute towards these.
5. The Member States are convinced that considerable simplification of EUROCONTROL's financial machinery, in the form in which this has developed from application of the present Convention, is both necessary and feasible.
6. The Member States are agreed that EUROCONTROL must be organised and managed with a high degree of efficiency, inter alia, in order to justify the route charges levied on the users. They are to consider further what possible measures might be taken in that connection.
7. The Member States are in agreement that full membership of EUROCONTROL does not necessarily entail the transfer of control of all or part of a State's airspace.
8. The States which have already entrusted EUROCONTROL's Maastricht Centre with air traffic control responsibilities wish this Centre to be retained. Consultations, at which due heed will be paid to the guidelines contained in this memorandum, are accordingly to take place between all the States concerned regarding the retention and further development of this Centre beyond 1983 for the benefit of the Benelux States and the Federal Republic of Germany.
9. Transfer of air traffic control to EUROCONTROL by Member States will depend on national defence considerations as well as those of a political, operational, technical, economic and social nature and must be compatible with the overall aim of ensuring, on a permanent basis, the safest and most efficient air traffic control possible in the Member States' airspace.

10. The Member States consider that the new Convention to enter into force in 1983 should be framed in such a way as to foster the accession of new Member States.

The Permanent Commission decided to entrust a Study Group with the task of defining a new basis for EUROCONTROL after 1983.

1. Communiqué de Presse, Maastricht, 20 novembre 1975

COMMISSION PERMANENTE D'EUROCONTROL

La Commission permanente de l'Organisation européenne pour la Sécurité de la Navigation Aérienne "EUROCONTROL" a tenu sa 46^{ème} session le 20 novembre 1975, à Maastricht. Cette session était présidée par M. Th. E. Westerterp, Minister van Verkeer en Waterstaat du Royaume des Pays-Bas.

Les Ministres ont adopté le plan quinquennal soumis par l'Agence pour la période 1976-1980, lequel définit un cadre général et un programme financier pour le développement suivi des services de la circulation aérienne dans l'espace relevant d'EUROCONTROL.

Dans le cadre de ce plan, les Ministres ont approuvé les budgets d'investissement et de fonctionnement de l'Organisation pour 1976. En ce qui concerne le budget d'investissement, les crédits de paiement se montent à 1.017.398.000 FB, soit 519.354.000 FB pour le programme commun d'investissements directs d'EUROCONTROL et 498.044.000 FB pour le remboursement aux Etats membres des investissements indirects opérés par chacun d'eux au titre des services fournis pour l'espace aérien relevant d'EUROCONTROL. Le budget de fonctionnement commun des sept Etats prévoit un montant de dépenses de 1.215.918.500 FB. Quant au budget de fonctionnement des quatre Etats de la région Bénélux/République fédérale d'Allemagne, il se monte à 1.793.080.000 FB.

Les Ministres ont décidé d'appliquer, à compter du 1^{er} avril 1978, un taux de recouvrement des redevances de route de 75 %, cette mesure constituant une étape vers l'application en temps voulu d'un taux de 100 % conformément à la politique des gouvernements en la matière.

L'AVENIR D'EUROCONTROL ASSURE

La maintien de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL" après l'expiration de la Convention actuelle en 1983 est assuré.

Telle est la déclaration que le Président de la Commission permanente de cette Organisation, le Ministre néerlandais de Verkeer en Waterstaat, Drs. Th. E. Westerterp, a faite lors de la 46 ème session de la Commission tenue ce jour à Maastricht.

Le Ministre, M. Westerterp, a rendu compte des consultations qu'il a menées au cours des six derniers mois auprès des Gouvernements des sept Pays membres dans le but de trouver une solution à la question des attributions de la structure future d'EUROCONTROL après 1983.

Le Ministre a déclaré que sa mission avait pour objet :

- de trouver le plus grand dénominateur commun entre Etats membres quant aux tâches qui seraient confiées à EUROCONTROL après 1983 ;
- d'explorer la possibilité de renforcer l'Organisation EUROCONTROL et de lui confier de nouvelles tâches ;
- d'éviter tout risque de rupture en ce qui concerne les points sur lesquels il n'y aurait pas unanimité entre Etats membres, tout en ménageant les possibilités de coopération et d'intégration dans ces domaines.

Les consultations ont permis de constater que les Gouvernements des Etats membres étaient d'accord pour une nouvelle Convention après 1983 sur la base des points suivants :

1. Les Etats membres sont d'avis qu'EUROCONTROL doit continuer d'exister après 1983 et qu'il y a lieu de jeter, en temps utile avant cette échéance, les bases d'une nouvelle Convention. Ils pensent que même à plus long terme et dans le cadre d'une coopération européenne accrue, il faudra continuer d'étudier la possibilité d'assumer en commun certaines tâches, dont l'exercice du contrôle proprement dit, afin de promouvoir l'efficacité du contrôle aérien et ce, à moindres frais.

2. Les Etats membres estiment que le "tronc commun" d'EUROCONTROL doit être maintenu et, le cas échéant, développé. Il en résulte que le Siège de Bruxelles, le Centre Expérimental de Brétigny, l'Institut de Luxembourg et le Service Central des Redevances de Bruxelles doivent continuer d'être exploités dans le cadre d'EUROCONTROL sous la responsabilité collective des Etats membres.
3. Les Etats membres souhaitent que dans le cadre d'EUROCONTROL, et même là où l'Organisation n'exécute pas elle-même de tâches opérationnelles, la coordination des politiques en matière de contrôle de la circulation aérienne soit renforcée et qu'une importance accrue soit accordée à la planification commune, ainsi qu'à la rentabilité des systèmes de la circulation aérienne. La nouvelle Convention arrêtée pour les années postérieures à 1983 devra prévoir les procédures à suivre à cette fin.
4. Les Etats membres souhaitent que soient étudiés de près les nouveaux points sur lesquels la sécurité de la navigation aérienne en Europe pourrait exiger une action communautaire, ainsi que la contribution qu'EUROCONTROL serait en mesure d'y apporter.
5. Les Etats membres ont la conviction qu'une simplification considérable du mécanisme financier d'EUROCONTROL résultant de l'application actuelle de la Convention est nécessaire et possible.
6. Les Etats membres sont d'accord pour considérer que l'organisation et la gestion d'EUROCONTROL doivent être très efficaces si l'on veut, notamment, justifier les redevances imposées aux usagers. Ils se concerteront plus avant sur les mesures éventuelles à prendre à cet égard.
7. Les Etats membres conviennent que le fait, pour un Etat, d'être membre à part entière d'EUROCONTROL n'implique pas nécessairement le transfert, à l'Organisation, du contrôle de tout ou partie de l'espace aérien dudit Etat.
8. Les Etats ayant déjà confié au Centre EUROCONTROL de Maastricht des fonctions de contrôle de la circulation aérienne souhaitent que ce Centre soit maintenu. A cet effet, tous les Etats intéressés se concerteront en tenant dûment compte des orientations définies dans la présente note, sur le maintien et le développement ultérieur de ce Centre après 1983, au service des pays du Bénélux et de la République fédérale d'Allemagne.

9. Le transfert à EUROCONTROL, par les Etats membres, de fonctions de contrôle de la circulation aérienne sera tributaire d'impératifs de défense nationale ainsi que de considérations d'ordre politique, opérationnel, technique, économique et social et devra être compatible avec l'objectif général qui consiste à assurer en permanence et dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité, le contrôle de la circulation dans l'espace aérien des Etats membres.
10. De l'avis des Etats membres, la nouvelle Convention qui entrera en vigueur après 1983 devrait être formulée de manière à encourager l'adhésion de nouveaux Etats membres.

La Commission des Ministres a décidé de charger un Groupe d'Etude de l'élaboration de nouvelles bases pour EUROCONTROL après 1983.

COMMISSIONE PERMANENTE DELL'EUROCONTROL

La Commissione permanente dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea EUROCONTROL ha tenuto il 20 novembre 1975, a Maastricht (Paesi Bassi), la sua 46a sessione, sotto la presidenza del sig. Th. E. WESTERTERP, ministro dei trasporti e del "Waterstaat" del Regno dei Paesi Bassi.

I ministri hanno approvato il piano quinquennale - presentato dalla agenzia - relativo al periodo 1976/1980; tale piano costituisce una base di carattere generale e contiene il piano finanziario per l'ulteriore rafforzamento dei servizi di trasporto aereo nello spazio aereo di competenza dell'EUROCONTROL.

Nel quadro del piano quinquennale, i ministri hanno approvato il programma degli investimenti ed il bilancio amministrativo della Organizzazione per il 1976. Essi hanno stanziato in tal modo, per quanto concerne le spese di investimento, fondi per un ammontare di 1.017.398.000 FB; di tale somma, 519.354.000 FB si riferiscono agli investimenti comuni, da effettuarsi direttamente da parte dell'EUROCONTROL e 498.044.000 FB si riferiscono ai rimborsi a favore degli Stati membri per investimenti indiretti effettuati dai singoli Stati unitamente alla messa a disposizione di servizi nello spazio aereo di competenza dell'EUROCONTROL. Il bilancio amministrativo comune dei sette Stati prevede fondi per un ammontare di 1.215.918.500 FB. Il bilancio amministrativo dei quattro Stati della regione BENELUX/REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA ammonta a 1.793.080.000 FB.

I ministri hanno deciso di far applicare, con decorrenza dal 1° aprile 1978, una aliquota a copertura delle spese, pari al 75%, e ciò quale primo passo sulla via della realizzazione dell'obiettivo perseguito dai governi di raggiungere, a suo tempo, in materia di canoni relativi alle distanze, una copertura pari al 100%.

IL FUTURO DELL'EUROCONTROL E' ASSICURATO

La sopravvivenza dell'Organizzazione Europea per la sicurezza della navigazione aerea "EUROCONTROL" - dopo la scadenza del presente accordo nell'anno 1983 - è assicurata.

Ciò è stato reso noto oggi, a Maastricht, nel corso della 46a sessione, dal Presidente della Commissione ministeriale di detta organizzazione, signor T.E. WESTERTERP, ministro olandese dei trasporti e del "Waterstaat".

Il ministro WESTERTERP ha riferito sui viaggi di informazione da lui compiuti negli ultimi sei mesi presso i governi dei sette Stati membri, al fine di facilitare la soluzione del problema relativo ai compiti ed allo sviluppo dell'EUROCONTROL con il periodo posteriore al 1983.

Il ministro ha dichiarato che, durante l'esecuzione del suo incarico,

- ha constatato fino a che punto giunge la concordanza degli Stati membri per quanto concerne i compiti dell'EUROCONTROL posteriormente al 1983,
- ha studiato le possibilità di un ulteriore rafforzamento dell'EUROCONTROL e di affidare all'Organizzazione nuovi compiti,
- in merito alle questioni per le quali gli Stati membri non hanno raggiunto un accordo, è stato evitato il pericolo di una rottura ed è stata contemporaneamente lasciata aperta una possibilità di collaborazione e di integrazione al riguardo.

Dai colloqui è risultato che i governi degli Stati membri sono concordi a proposito di un nuovo accordo per il periodo posteriore al 1983, sulla base dei seguenti dieci punti:

1. Gli Stati membri sostengono la tesi secondo cui l'EUROCONTROL deve continuare ad esistere dopo il 1983 e che è necessario creare tempestivamente, in anticipo, una nuova base di convenzione. Essi sono

dell'opinione che, anche in un futuro meno prossimo, occorra esaminare costantemente - nel quadro di una crescente cooperazione europea - se non sia più opportuno e soprattutto più conveniente dal punto di vista economico svolgere in comune determinate funzioni nel settore della sicurezza in materia di navigazione aerea, ivi compresa l'esecuzione del controllo dei trasporti aerei.

2. Gli Stati membri ritengono che i compiti fondamentali dell'EUROCONTROL debbano essere mantenuti ed eventualmente rafforzati. Ciò significa che devono continuare a restare in funzionamento - sotto la responsabilità collettiva degli Stati membri - la Sede centrale di Bruxelles, il Centro sperimentale di Brétigny, l'Istituto di Lussemburgo e il servizio-canoni di Bruxelles.
3. Gli Stati membri auspicano che, nell'ambito dell'EUROCONTROL nonchè nei casi in cui l'organizzazione non svolga automaticamente compiti operativi, venga rafforzato il coordinamento della circolazione aerea e che venga accordata un'importanza maggiore alla pianificazione comune come pure alla redditività dei sistemi di sicurezza della circolazione aerea. La nuova Convenzione, che sarà stipulata per gli anni successivi al 1983, dovrà indicare le procedure da seguire a tal fine.
4. Gli Stati membri auspicano che vengano accuratamente esaminati quei punti sui quali la sicurezza della navigazione aerea in Europa potrebbe richiedere un'azione comunitaria nonchè il contributo che l'EUROCONTROL sarebbe in grado di apportare a tale azione.
5. Gli Stati membri ritengono necessaria e possibile una notevole semplificazione del meccanismo finanziario dell'EUROCONTROL, derivante dall'applicazione attuale della Convenzione.
6. Gli Stati membri ritengono necessario che l'organizzazione e la gestione dell'EUROCONTROL siano molto efficaci, se si vogliono - in particolare - giustificare i canoni imposti agli utenti. In seguito, essi si concerteranno sulle eventuali misure da adottare a tale proposito.

7. Gli Stati membri sono d'accordo sul fatto che l'appartenenza a parte intera di uno Stato all'EUROCONTROL non implica necessariamente il trasferimento a detta organizzazione del controllo totale o parziale dello spazio aereo del suddetto Stato.
8. Gli Stati che hanno affidato al Centro EUROCONTROL di Maastricht talune mansioni di controllo della circolazione aerea auspicano che tale Centro resti in funzionamento. A tal fine, tutti gli Stati interessati si concerteranno -tenendo conto degli orientamenti esistenti - in merito al mantenimento e all'ulteriore sviluppo di tale Centro dopo il 1983, al servizio dei paesi del Benelux e della Repubblica Federale di Germania.
9. Il trasferimento all'EUROCONTROL, da parte degli Stati membri, di funzioni di controllo della navigazione aerea dipenderà dalle esigenze della difesa nazionale nonché da considerazioni di carattere politico, operativo, tecnico, economico e sociale e dovrà essere compatibile con l'obiettivo generale che consiste nell'assicurare permanentemente e nelle migliori condizioni di efficacia e sicurezza il controllo della circolazione nello spazio aereo degli Stati membri.
10. Gli Stati membri ritengono che la nuova Convenzione che entrerà in vigore dopo il 1983 dovrebbe essere formulata in modo da incoraggiare l'adesione di nuovi Stati membri.

La Commissione ministeriale ha stabilito di affidare ad un gruppo di studio i lavori relativi alla preparazione di una nuova base per l'Organizzazione EUROCONTROL, per il periodo successivo al 1983.

1e Perscommuniqué, Maastricht, 20 november 1975

PERMANENTE COMMISSIE VAN EUROCONTROL

De Permanente Commissie van EUROCONTROL, de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, heeft op 20 november 1975 haar 46ste zitting te Maastricht gehouden onder voorzitterschap van Z.E. Drs. Th.E.WESTERTERP, Minister van Verkeer en Waterstaat van het Koninkrijk der Nederlanden.

De Ministers hebben het door het Agentschap voorgelegde vijfjarenplan voor het tijdvak 1976-1980 aanvaard als algemeen beleidskader en financieel plan voor de verdere ontwikkeling van de luchtverkeersbeveiliging in het luchtruim van EUROCONTROL.

Als onderdeel van het vijfjarenplan hebben de ministers hun goedkeuring gehecht aan de investerings- en bedrijfsbegrotingen van de Organisatie voor 1976. De betalingskredieten in de investeringsbegroting belopen BF 1.017.398.000, verdeeld in een bedrag van BF 519.354.000 voor het gemeenschappelijk programma van directe investeringen door EUROCONTROL en in terugbetalingen ten belope van BF 498.044.000 aan de lid-staten uit hoofde van door de staten verrichte indirecte investeringen wegens diensten ten behoeve van het luchtruim van EUROCONTROL. In de gemeenschappelijke bedrijfsbegroting voor de zeven Staten zijn betalingen ten bedrage van BF 1.215.918.500 voorzien. De bedrijfsbegroting voor de vier Staten in het gebied BENELUX/Bondsrepubliek Duitsland belooft BF 1.793.080.000.

De Ministers hebben besloten met ingang van 1 april 1978 een dekkingspercentage van 75% vast te stellen voor de "en route"-heffingen, als onderdeel van het beleid van de Regeringen om uiteindelijk tot een volledige kosten dekking te komen.

TOEKOMST EUROCONTROL VERZEKERD

Het voortbestaan van de Europese Organisatie voor de Veiligheid van het luchtverkeer, EUROCONTROL, na afloop van de huidige Conventie in 1983, is verzekerd.

Dit heeft de Voorzitter van de Ministerraad van deze Organisatie, de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat, Drs T.E. WESTERTERP vandaag op de 46ste zitting van de Raad in Maastricht meegedeeld.

Minister WESTERTERP bracht verslag uit over de rondreis die hij in het afgelopen half jaar langs de Regeringen van de zeven lid-staten heeft gemaakt om te trachten een oplossing te vinden voor het vraagstuk van toekomstige taken en structuur van EUROCONTROL na 1983.

De Minister zei dat hij tijdens zijn missie:

- heeft vastgesteld wat het maximum aan overeenstemming is tussen de lid-staten over de taken van EUROCONTROL na 1983;
- de mogelijkheden van verdere versterking van EUROCONTROL en van het opdragen van nieuwe taken heeft verkend;
- het risico van een breuk heeft vermeden ten aanzien van de onderdelen waarover geen eenstemmigheid bestond, doch tegelijkertijd de mogelijkheid van samenwerking en integratie op die onderdelen heeft opengehouden.

Uit de bevindingen is gebleken dat er overeenstemming bestaat tussen de Regeringen van de lid-staten ten aanzien van een nieuw Verdrag voor na 1983 op grondslag van de volgende punten:

1. De lid-staten stellen zich op het standpunt dat EUROCONTROL na 1983 moet blijven voortbestaan en dat tijdig voordien een nieuwe verdragsbasis wordt geschapen. Zij menen, dat ook in de verdere toekomst in het kader van een toenemende Europese samenwerking voortdurend moet worden nagegaan of bepaalde taken op het gebied van de verkeersleiding - met inbegrip van de uitoefening van de verkeersleiding - niet doelmatiger en met name tegen lagere kosten voor gezamenlijke rekening kunnen worden verricht.

2. De lid-staten zijn van mening, dat de centrale taken van EUROCONTROL dienen te worden gehandhaafd en zonnodig uitgebreid. Dit betekent dat het hoofdkantoor te Brussel, het onderzoekcentrum te Brétigny, het Instituut te Luxemburg en het Heffingenkantoor te Brussel in het kader van EUROCONTROL dienen te blijven functioneren onder de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van de lid-staten.
3. De lid-staten wensen dat in het kader van EUROCONTROL, ook daar waar de organisatie niet zelf operationele taken verricht, een versterkte coördinatie van verkeersleidingsbeleid en een grotere nadruk op gezamenlijke planning en op afweging van kosten en baten van verkeersleidingssystemen wordt verwezenlijkt. De nieuwe conventie die in 1983 van kracht zal moeten worden, zal hiertoe in passende procedures moeten voorzien.
4. De lid-staten wensen dat zorgvuldig wordt nagegaan welke nieuwe behoeften aan gemeenschappelijk optreden op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart in Europa zich kunnen voordoen en in hoeverre EUROCONTROL ertoe bij kan dragen daarin te voorzien.
5. De lid-staten zijn ervan overtuigd dat een aanmerkelijke vereenvoudiging van het financiële mechanisme van EUROCONTROL, zoals dit voortvloeit uit de huidige verdragssituatie, nodig en mogelijk is.
6. De lid-staten zijn het erover eens dat, met name met het oog op de rechtvaardiging van de heffingen die aan de gebruikers worden opgelegd, EUROCONTROL met een hoge graad van efficiency moet zijn georganiseerd en worden geleid. Zij zullen zich nog nader beraden op mogelijke maatregelen.
7. De lid-staten kunnen zich ermee verenigen, dat het volwaardig lidmaatschap van EUROCONTROL niet noodzakelijk het overdragen van de verkeersleiding in het gehele of gedeeltelijke luchtruim van een staat medebrengt.
8. De staten die thans verkeersleidingstaken hebben overgedragen aan het EUROCONTROL-centrum Maastricht wensen dit centrum te zien voortgezet. Daartoe zal, met inachtneming van de onderhavige richtlijnen, overleg tussen alle betrokken staten plaatsvinden over de voortzetting en verdere ontwikkelingen na 1983 van dit centrum ten behoeve van de BENELUX-staten en de Bondsrepubliek Duitsland.
9. Het door lid-staten overdragen van de verkeersleiding aan EUROCONTROL zal mede afhankelijk zijn van overwegingen op het gebied van de nationale verdediging en van politieke, operationeel-technische, economische en sociale aard en moeten passen in de algemene doelstelling om de veilige

en doelmatige verkeersleiding in het luchtruim van de lid-staten zo goed mogelijk en blijvend te verzekeren.

10. De lid-staten zijn van mening, dat de nieuwe conventie die in 1983 van kracht wordt zodanig moet zijn geformuleerd, dat de toetreding van nieuwe lid-staten wordt aangemoedigd.

De Ministerraad heeft besloten een studiegroep te belasten met het voorbereiden van een nieuwe grondslag voor EUROCONTROL na 1983.