

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

---

8 juni 2017

**De samenwerking op het vlak van controle  
van het luchtvaartverkeer**

**VERSLAG**

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES  
FINANCIËN EN MOBILITEIT & GRENDOVER-  
SCHRIJDENDE SAMENWERKING

UITGEBRACHT DOOR  
DE HEREN **JEF VAN DEN BERGH** EN  
**Martijn VAN HELVERT**

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

---

8 juin 2017

**La coopération dans le domaine du contrôle  
du trafic aérien**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS REUNIES  
DES FINANCES ET DE LA MOBILITE  
& DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE

PAR  
MM. **JEF VAN DEN BERGH** ET  
**Martijn VAN HELVERT**

DAMES EN HEREN,

Uw commissies hebben het thema “De samenwerking op het vlak van controle van het luchtvaartverkeer” besproken tijdens hun vergaderingen van 30 september, 21 oktober en 9 december 2016 en van 20 januari, 17 februari, 10 maart, 12 mei en 2 juni 2017.

## I. — SITUERING

*De heer Willem Draps, voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit*, stelde voor om een bespreking te houden over het vraagstuk van de samenwerking tussen België en Luxemburg op het vlak van luchtvaartcontrole. Dat onderwerp is aan de orde van de dag door de lopende onderhandelingen over toekomstige samenwerking tussen Luxemburg en Duitsland.

In eerste instantie wensten de verenigde commissies over het onderwerp informatie in te winnen door de organisatie van een hoorzitting met vertegenwoordigers van de instanties die ter zake in de beide landen bevoegd zijn, met name Belgocontrol (bevoegd in België) en Ana Lux (Administration de la navigation aérienne, bevoegd in Luxemburg).

Ana Lux achtte het niet opportuun om aan de hoorzitting deel te nemen, terwijl de heer François Bellot, minister van Mobiliteit van België, op eigen initiatief meedeelde dat hij aan de hoorzitting wenste deel te nemen om het beleid van de Belgische overheid op dit vlak toe te lichten. Tijdens de hoorzitting werden minister Bellot en de heer Johan Decuyper, afgevaardigd bestuurder van Belgocontrol, gehoord.

## II. — HOORZITTING VAN 21 OKTOBER 2016

### A. Inleidende uiteenzettingen

#### 1. *De heer François Bellot, minister van Mobiliteit van België*

*De heer François Bellot, minister van Mobiliteit van België*, licht toe dat de totstandkoming van een Gemeenschappelijk Europees Luchtruim door het FABEC-akkoord van 8 december 2010 als doel heeft gemeenschappelijke beheersregels in te voeren voor het luchtvaartverkeer in de Europese Unie. Sinds 1999 wil de Europese Commissie onverdroten de organisatie van het Europese luchtruim tot ontwikkeling brengen, om een echt Gemeenschappelijk Luchtruim uit te bouwen. Die wil is er omdat men de capaciteit van het luchtruim wil opvoeren en de efficiëntie en de veiligheid van het verkeer wil versterken, terwijl men de weerslag van de

MESDAMES ET MESSIEURS,

Vos commissions ont débattu du thème “La coopération dans le domaine du contrôle du trafic aérien” au cours de leurs réunions des 30 septembre, 21 octobre et 9 décembre 2016 et 20 janvier, 17 février, 10 mars, 12 mai et de juin 2017.

## I. — CONTEXTE

*M. Willem Draps, président de la commission des Finances et de la Mobilité*, avait proposé de mener une discussion sur la question de la coopération entre la Belgique et le Luxembourg dans le domaine du contrôle aérien. Ce sujet avait été porté à l'ordre du jour en raison des négociations en cours à propos d'une coopération future entre le Luxembourg et l'Allemagne.

Dans un premier temps, les commissions réunies avaient souhaité obtenir des informations sur le sujet en organisant une audition avec les instances compétentes en la matière dans les deux pays, à savoir Belgocontrol (compétente en Belgique) et Ana Lux (Administration de la navigation aérienne, compétentes au Luxembourg).

Ana Lux n'avait pas jugé opportun de participer à l'audition, cependant que M. François Bellot, ministre belge de la Mobilité, avait quant à lui exprimé, de sa propre initiative, le souhait d'y assister pour exposer la politique des autorités belges dans ce domaine. Le ministre Bellot et M. Johan Decuyper, administrateur délégué de Belgocontrol, ont été entendus lors de cette audition.

## II. — AUDITION DU 21 OCTOBRE 2016

### A. Exposés introductifs

#### 1. *M. François Bellot, ministre belge de la Mobilité*

*M. François Bellot, ministre de la Mobilité de Belgique*, clarifie que la réalisation du Ciel unique européen par l'accord FABEC du 8 décembre 2010 a pour but d'instaurer des règles de gestion communes du trafic aérien au sein de l'Union européenne. Depuis 1999 la volonté de la Commission européenne est de faire évoluer sans cesse l'organisation de l'espace aérien européen afin de construire un véritable Ciel unique. Cette volonté est justifiée par une augmentation des capacités de l'espace aérien et par le renforcement de l'efficacité et de la sécurité du trafic, tout en réduisant l'incidence de l'aviation sur l'environnement. Force

luchtvaart op het milieu wil verminderen. Men moet vaststellen dat het uitbouwen van het Gemeenschappelijk Luchtruim gepaard gaat met gezamenlijke technische en operationele maatregelen, maar ook met het collectieve beheer van het luchtruim. Het invoeren van gezamenlijke regels en betere samenwerking tussen de luchtverkeersleidingscentra strekken er hoofdzakelijk toe om het luchtvaartverkeer vloeiender te maken, maar ook om de trajecttijden te verkorten.

Gelet op die Europese visie en om inspanningen te leveren voor de verwezenlijking van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, hadden de Belgische en Luxemburgse regering met de akkoorden van Gaïchel van 5 februari 2015 een gezamenlijk mandaat gegeven aan Ana Lux en Belgocontrol. De doelstelling van dat mandaat was een haalbaarheidsstudie en een kosten-batenanalyse af te maken met het oog op een mogelijke synergie tussen beide entiteiten. Krachtens dat mandaat hebben Ana Lux en Belgocontrol dus een synergieonderzoek gemaakt, enerzijds over het delegeren door Ana Lux aan het operationeel centrum CANAC 2 van Belgocontrol van de luchtverkeersleiding over de naderingszone van *Luxembourg Airport*, anderzijds over de ontplooiing van het managementsysteem voor luchthavenverkeer AMS van Belgocontrol op de luchthaven van Luxemburg om de toepassing van een modern systeem voor de verkeersleiding en -controle aan de grond, een globale samenwerking inzake systemen voor Communicatie, Navigatie en Toezicht (CNS), alsook de uitvoering van contingentietoepassingen mogelijk te maken.

## **2. De heer Johan Decuyper, afgevaardigd bestuurder van Belgocontrol**

De heer Johan Decuyper schetst vooraf de opdracht van zijn instelling: Belgocontrol verzekert de veiligheid van het burgerlijke luchtvaartverkeer in het luchtruim waarvoor België verantwoordelijk is en in de vijf openbare Belgische luchthavens. Daarbij beheert en controleert het bedrijf niet alleen de vliegtuigen die vertrekken uit of aankomen in België, maar ook de vluchtbewegingen over het land ("*overflight*"). Naast die kerntaak levert Belgocontrol ook andere diensten: *preflight*-informatie, begeleiding voor het vluchtschema, verstrekking van meteorologische informatie, CNS-diensten (Communicatie, Navigatie en Toezicht) en vorming van luchtverkeersleiders. Er werken 800 personeelsleden op 7 sites, waarvan ongeveer 300 medewerkers luchtverkeersleiders zijn.

Belgocontrol streeft in zijn strategie naar modernisering van de dienstverlening in samenwerking met zijn klanten en *stakeholders*. Dat impliceert de ontwikkeling van sterke partnerschappen, het leveren van betrouw-

est de constater que la construction du Ciel unique passe par des mesures techniques et opérationnelles communes, mais également par une gestion collective de l'espace aérien. La mise en place de règles communes et une meilleure coopération entre les centres de contrôle aérien visent essentiellement à fluidifier le trafic aérien, mais aussi à réduire les temps de parcours.

Tenant compte de cette vision européenne et soucieux d'œuvrer à la réalisation du Ciel unique européen, les gouvernements belge et luxembourgeois avaient donné un mandat conjoint à Ana Lux et Belgocontrol lors des accords de Gaïchel du 5 février 2015. Ce mandat avait pour objectif de finaliser une étude de faisabilité et une étude coûts-bénéfices débouchant sur une possible synergie entre les deux entités en question. En vertu de ce mandat, Ana Lux et Belgocontrol ont donc procédé à la réalisation d'une étude de synergie portant, d'une part, sur la délégation par Ana Lux du contrôle aérien de la zone d'approche de *Luxembourg Airport* au centre opérationnel CANAC 2 de Belgocontrol, et, d'autre part, sur le déploiement du système de gestion du trafic aéroportuaire "AMS" de Belgocontrol à l'aéroport du Luxembourg pour permettre la mise en œuvre d'un système avancé de guidage et de contrôle de la circulation de surface, une coopération globale en matière de systèmes de Communication, Navigation et Surveillance (CNS), ainsi que la mise en œuvre de solutions de contingence.

## **2. M. Johan Decuyper, administrateur délégué de Belgocontrol**

M. Johan Decuyper esquisse préalablement la mission de son organisme: Belgocontrol veille à la sécurité de la navigation aérienne civile dans l'espace aérien qui relève de la responsabilité de la Belgique et dans les cinq aéroports publics belges. Dans ce cadre, l'organisme gère et contrôle non seulement les avions qui décollent ou atterrissent en Belgique mais aussi les mouvements aériens au-dessus du pays ("*overflight*"). Outre cette mission principale, Belgocontrol fournit également d'autres services: information *preflight*, accompagnement pour les besoins du schéma de vol, informations météorologiques, services CNS (Communication, Navigation et Surveillance) et formation de contrôleurs aériens. Quelque 800 membres du personnel travaillent sur 7 sites et parmi eux, environ 300 sont des contrôleurs aériens.

Dans le cadre de sa stratégie, Belgocontrol tend vers la modernisation des services en coopération avec ses clients et des *stakeholders*. Cela implique le développement de partenariats forts, des services fiables et

bare en efficiënte diensten (“*business continuity*”) en de bevordering van het flexibele en participatieve karakter van de organisatie.

De samenwerking binnen de Benelux is voor Belgocontrol prioritair. Aanbeveling nr. 837/2 van het Benelux-parlement betreffende de luchtverkeersleiding, aangenomen op 27 maart 2012, heeft daartoe een belangrijke aanzet gegeven en is ondertussen nog actueler geworden. Naar aanleiding van een voorstel van Ana Lux om een gedeelte van het Luxemburgse luchtruim te laten overnemen door Belgocontrol werd op regeringsniveau (Gaïchelproces) in februari 2015 een officiële verklaring afgelegd waarin een verdere integratie van de geleverde prestaties binnen het luchtruim van de Benelux wordt aanvaard en als doelstelling geformuleerd.

Op het terrein is er sinds jaren een traditie van samenwerking:

1. zoals door de minister vermeld, wordt een gedeelte van het Luxemburgse luchtruim (vluchtzone 145/165) door Belgocontrol gecontroleerd (terwijl de controle van *overflight* in vluchtzone 245 in België, Luxemburg, Nederland en een gedeelte van Duitsland door Eurocontrol vanuit Maastricht gebeurt);

2. er is een gemeenschappelijke tariefzone met een eengemaakt tarief (*single unit rate*) voor de vliegtuigen die over het gebied waarvoor Belgocontrol en Ana Lux verantwoordelijk zijn komen. De heffingen worden opgelegd door Eurocontrol en vervolgens aan België en Luxemburg doorgestort in functie van de kosten van de beide landen. Dergelijk systeem van tarifaire eenmaking wordt beschouwd als een essentiële voorwaarde voor de totstandkoming van een Gemeenschappelijk Europees Luchtruim (FABEC), maar het bestaat buiten de Benelux vooralsnog bijna nergens; de Benelux vervult ter zake dus een pioniersrol;

3. er wordt in uiteenlopende domeinen gestreefd naar synergie tussen Ana Lux en Belgocontrol. Dat is het geval in het operationele domein (door onder meer gemeenschappelijke procedures, noodplannen en waarschuwingdiensten), in het technische domein (Communicatie, Navigatie en Toezicht), door de gezamenlijke publicatie van luchtvaartinformatie en de opstelling en uitwisseling van meteorologische informatie.

Door de in belang toenemende synergieën zullen in de toekomst de vluchthoogtes die niet tot de bevoegdheid van Eurocontrol behoren, worden beheerd door één organisatie waar zowel Belgocontrol als Ana Lux deel van uitmaken. Die evolutie is een logisch gevolg van het streven naar minder fragmentatie binnen de Europese Unie, wat uiteindelijk zou moeten leiden naar

efficaces (“*business continuity*”) et la promotion du caractère flexible et participatif de l’organisation.

La coopération au sein du Benelux est prioritaire pour Belgocontrol. À cet égard, l’impulsion donnée par la recommandation n° 837/2 du Parlement Benelux relative au contrôle aérien, adoptée le 27 mars 2012, a été importante et le texte est entre-temps devenu plus actuel encore. Aux termes d’une déclaration faite en février 2015 au niveau gouvernemental (accord de Gaïchel) à la suite de la proposition d’Ana Lux de faire reprendre une partie de l’espace aérien luxembourgeois par Belgocontrol, une intégration plus avant des prestations fournies à l’intérieur de l’espace aérien du Benelux a été acceptée et définie comme un objectif à réaliser.

Il existe depuis des années sur le terrain une tradition de coopération:

1. comme l’a indiqué le ministre, une partie de l’espace aérien luxembourgeois (zone de vol 145/165) est contrôlée par Belgocontrol (alors que le contrôle de l’*overflight* dans la zone de vol 245 en Belgique, au Luxembourg, aux Pays-Bas et dans une partie de l’Allemagne est assuré par Eurocontrol depuis Maastricht);

2. il existe une zone tarifaire commune avec un tarif unifié (*single unit rate*) pour les avions qui survolent la région pour laquelle sont responsables Belgocontrol et Ana Lux. Les prélèvements sont imposés par Eurocontrol et reversés à la Belgique et au Luxembourg en fonction des coûts des deux pays. Un tel système d’intégration tarifaire est considéré comme une condition essentielle à la création d’un Espace Aérien Européen Commun (FABEC), mais il n’existe encore pratiquement nulle part alors en dehors du Benelux. Ce dernier joue donc en la matière un rôle de pionnier;

3. l’on tend dans des domaines divers vers des synergies entre Ana Lux et Belgocontrol. C’est le cas dans le domaine opérationnel (sous la forme, entre autres, de procédures, de plans d’urgence et de services d’alerte) et dans le domaine technique (Communication, Navigation et Surveillance) sous la forme de la publication communs d’informations aériennes et de l’établissement et de l’échange d’informations météorologiques.

En raison des synergies dont l’importance va croissant, les altitudes de vol qui ne relèvent pas de la compétence d’Eurocontrol seront gérées par une organisation unique dont feront partie tant Belgocontrol qu’Ana Lux. Cette évolution est une conséquence logique de la volonté de réduire la fragmentation au sein de l’Union européenne, ce qui devrait en définitive déboucher sur

een Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. In de praktijk zal op kortere termijn een gemeenschappelijk aanbod inzake luchtvaartcontrole ontstaan en zal de efficiëntie van de beide instellingen worden verbeterd, waardoor de prijs van de dienstverlening voor de gebruikers vanaf 2020 op een substantiële manier zal dalen. Een vergelijking met andere landen wijst trouwens uit dat de huidige tarieven in België nu al lager zijn dan in de meeste West-Europese landen.

Voor de nabije toekomst formuleert Belgocontrol inzake samenwerking tussen België en Luxemburg de volgende doelstellingen:

— de samenwerking tussen de beide directies van de burgerluchtvaart moet worden verdiept;

— de dienstverleners Ana Lux en Belgocontrol moeten hun lopende initiatieven en projecten voortzetten en op zoek gaan naar nieuwe samenwerkingsmogelijkheden;

— de haalbaarheid van een eengemaakte tariefzone met een uniform tarief binnen de hele Benelux moet worden onderzocht;

— de aanbevelingen in resolutie nr. 837 van het Beneluxparlement moeten verder worden uitgevoerd.

Naast de bilaterale samenwerking is ook een belangrijke taak weggelegd voor Eurocontrol, meer bepaald voor de vluchtzone 245.

## B. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Vincent Van Quickenborne* is voorstander van meer integratie tussen Belgocontrol en Ana Lux omdat de prijzen van hun diensten daardoor zullen dalen. Hoe zullen die efficiëntiewinsten kunnen worden gerealiseerd? Is een integratie met de Luchtverkeersleiding van Nederland (LVLN) ook haalbaar?

Zullen in de toekomst luchtverkeersleiders uit Luxemburg kunnen worden ingezet bij een staking van medewerkers van Belgocontrol?

Welke onderdelen van het FABEC-akkoord werden reeds gerealiseerd?

Het is zinvol om aanbeveling nr. 837 in een nieuwe aanbeveling te actualiseren.

un Espace Aérien Européen Commun. Dans la pratique, une offre commune en matière de contrôle aérien verra le jour à plus court terme et l'efficacité des deux organismes sera améliorée, de sorte que le prix des services connaîtra une baisse substantielle pour les usagers à partir de 2020. Une comparaison avec d'autres pays montre du reste que les tarifs actuels pratiqués en Belgique sont d'ores et déjà inférieurs à ceux de la plupart des pays d'Europe occidentale.

Pour ce qui concerne l'avenir proche, Belgocontrol définit, concernant la coopération entre la Belgique et le Luxembourg, les objectifs suivants:

— la coopération entre les deux directions de la navigation aérienne civile doit être approfondie;

— les prestataires de services Ana Lux et Belgocontrol doivent poursuivre leurs initiatives et projets en cours et rechercher de nouvelles possibilités de coopération;

— la faisabilité d'une zone tarifaire unifiée avec un tarif uniforme dans l'ensemble du Benelux doit être examinée;

— la mise en œuvre des recommandations de la résolution n° 837 du Parlement Benelux doit être poursuivie.

Outre la coopération bilatérale, une tâche importante est également réservée à Eurocontrol, plus particulièrement pour la zone de vol 245.

## B. Questions et observations des membres

*M. Vincent Van Quickenborne* est partisan de davantage d'intégration entre Belgocontrol et Ana Lux par ce que cela aura pour effet de faire baisser les prix de leurs services. Comment les gains d'efficacité pourront-ils être réalisés? Une intégration avec le service de contrôle de la navigation aérienne néerlandais (LVLN) est-elle également réalisable?

À l'avenir, pourra-t-il être fait appel à des contrôleurs aériens luxembourgeois en cas de grève de collaborateurs de Belgocontrol?

Quels éléments de l'accord FABEC ont déjà été réalisés?

Il s'indique d'actualiser la recommandation n° 837 dans une nouvelle recommandation.

*De heer Roger Negri* vraagt naar het statuut van Belgocontrol. Is er een stakingsrecht voor de personeelsleden? Was er in april 2016 een staking? Is Belgocontrol financieel gezond?

Luxemburg heeft beslist om een gedeelte van de vluchten in het eigen luchtruim opnieuw zelf te controleren omdat het land een deel van haar onafhankelijkheid op het vlak van luchtvaartcontrole wenst te behouden en de werkgelegenheid bij Ana Lux in stand wil houden. De homologatie van de bijkomende controle door Ana Lux zal tegen eind 2017 gebeuren.

De huidige gesprekken tussen Ana Lux en de Duitse luchtverkeersleiding (DFS) zijn niet tegenstrijdig met de goede samenwerking tussen België en Luxemburg, waarover inderdaad een studie is besteld. Voor Luxemburg zijn er twee concrete redenen om met Duitsland samen te werken:

- de vorming van de luchtverkeersleiders kan gedeeltelijk in de Duitse stad Langen (nabij Frankfurt) worden georganiseerd;

- bij samenwerking met Duitsland kunnen de Luxemburgse verkeersleiders vanuit hun eigen land blijven werken.

*De heer Marcel Oberweis* betreurt dat aanbeveling nr. 837 uit 2012 niet volledig werd uitgevoerd. Als het Beneluxparlement een nieuwe aanbeveling zou formuleren, moet vooraf de technische en politieke haalbaarheid worden geverifieerd.

### C. Antwoorden van de genodigden

*De heer François Bellot* stelt dat het FABEC-akkoord momenteel niet verder wordt uitgebouwd omdat twee belangrijke landen, Frankrijk en Duitsland, vooralsnog geen akkoord kunnen bereiken over het technische en financiële model. De keuze voor één tarief (nu hoog in Duitsland en laag in Frankrijk) heeft ook implicaties voor de marktpositie van het toekomstige Gemeenschappelijk Europees Luchtruim.

Binnen Belgocontrol werd een solide sociaal akkoord afgesloten, waardoor het risico op stakingen kleiner is geworden. Bepaalde elementen hebben het systeem ook robuuster gemaakt, waardoor een staking van een kleine groep geen verlamming van de dienstverlening meer zal veroorzaken: er wordt een lijst met plaatsvervangers opgesteld (zij kunnen stakende effectieve

*M. Roger Negri* demande quel est le statut de Belgocontrol. Le personnel possède-t-il le droit de grève? Y a-t-il eu une grève en avril 2016? L'entreprise Belgocontrol est-elle financièrement saine?

Le Luxembourg a décidé d'à nouveau contrôler lui-même certains vols dans son propre espace aérien parce qu'il souhaite conserver une partie de son indépendance dans le domaine du contrôle aérien et entend préserver l'emploi chez Ana Lux. L'homologation des contrôles supplémentaires par Ana Lux sera réalisée d'ici à la fin de 2017.

Les négociations en cours entre Ana Lux et le service de contrôle de la navigation aérienne allemand (DFS) ne sont pas contradictoires avec une bonne coopération entre la Belgique et le Luxembourg à propos de laquelle une étude a en effet été commandée. Il y a pour le Luxembourg deux raisons concrètes de coopérer avec l'Allemagne:

- la formation des contrôleurs aériens peut être assurée en partie dans la ville allemande de Langen (près de Francfort);

- en cas de coopération avec l'Allemagne, les contrôleurs aériens luxembourgeois pourraient continuer à travailler depuis leur pays.

*M. Marcel Oberweis* regrette que la recommandation n° 837 de 2012 n'ait pas encore été intégralement mise en œuvre. Si le Parlement Benelux formulait une nouvelle recommandation, il faudrait en vérifier préalablement la faisabilité sur les plans technique et politique.

### C. Réponse des invités

*M. François Bellot* indique que l'accord FABEC ne va actuellement pas plus loin parce que deux pays importants, la France et l'Allemagne, ne sont actuellement pas en mesure de conclure un accord sur le modèle technique et financier. Le choix d'un tarif unique (actuellement élevé en Allemagne et bas en France) influence également sur la position qu'occupera sur le marché le futur Espace Aérien Européen Commun.

Un accord social solide a été conclu au sein de Belgocontrol, de sorte que le risque de grèves s'est réduit. Certains éléments ayant également rendu le système plus solide, le mouvement de grève parmi un petit groupe ne se traduira plus par la paralysie du service: il existe une liste de remplaçants (qui peuvent se substituer à des membres du personnel effectifs en grève),



personeelsleden vervangen), er gebeurt een regionale *pooling* en de werving van nieuwe verkeersleiders is op kruissnelheid (daardoor raakt de werkdruk beter onder controle).

Het tariefprofiel van Belgontrol is laag: de diensten worden aan een lagere prijs geleverd dan in andere Europese landen. Om die reden en omdat tot integratie tussen Ana Lux en Belgocontrol werd beslist in het akkoord van Gaïchel van 5 februari 2015 is de spreker verbaasd te vernemen dat Luxemburg en Duitsland momenteel gesprekken voeren over samenwerking tussen Ana Lux en de Duitse luchtverkeersleider DFS. Ana Lux heeft bovendien niet gewacht op de publicatie van een studie over verdere integratie tussen Belgocontrol en Ana Lux om die onderhandelingen op te starten.

Omdat het om zeer technische vraagstukken op operationeel niveau gaat, is het belangrijk dat Belgocontrol en Ana Lux rond de tafel gaan zitten om de wederzijdse vragen en wensen goed te begrijpen en moet er volledige transparantie komen over wat de twee bedrijven van elkaar kunnen verwachten.

De drie landen van de Benelux kunnen in dit dossier een bewijs leveren van goede samenwerking. Als een gemeenschappelijk tarief voor België, Luxemburg en Nederland wordt ingevoerd, spelen die landen daarvoor een voortrekkersrol in de verwezenlijking van een Gemeenschappelijk Europees Luchtruim.

*De heer Johan Decuyper* wijst op het feit dat Frankrijk geen voorstander is van een *single unit rate* omdat de huidige tarieven in Frankrijk dan wellicht moeten worden verhoogd, wat het marktaandeel kan aantasten.

Belgocontrol is een autonoom overheidsbedrijf met statutair aangestelde verkeersleiders. In april 2016 was er geen staking, maar hebben verkeersleiders zich ziek gemeld. Wellicht was er een negatieve impact op hun welbevinden door de aanslagen van 22 maart 2016 en de optrekking van de minimumleeftijd voor vervroegd pensioen van 55 naar 58 jaar. Na die werkonderbreking werden goede afspraken gemaakt, die in een sociaal akkoord werden opgenomen.

Het overheidsbedrijf heeft in 2015 25 miljoen euro winst gemaakt. Voor de minder gunstige financiële situatie in de periode 2010-2013 werd een oplossing gevonden, die in de beheersovereenkomst tussen het bedrijf en de Belgische staat werd opgenomen.

De belangrijkste efficiëntiewinsten kunnen worden geboekt door de integratie van de twee systemen en

il y a un *pooling* régional et le recrutement de nouveaux contrôleurs aériens a atteint sa vitesse de croisière (ce qui permet de mieux gérer le volume de travail).

Le profil tarifaire de Belgontrol est bas: les services sont fournis à un prix inférieur à ceux d'autres pays européens. Pour cette raison, et aussi parce qu'il a été décidé de l'intégration entre Ana Lux et Belgocontrol dans l'accord de Gaïchel du 5 février 2015, l'orateur s'étonne d'apprendre que le Luxembourg et l'Allemagne mènent actuellement des discussions au sujet d'une coopération entre Ana Lux et le service de contrôle de la navigation aérienne allemand DFS. Ana Lux n'a en outre pas attendu la publication d'une étude sur une intégration plus avant entre Belgocontrol et Ana Lux pour entamer ces négociations.

Dans la mesure où il s'agit de questions très techniques à un niveau opérationnel, il est important que Belgocontrol et Ana Lux se réunissent pour bien comprendre les demandes et les souhaits de chacun et la totale transparence doit être faite sur ce que les deux entreprises peuvent attendre l'une de l'autre.

Les trois pays du Benelux peuvent dans ce dossier faire la preuve d'une bonne coopération. Dans l'hypothèse de l'instauration d'un tarif unique pour la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, ces pays joueront un rôle précurseur dans la réalisation d'un espace aérien européen commun.

*M. Johan Decuyper* souligne que la France n'est pas favorable à un *single unit rate* parce que cela impliquerait vraisemblablement une hausse des tarifs qui y sont actuellement pratiqués, ce qui serait de nature à menacer ses parts de marché.

Belgocontrol est une entreprise publique autonome dont les contrôleurs aériens sont des travailleurs statutaires. En avril 2016, il n'y a pas eu de grève mais des contrôleurs aériens se sont fait porter malades. Sans doute les attentats du 22 mars 2016 et le passage de 55 à 58 ans de l'âge minimum requis pour accéder à la prépension avaient-ils eu un impact négatif sur leur bien-être. Après cette interruption du travail, de bons accords ont été conclus et insérés dans un accord social.

L'entreprise publique a réalisé en 2015 un bénéfice de 25 millions d'euros. Une solution dégagée pour la situation financière moins favorable de la période 2010-2013 a été insérée dans l'accord de gestion intervenue entre l'entreprise et l'État belge.

Les gains d'efficacité les plus importants peuvent être obtenus par l'intégration des deux systèmes et la

door een vermindering van het personeelsaantal (zo zouden 8 luchtverkeersleiders van Belgocontrol het werk van 19 luchtverkeersleiders van Ana Lux kunnen overnemen).

Meer samenwerking met Nederland verdient overweging, maar daarvoor is een politiek initiatief vereist. Een van de gevolgen van meer integratie is dat een staking van slechts enkele personeelsleden minder gemakkelijk zal leiden tot een verlamming van het luchtverkeer.

De spreker benadrukt dat er door de samenwerking tussen Belgocontrol en Ana Lux geen jobs bij Ana Lux hoeven te verdwijnen. Als Belgocontrol een gedeelte van het Luxemburgse luchtruim controleert, kunnen de Luxemburgse verkeersleiders andere taken opnemen (onder meer het parkeren van vliegtuigen). Vanuit België werd trouwens niet aangedrongen op de overname van de controle van een gedeelte van het Luxemburgse luchtruim: dat gebeurde op vraag van Luxemburg zelf. Als dat land dat gedeelte van zijn luchtruim opnieuw zelf wil controleren, is dat haar goed recht, maar ook als dat niet gebeurt, hoeven er dus geen Luxemburgse jobs te verdwijnen. Omdat Ana Lux en Belgocontrol op het vlak van vorming nu al goed samenwerken, is het wenselijk dat ook op dat vlak de samenwerking wordt voortgezet.

### III. — **BESPREKING**

#### A. **Bespreking van een eerste ontwerp**

*De heer Jef Van den Bergh, corapporteur, lichtte zijn voorstel van aanbeveling toe. Hij benadrukte daarbij dat het voorstel slechts als een beginpunt van de discussie moet worden beschouwd. Het voorstel geeft in de eerste plaats op een concrete manier vorm aan de wens om de instanties die in de verschillende landen voor de luchtverkeersleiding instaan te laten samenwerken door een gezamenlijke uitoefening van de luchtvaartcontrole in gedeelten van het luchtruim.*

*De heer Roger Negri beschreef eerst de huidige situatie wat de controle van het Luxemburgse luchtruim betreft:*

— tot 4,5 kilometer hoogte wordt het luchtruim gecontroleerd door Ana Lux;

— op een hoogte tussen 4,5 en 7,5 kilometer wordt het luchtruim gecontroleerd door Belgocontrol vanuit de luchthaven van Brussel-Nationaal;

réduction du nombre de membres du personnel (ainsi, huit contrôleurs aériens de Belgocontrol pourraient reprendre le travail de 19 contrôleurs aériens d'Ana Lux).

Un renforcement de la coopération avec les Pays-Bas mérite d'être pris en considération mais il faut pour cela une initiative politique. L'une des conséquences d'une intégration plus poussée est qu'un mouvement de grève menée par seulement quelques collaborateurs se traduira moins facilement par la paralysie du trafic aérien.

L'orateur souligne que la coopération entre Belgocontrol et Ana Lux ne doit nullement donner lieu à une perte d'emploi chez Ana Lux. Si Belgocontrol contrôle une partie de l'espace aérien luxembourgeois, les contrôleurs aériens luxembourgeois peuvent effectuer d'autres tâches (parquer les avions, notamment). Il n'a du reste pas été demandé du côté belge de contrôler une partie de l'espace aérien luxembourgeois: cela s'est fait à la demande du Luxembourg lui-même. Si ce dernier entend à nouveau contrôler lui-même cette partie de son espace aérien, il en a parfaitement le droit, mais si tel n'est pas le cas, ce sera pas nécessairement au détriment de l'emploi au Luxembourg. Dès lors que la coopération entre Ana Lux et Belgocontrol est actuellement déjà bonne, il est souhaitable que la coopération se poursuive également dans ce domaine.

### III. — **DISCUSSION**

#### A. **Examen d'une première proposition**

*M. Jef Van den Bergh, co-rapporteur, a présenté sa proposition de recommandation. Il a souligné qu'elle ne doit être considérée que comme une amorce de discussion. En premier lieu, la proposition donne concrètement forme au souhait de voir les instances en charge du contrôle aérien dans les différents pays de coopérer en exerçant en commun le contrôle aérien dans certaines parties de cet espace aérien.*

*M. Roger Negri a tout d'abord décrit la situation actuelle concernant le contrôle de l'espace aérien luxembourgeois:*

— jusqu'à 4,5 km d'altitude, l'espace aérien est contrôlée par Ana Lux;

— à une altitude comprise entre 4,5 et 7,5 km, l'espace aérien est contrôlé par Belgocontrol depuis l'aéroport de Bruxelles-National;



— boven 7,5 kilometer wordt het luchtruim gecontroleerd door Eurocontrol vanuit de luchthaven van Maastricht.

De spreker verklaarde bereid te zijn om zijn goedkeuring te geven aan de delen van het voorstel van aanbeveling die in overeenstemming zijn met het algemeen belang. De samenwerking met Belgocontrol wordt door Luxemburg positief geëvalueerd, maar de Luxemburgse regering heeft geoordeeld dat een uitgebreidere samenwerking met Duitsland meer opportuniteiten oplevert:

1. vanuit het standpunt van werkgelegenheid levert samenwerking met Duitsland meer mogelijkheden op. Luxemburg heeft reeds geruime tijd een goed functionerende samenwerking met de luchthaven van Frankfurt voor de opleiding van luchtverkeersleiders, die meer bepaald in de Duitse gemeente Langen wordt georganiseerd. Er zijn voordelen voor Luxemburg verbonden aan een verder integratie van de luchtvaartcontrole met Duitsland, die ondertussen ook vaste vorm heeft gekregen. De Luxemburgse vakbonden zijn eveneens pleitbezorger van die samenwerking omdat zij tot bijkomende werkgelegenheid in Luxemburg leidt;

2. het luchtvaartverkeer boven Luxemburg kan op een meer aangepaste manier worden georganiseerd in samenwerking met Duitsland;

3. Belgocontrol kampt met uiteenlopende problemen, zowel wat de financiële huishouding als wat de frequente stakingen betreft;

4. Luxemburg wil zijn nationale autonomie op het vlak van luchtvaartcontrole behouden en kan die niet volledig realiseren wanneer een groot deel van het luchtruim vanuit Brussel-Nationaal wordt gecontroleerd.

De heer Negri diende amendementen in om de tekst van het voorstel van aanbeveling aan de geformuleerde bezwaren aan te passen.

### **B. Bespreking van een tweede ontwerp**

De commissie nam kennis van een nieuwe versie van het voorstel van aanbeveling, dat aan de opmerkingen van de heer Roger Negri werd aangepast. De Luxemburgse leden van de commissies verklaarden met de aangepaste tekst te kunnen instemmen.

Op voorstel van corapporteur Jef Van den Bergh besliste de commissie in het zesde verzoek aan de regeringen het woord "burgerlijke" weg te laten.

De commissies namen het voorstel van aanbeveling, met inbegrip van deze wijziging, eenparig aan. Het zal

— au-dessus de 7,5 km, l'espace aérien est contrôlé par Eurocontrol depuis l'aéroport de Maastricht.

L'orateur s'est dit disposé à marquer son approbation sur les parties de la proposition de recommandation qui sont conformes à l'intérêt général. Le Luxembourg évalue positivement la coopération avec Belgocontrol mais le gouvernement luxembourgeois a estimé qu'une coopération plus étendue avec l'Allemagne offre davantage d'opportunités:

1. sous l'angle de l'emploi, la coopération avec l'Allemagne offre davantage de possibilités. Le Luxembourg entretient depuis longtemps déjà une bonne coopération avec l'aéroport de Francfort pour la formation de contrôleurs aériens, laquelle est organisée plus précisément dans la commune allemande de Langen. Une intégration plus avant du contrôle aérien avec l'Allemagne, qui a entre-temps pris une forme concrète, offre des avantages pour le Luxembourg. Les syndicats luxembourgeois sont également favorables à cette coopération parce qu'elle se traduit par des emplois supplémentaires au Luxembourg;

2. le trafic aérien au-dessus du Luxembourg peut être organisé de manière plus appropriée en coopération avec l'Allemagne;

3. Belgocontrol est confronté à des problèmes divers qui concernent tant la gestion financière que les nombreux mouvements de grève;

4. le Luxembourg entend conserver son autonomie nationale dans le domaine du contrôle aérien et ne peut réaliser pleinement cet objectif si une grande partie de l'espace aérien est contrôlée depuis Bruxelles-National.

M. Negri a présenté des amendements tendant à adapter le texte de la proposition de recommandation aux objections qui ont été formulées.

### **B. Examen d'une deuxième proposition**

La commission a pris connaissance d'une nouvelle version de la proposition de recommandation adaptée en fonction des observations de M. Roger Negri. Les membres luxembourgeois des commissions déclarent pouvoir adhérer au texte amendé.

Sur la proposition du co-rapporteur, M. Jef Van den Bergh, les commissions ont décidé de biffer dans la sixième demande aux gouvernements le terme "civils".

Les commissions ont adopté la proposition de recommandation, y compris cette modification, à l'unanimité.

worden voorgelegd aan de plenaire vergadering van 16 en 17 juni 2017.

*De rapporteurs,*

Jef VAN DEN BERGH  
Martijn VAN HELVERT

*De voorzitter,*

Willem DRAPS

La proposition sera soumise à l'assemblée plénière lors de la session des 16 et 17 juin 2017.

*Les rapporteurs,*

Jef VAN DEN BERGH  
Martijn VAN HELVERT

*Le président,*

Willem DRAPS

BIJLAGE: DOOR DE COMMISSIES AANGENOMEN  
VOORSTEL VAN AANBEVELING

**Voorstel van aanbeveling**

**betreffende de samenwerking op het vlak van  
controle van het luchtvaartverkeer**

De Assemblee,

overwegende

— FABEC heeft het creëren van een luchtruim tot doel waarin het beheer van het luchtvaartverkeer wordt georganiseerd onafhankelijk van de landsgrenzen en in functie van de operationele behoeften. Een eengemaakt luchtruim kan de vliegtijd en het brandstofgebruik met de daarbij horende uitstoot sterk reduceren. Een samenwerking op Benelux-vlak kan de positie tegenover de grote landen binnen FABEC verstevigen;

— het FABEC-akkoord werd op 8 december 2010 ondertekend door zes Europese landen: Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Nederland, Luxemburg en België. De oprichting van het luchtruimblok betekent dat de luchtvaartmaatschappijen en militaire toestellen binnen dit blok de efficiëntste route en het efficiëntste tijdslot toegewezen krijgen. De eenmaking van dit luchtruim dat centraal gelegen is in Europa kan 7 miljard euro winst opleveren in 2025;

— de oprichting van een Beneluxmodel kan worden gerealiseerd door de integratie van verschillende prestatieverstrekkers op het vlak van luchtverkeersleiding;

gelet op

— de einddatum volgens de Europese verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese Luchtruim;

— de verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim;

— de verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim;

ANNEXE: PROPOSITION DE RECOMMANDATION  
ADOPTÉE PAR LES COMMISSIONS

**Proposition de recommandation**

**relative à la coopération en matière de contrôle  
du transport aérien**

L'Assemblée,

considérant

— le FABEC a pour objectif la création d'un espace aérien à l'intérieur duquel la gestion du trafic aérien soit organisé indépendamment des frontières des États et en fonction des besoins opérationnels. Un espace aérien unique peut réduire fortement les durées de vol et la consommation de carburant ainsi que les émissions qui en résultent. Une coopération au niveau du Benelux peut renforcer la position face aux grands pays au sein du FABEC;

— l'accord FABEC a été signé le 8 décembre 2010 par six pays européens: la France, l'Allemagne, la Suisse, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique. La constitution du bloc aérien signifie que les compagnies aériennes et les appareils militaires se voient attribuer la route et les créneaux horaires les plus efficaces à l'intérieur de ce bloc. L'unification de cet espace aérien, qui occupe une place centrale en Europe, peut induire une économie de 7 milliards d'euros en 2025;

— la mise en place d'un modèle Benelux peut être réalisée par l'intégration de différents prestataires de services en matière de contrôle aérien;

vu

— la date limite fixée par le règlement européen (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen;

— le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen;

— le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen;

— de verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging;

— de verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van de verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem te verbeteren;

— het feit dat de ministers van België, Duitsland, Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland bevoegd voor transport op 2 december 2010 te Brussel, het verdrag voor de oprichting van FABEC hebben ondertekend;

— het feit dat dit Verdrag ook door de militaire autoriteiten werd ondertekend;

— de aanbeveling van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad betreffende de luchtverkeersleiding van 27 maart 2012;

— de hoorzittingen gehouden in november 2016 in de Benelux Interparlementaire Assemblée;

— de herbevestiging door de zes FABEC-landen (België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) van het engagement om de performantie binnen het FABEC-luchtruim te vergroten op 5 december 2016;

— de lopende infractieprocedure van de Europese Commissie tegen de lidstaten van FABEC, waarbij de Europese Commissie de lidstaten in gebreke stelt op het vlak van de naleving van art. 9bis, § 1 en § 2, punt b), van hogervermelde verordening (EG) nr. 550/2004, evenals van art. 2, punt 25 van hogervermelde verordening (EG) nr. 549/2004;

— de nakende finalisering van het rapport besteld door de Europese Commissie dat de werking van de negen Functionele Luchtruiblokken evalueert;

— de geïntensifieerde samenwerking tussen de ANSP's van de Benelux op het vlak van de civiele luchtverkeersleiding door de inwerkingtreding van het verdrag dat bepaalt dat Nederland, België en Luxemburg vanaf 1 januari 2017 het Benelux-luchtruim gezamenlijk laten bewaken door hun luchtverkeersleidingsdiensten;

— de reeds bestaande Benelux-integratie in de upper air space;

— le règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien;

— le règlement n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE), n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen;

— le fait de que les ministres compétents pour le transport de la Belgique, de l'Allemagne, de la France, du Grand-Duché de Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse ont signé à Bruxelles, le 2 décembre 2010, le traité créant le FABEC;

— le fait que ce traité a également été signé par les autorités militaires;

— la recommandation du Conseil Interparlementaire Benelux relatif au contrôle aérien du 27 mars 2012;

— les auditions tenues en novembre 2016 à l'Assemblée Interparlementaire Benelux;

— la reconfirmation par les six pays membres du FABEC (Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse), le 5 décembre 2016, de l'engagement d'accroître l'efficacité au sein de l'espace aérien FABEC;

— la procédure pour infraction de la Commission européenne en cours contre les États membres du FABEC par laquelle la Commission européenne met les États membres en demeure concernant le respect de l'Art. 9bis, § 1 et § 2, point b), du règlement (EG) n° 550/2004 précité, ainsi que de l'Art. 2, point 25, du règlement (EG) n° 549/2004;

— la finalisation imminente du rapport commandé par la Commission européenne qui évalue le fonctionnement des neuf Blocs d'Espace Aérien Fonctionnels;

— la coopération intensifiée entre les ANSP du Benelux en ce qui concerne le contrôle aérien civil par l'entrée en vigueur du traité qui dispose que les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg font, à partir du 1er janvier 2017, contrôler l'espace aérien Benelux en commun par leurs services de contrôle aérien;

— l'intégration Benelux dans l'espace aérien supérieur existante;

— de studie uitgevoerd in opdracht van de lidstaten van FABEC om de opties te onderzoeken om een stabiel financieel kader te ontwikkelen voor FABEC, waardoor verbeteringen in de structuur van het luchtruim van FABEC kunnen ontwikkeld worden zonder de financiële leefbaarheid van één of meer betrokken ANSP's te ondermijnen;

— in het bijzonder de uitkomst van deze studie dat een stabiel financieel kader enkel mogelijk is door, minstens regionaal en idealiter in het ganse luchtruim van FABEC, een gemeenschappelijke tarifiering in te stellen;

— het feit dat een gemeenschappelijke tarifiering reeds bestaat tussen België en het Groothertogdom Luxemburg;

— de huidige opportuniteit om tot een gemeenschappelijke tarifiering in de Benelux aangezien de verschillen in tarifiering tussen België-Luxemburg enerzijds en Nederland anderzijds nog nooit zo klein geweest zijn;

#### verzoekt de regeringen

— gesprekken op te starten teneinde door nauwe samenwerking van de Beneluxlanden binnen FABEC de nodige politieke impulsen te geven, zodat deze drie Staten een gezamenlijke houding aannemen inzake luchtverkeersleiding en het beheer ervan en als motor fungeren voor FABEC;

— de inspanningen voor het proces van integratie van het luchtruim van de Beneluxlanden op te drijven, onder meer door een gezamenlijke luchtruimvisie te ontwikkelen, waarin de civiele en de militaire behoeften geïntegreerd worden;

— een studie van de haalbaarheid van een gemeenschappelijke tarifiering van de luchtvaartnavigatiediensten binnen de Benelux te initiëren;

— de luchtvaartnavigatiediensten te integreren;

— een dialoog aan te gaan met de stakeholders;

— op Europees niveau de creatie van één Europees luchtruim te ondersteunen.

— l'étude effectuée à la demande des États membres du FABEC destinée à examiner les options permettant de développer un cadre financier stable pour le FABEC, de manière à apporter des améliorations à la structure de l'espace aérien du FABEC sans mettre en péril la viabilité financière d'un ou de plusieurs ANSP concernés;

— tout particulièrement, les conclusions de cette étude indiquant qu'un cadre financier stable n'est possible que par l'instauration d'une tarification commune, au moins sur le plan régional et, idéalement, pour l'ensemble de l'espace aérien FABEC;

— le fait qu'il existe déjà une tarification commune entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg;

— l'opportunité actuelle d'instaurer une tarification commune dans le Benelux dans la mesure où les différences de tarification entre la Belgique-Luxembourg d'une part et les Pays-Bas d'autre part n'ont jamais été aussi faibles;

#### demande aux gouvernements

— d'engager des discussions pour donner, par le biais d'une étroite collaboration entre les pays du Benelux au sein du FABEC, les impulsions politiques nécessaires afin que ces trois États adoptent une attitude commune concernant le contrôle aérien et la gestion de celui-ci, et jouent un rôle moteur au sein du FABEC;

— d'intensifier les efforts dans le cadre du processus d'intégration de l'espace aérien des pays du Benelux, entre autres en développant une vision commune de l'espace aérien intégrant les besoins civils et militaires;

— initier une étude de faisabilité analysant la possibilité de mettre en place une tarification commune pour les services de navigation aérienne dans le Benelux;

— en intégrant les services de navigation aérienne;

— d'ouvrir un dialogue avec des parties concernées;

— de soutenir, au niveau européen, le processus de création d'un espace aérien européen unique.