

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

8 NOVEMBRE 2012

### PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment :**

- 1° à l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Washington le 30 avril 2007, et
- 2° au Protocole modifiant l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles le 24 juin 2010

### Exposé des motifs

#### I. Introduction

##### L'ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

##### Contexte

Le 5 juin 2003, la Commission européenne a reçu mandat du Conseil de négocier un accord avec les États-Unis, en vue d'établir « un espace aérien sans frontières ». Ce mandat, adopté par le Conseil, fait suite aux arrêts rendus en novembre 2002 par la Cour de Justice des Communautés européennes, par lesquels huit Etats membres (Royaume-Uni, Danemark, Suède, Finlande, Belgique, Luxembourg, Autriche, Allemagne) ont été condamnés pour avoir conclu avec les Etats-Unis des accords bilatéraux dans le domaine du transport aérien, en méconnaissance de la compétence communautaire et de certaines dispositions du traité, notamment celles relatives à la liberté d'établissement.

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2012-2013

8 NOVEMBER 2012

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met :**

- 1° de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Washington op 30 april 2007, en
- 2° het Protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 24 juni 2010

### Memorie van toelichting

#### I. Inleiding

##### DE LUCHTVAARTOVEREENKOMST

##### Context

Op 5 juni 2003 heeft de Raad de Europese Commissie opdracht gegeven om met de Verenigde Staten over een overeenkomst te onderhandelen met het oog op de totstandbrenging van een « open luchtruim ». Het door de Raad toegekende onderhandelingsmandaat kwam na de arresten van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van november 2002. Acht lidstaten (Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Zweden, Finland, België, Luxemburg, Oostenrijk en Duitsland) werden veroordeeld omdat ze bilaterale overeenkomsten inzake luchtvervoer met de Verenigde Staten hadden afgesloten, met miskennis van de communautaire bevoegdheid en van bepaalde bepalingen van het verdrag, inzonderheid de bepalingen betreffende de vrijheid van vestiging.

Ce mandat a précisé les matières pouvant être négociées telles que l'accès au marché, la propriété et le contrôle, la location, la convergence en matière d'application des règles de concurrence, la sûreté et les dispositions institutionnelles.

Il intervient dans un contexte marqué par le développement de l'acquis communautaire, depuis l'adoption à partir de 1990 des mesures de libéralisation du transport aérien, mais également par le souhait de la Commission de développer une politique extérieure dans le domaine de l'aviation.

En outre, il s'agit du premier mandat de négociation obtenu par la Commission Européenne en vue de la négociation d'un accord global avec un pays tiers.

### **Le déroulement des négociations**

Les négociations entre les deux Parties ont été officiellement lancées à la faveur du sommet UE-US tenu à Washington le 25 juin 2003.

Le 2 mars 2007, un accord a été trouvé, à l'issue de onze réunions de travail et de deux sessions de négociation.

Le Conseil a marqué, le 22 mars 2007, un accord politique sur le texte.

A cette occasion, des Etats membres ont obtenu que la date d'application provisoire de l'accord soit reportée du 28 octobre 2007, comme initialement prévu, au 30 mars 2008.

L'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part (ci-après : l'Accord), a été signé le 30 avril 2007 lors du sommet UE-US.

### **La portée de l'Accord**

L'Accord vise à se substituer aux accords aériens bilatéraux conclus entre les Etats membres et les Etats-Unis.

Il peut être considéré comme un premier pas important dans la voie d'un marché transatlantique intégré du transport aérien. Son principal effet sera d'étendre substantiellement les possibilités, pour les compagnies aériennes des deux Parties d'exploiter des liaisons transatlantiques. Pour les compagnies européennes il offrira la possibilité nouvelle de permettre des exploitations depuis n'importe quel point européen et plus uniquement depuis leur propre territoire. Le nombre de vols, de routes et de destinations devient totalement libre de même que la fixation des tarifs.

Dit mandaat somde de materies op die in aanmerking kwamen voor onderhandeling : toegang tot de markt, eigendom en zeggenschap, verhuuring, samenhangende bepalingen inzake concurrentieregels, beveiliging en institutionele bepalingen.

Dit mandaat kadert niet alleen in een context van communautaire verworvenheden sedert de invoering vanaf 1990 van maatregelen tot liberalisering van het luchtvervoer, maar beantwoordt ook aan de wens van de Commissie om een extern beleid op het gebied van luchtvaart te ontwikkelen.

Het is bovendien het eerste onderhandelingsmandaat dat de Europese Commissie kreeg om over een algemene overeenkomst met een derde land te onderhandelen.

### **Verloop van de onderhandelingen**

De onderhandelingen tussen beide Partijen zijn officieel begonnen ter gelegenheid van de Top EU-VS in Washington op 25 juni 2003.

Na elf werkvergaderingen en twee onderhandelingszittingen werd op 2 maart 2007 een akkoord bereikt.

De Raad gaf zijn politiek akkoord over de tekst op 22 maart 2007.

Tegelijkertijd werd de eerdere voorlopige vastgelegde toepassingsdatum van 28 oktober 2007 naar 30 maart 2008 verschoven.

De Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds (hierna : de Overeenkomst), werd tijdens de Top EU-VS op 30 april 2007 ondertekend.

### **Draagwijdte van de Overeenkomst**

De Overeenkomst moet de bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen de lidstaten en de Verenigde Staten vervangen.

Ze is een belangrijke eerste stap naar de oprichting van een geïntegreerde trans-Atlantische luchtvervoermarkt. Ze breidt aanzienlijk de mogelijkheid uit voor de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen om trans-Atlantische vluchten te exploiteren. Ze biedt de Europese luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid aan om nu vluchten in te leggen vanuit elk Europees punt en niet enkel vanuit hun eigen grondgebied. Het aantal vluchten, routes en bestemmingen kan totaal vrij worden bepaald alsmede de tarieven.

Les compagnies aériennes tant européennes qu'américaines pourront en outre emporter du trafic entre les territoires respectifs de l'autre Partie et des destinations au-delà.

Elles ne seront toutefois pas autorisées à effectuer des vols intérieurs aux Etats-Unis pour les compagnies européennes et entre deux points situés à l'intérieur d'un même Etat européen pour les compagnies américaines. Rien n'interdit cependant à ces dernières d'assurer des liaisons entre deux pays européens.

L'Accord prévoit également des mesures de coopération au niveau de la sûreté, sécurité, concurrence, environnement et aides d'Etats.

La question des investissements étrangers dans les compagnies aériennes constituait l'un des points difficiles des négociations et n'a pas été véritablement résolue dans cet accord de première étape.

L'article 21 énumère une liste non exhaustive « de points qui présentent un intérêt prioritaire » et qui devaient être débattus dans une seconde phase de négociation.

### Les bénéfices attendus

L'Union européenne et les États-Unis constituent les plus grands marchés au monde pour le transport aérien puisqu'ils représentent à eux deux 60 % de la totalité du trafic aérien. L'Accord met fin à toute entrave d'accès au marché pour les compagnies aériennes des deux parties désireuses d'exploiter des vols transatlantiques, ce qui dopera la concurrence et la création d'emplois et contribuera à faire baisser les tarifs aériens. D'après les services de la Commission européenne, cet Accord serait de nature à permettre la création de 80.000 emplois des deux côtés de l'Atlantique ainsi que de générer 12 milliards d'euro de bénéfices.

Une plus grande convergence des règles pourrait entraîner également une baisse importante des coûts, à la fois pour le secteur et pour les autorités. La coopération plus étroite dans le domaine de l'environnement contribuera elle à faire face aux effets négatifs de l'aviation sur le changement climatique.

## LE PROTOCOLE MODIFIANT L'ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

### Contexte

Le 24 juin 2010 le Protocole modifiant l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses

Zowel Europese als Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zullen bovendien verkeer mogen uitvoeren tussen het respectievelijke grondgebied van de andere Partij en verder gelegen bestemmingen.

Europese luchtvaartmaatschappijen mogen wel geen binnenlandse vluchten in de Verenigde Staten uitvoeren en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen mogen niet twee punten binnen een zelfde Europese lidstaat verbinden. Het is hen wel niet verboden verbindingen tussen twee Europese lidstaten te exploiteren.

De Overeenkomst bevat ook samenwerkingsmaatregelen op het gebied van beveiliging, veiligheid, concurrentie, milieu en overheidssteun.

De kwestie van de buitenlandse investeringen in de luchtvaartmaatschappijen was een van de knelpunten tijdens de onderhandelingen en kon ook niet werkelijk worden opgelost in deze eerstefase-overeenkomst.

In artikel 21 wordt daarom een niet-exhaustieve lijst opgesomd van « punten, die (...) van prioritair belang zijn » en waarover tijdens een tweede fase van de onderhandeling moet worden gedebatteerd.

### De verwachte voordelen

De Europese Unie en de Verenigde Staten vormen de grootste luchtvervoermarkten ter wereld daar ze samen 60 % van alle luchtverkeer vertegenwoordigen. De Overeenkomst stelt een eind aan alle toegangsbepalingen tot de markt voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen die trans-Atlantische vluchten willen uitvoeren en bevordert aldus de concurrentie, de werkgelegenheid en de toepassing van lagere tarieven. Volgens de diensten van de Europese Commissie zou deze Overeenkomst kunnen leiden tot het scheppen van 80.000 arbeidsplaatsen aan beide kanten van de Atlantische Oceaan en een opbrengst van 12 miljard euro.

Een grotere samenhang van de regels zou ook kunnen leiden tot een felle vermindering van de kosten, zowel voor de sector als voor de overheid. Een nauwere samenwerking inzake milieu zal overigens bijdragen tot de vermindering van de negatieve effecten van het luchtverkeer op de klimaatverandering.

## HET PROTOCOL TOT WIJZIGING VAN DE LUCHTVERVOEROVEREENKOMST

### Context

Op 24 juni 2010 werd het Protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Europese

Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part (ci-après : le Protocole) a été signé.

Comme déjà mentionné, l'Accord comportait en effet quelques restrictions concernant notamment les possibilités d'investissement réciproque dans des compagnies aériennes des deux côtés de l'Atlantique. Une libéralisation supplémentaire au niveau des droits de trafic était également souhaitée de même que davantage de convergence réglementaire.

### **Le déroulement des négociations**

En mai 2008 la Commission européenne et les Etats-Unis ont entamé les négociations préparatoires à la seconde étape.

À l'issue de huit tours de négociations, un accord a été trouvé le 25 mars 2010 sur un projet de protocole modifiant l'accord sur le transport aérien de 2007.

La conclusion de ce Protocole était d'autant plus nécessaire que, si aucun accord n'était trouvé avant le 30 novembre 2010, chaque partie était alors en droit de suspendre l'application de l'Accord initial de 2007.

### **La portée du Protocole**

Les deux parties s'engagent à poursuivre la convergence réglementaire, en matière de sécurité et de sûreté.

Ainsi, l'accord augmentera le niveau de coopération en matière de sûreté de manière à mieux attribuer les ressources pour contrer les menaces qui pèsent sur le système de transport aérien en encourageant chacune des deux parties à accorder une confiance mutuelle maximale aux mesures de sûreté prises par l'autre.

Des nouvelles règles réduiront les formalités administratives (par exemple, la reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens) et éviteront le gaspillage des ressources (par exemple, les initiatives communes en matière de sécurité, le contrôle unique de sûreté, l'aide aux passagers pendant leur voyage).

Le Protocole élargit davantage les compétences du comité mixte UE-US, l'organe chargé du suivi de la mise en oeuvre de l'accord et de la coordination des différents axes de travail sur la coopération dans le domaine de la réglementation.

Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds (hierna : het Protocol), ondertekend.

Zoals reeds aangehaald, omvatte de Overeenkomst immers enkele beperkingen met name betreffende de wederzijdse investeringsmogelijkheden in luchtvaartmaatschappijen aan weerszijden van de Atlantische oceaan. Een bijkomende liberalisering op het niveau van de vervoersrechten was eveneens wenselijk, evenals meer convergentie op reglementair gebied.

### **Verloop van de onderhandelingen**

In mei 2008 hebben de Europese Commissie en de Verenigde Staten de onderhandelingen ter voorbereiding van de tweede fase opgestart.

Na afloop van acht onderhandelingsrondes werd er op 25 maart 2010 een akkoord bereikt over een ontwerpprotocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst van 2007.

Het sluiten van dit Protocol was eens te meer nodig, daar indien er geen akkoord was bereikt vóór 30 november 2010, elke verdragsluitende partij het recht had om de toepassing van de oorspronkelijke Overeenkomst van 2007 op te schorten.

### **Draagwijdte van het Protocol**

Beide partijen verbinden zich ertoe de réglementaire convergentie inzake veiligheid en beveiliging voort te zetten.

Op die manier zal het akkoord het samenwerkingsniveau inzake beveiliging verhogen waardoor de middelen beter worden toegekend en men zich ook beter kan verweren tegen de dreigingen die het luchtvervoer belasten. Zo kan elk van beide partijen maximaal vertrouwen stellen in de beveiligingsmaatregelen die de andere partij heeft genomen.

Nieuwe regels zullen de administratieve formaliteiten (bijvoorbeeld de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen) beperken, en ze zullen verspilling van middelen (dankzij bijvoorbeeld de gemeenschappelijke initiatieven op het vlak van veiligheid, de « one-stop security », de hulp aan passagiers tijdens hun reis) vermijden.

Het Protocol zorgt voor de verdere verruiming van het gemengd comité EU-VS, dit is de organisatie belast met het toezicht op de uitvoering van het akkoord en de samenwerking van de diverse actielijnen inzake de samenwerking op het gebied van de reglementering.

Le Protocole renforce en outre la coopération dans le domaine de l'environnement (telle que les systèmes d'échange de droits d'émission), en incitant à une plus grande transparence des mesures de lutte contre le bruit à proximité des aéroports et en favorisant des technologies, des carburants et des modes de gestion du trafic aérien plus respectueux de l'environnement. Une déclaration commune sur la coopération dans le domaine de l'environnement est annexée.

Pour la première fois dans l'histoire de l'aviation, un accord comprend aussi un article consacré à la dimension sociale des relations entre l'UE et les États-Unis dans le domaine du transport aérien.

Dans le domaine commercial, cet accord permet des avancées notables.

L'élargissement de l'accès des compagnies aériennes de l'UE au programme « Fly America », réservé aux compagnies américaines, est tout d'abord assuré.

Des droits commerciaux supplémentaires seront également échangés à l'avenir, à condition que la législation soit modifiée sur les deux aspects suivants : les règles en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes et la lutte contre le bruit à proximité des aéroports.

Actuellement, les participations étrangères à la propriété des compagnies aériennes américaines sont limitées à 25 % des droits de vote. Si les États-Unis modifient leur législation à cet égard, l'UE autorisera, par réciprocité, les ressortissants des États-Unis à détenir une participation majoritaire dans des compagnies aériennes de l'UE.

Sous réserve de modifications législatives dans l'UE concernant l'introduction de restrictions liées aux nuisances sonores à proximité des aéroports, les compagnies aériennes de l'UE obtiendront des droits supplémentaires (de septième liberté) pour l'exploitation de liaisons entre les États-Unis et différents pays non européens. De plus, un certain nombre d'obstacles aux investissements de l'UE dans des compagnies aériennes de pays tiers seront éliminés. Des droits comparables seront accordés aux compagnies aériennes des États-Unis lorsque la législation américaine autorisera que des investisseurs de l'UE prennent une participation majoritaire dans des compagnies aériennes des États-Unis.

A ce stade, il n'y a toutefois toujours aucun accord sur l'échange de droits de cabotage, à savoir la possibilité pour les transporteurs européens de commercialiser des secteurs domestiques intra-américains et pour les transporteurs américains de droits équivalents sur des secteurs domestiques à l'intérieur d'un Etat Membre.

Het Protocol versterkt verder de samenwerking op milieugebied (zoals de emissie-uitwisselingssystemen), door aan te sporen tot een grotere transparantie van de maatregelen in de strijd tegen de geluidsoverlast in de buurt van luchthavens en door in het luchtverkeer de toepassing van technologieën, brandstoffen en beheermethodes die het milieu meer respecteren, te bevorderen. Een gemeenschappelijke verklaring over de samenwerking op milieugebied werd als bijlage toegevoegd.

Voor het eerst in de geschiedenis van de luchtvaart, omvat een verdrag ook een artikel gewijd aan de sociale dimensie van de betrekkingen tussen de EU en de Verenigde Staten op het vlak van luchtvervoer.

Dankzij het dit akkoord kan er op handelsgebied merkbaar vooruitgang worden geboekt.

De verruiming van de toegang voor luchtvaartmaatschappijen van de EU tot het « Fly America »-programma, voorbehouden aan de Amerikaanse maatschappijen is voortaan verzekerd.

De bijkomende commerciële rechten zullen in de toekomst eveneens worden uitgewisseld, op voorwaarde dat de wetgeving wordt aangepast voor de twee volgende aspecten : de regels inzake het eigendom van en het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen en de strijd tegen de geluidsoverlast in de buurt van luchthavens.

Momenteel zijn de buitenlandse aandeelhouders in het eigendom van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen beperkt tot 25 % van de stemgerechtigde aandeelhouders. Indien de Verenigde Staten hun wetgeving hieromtrent wijzigen, dan zal de EU in ruil aan de onderdanen van de Verenigde Staten toestaan om een meerderheidsaandeel te bezitten in de luchtvaartmaatschappijen van de EU.

Onder voorbehoud van wetswijzigingen in de EU over de invoering van beperkingen in verband met de geluidshinder in de buurt van luchthavens, zullen de luchtvaartmaatschappijen van de EU bijkomende rechten (zevenvrijheidsrechten) krijgen voor de exploitatie van de verbindingen tussen de Verenigde Staten en verschillende niet-Europese landen. Daarbovenop zullen een aantal hinderpalen voor de investeringen door de EU in luchtvaartmaatschappijen van derde landen worden opgeheven. Vergelijkbare rechten zullen worden verleend aan de luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten wanneer de Amerikaanse wetgeving zal toelaten dat investeerders uit de EU een meerderheidsaandeel verwerven in luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten.

In dit stadium is er echter nog geen enkel akkoord over de uitwisseling van cabotagerechten. Dit is de mogelijkheid voor Europese transporteurs om de intra-Amerikaanse huishoudelijke sector te commercialiseren en om gelijkwaardige rechten te geven aan de Amerikaanse transporteurs voor de huishoudelijke sectoren binnen een lidstaat.

## Les bénéfices attendus

Le Protocole apporte de nombreux avantages tant aux consommateurs qu'aux transporteurs aériens mais également à l'économie en général. Ils avaient déjà été valorisés, à plusieurs milliards d'euros par an, lors de la négociation de l'accord de première étape.

Une autre étude suggère qu'en poursuivant la convergence réglementaire dans le domaine du transport aérien, les coûts pour le secteur pourraient être sensiblement réduits. De même, une meilleure rentabilité du secteur du transport aérien pourrait résulter de la modification de la structure du marché en Europe et aux États-Unis.

L'inclusion d'un article sur la dimension sociale garantit que la poursuite de l'ouverture du marché sera assortie de normes du travail élevées et que les droits des travailleurs ne seront pas remis en cause par les possibilités créées par le protocole. Dans le Protocole, les deux parties s'engagent fermement à limiter ou à réduire les incidences environnementales de l'aviation internationale. Une coopération accrue visant à limiter les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement et le changement climatique permettra d'atténuer les éventuels effets indésirables sur l'environnement découlant du Protocole.

## II. Commentaire article par article

### L'ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

L'Accord comporte vingt-six articles ainsi que cinq annexes et deux déclarations communes qui font partie intégrante de l'Accord.

#### L'Accord

L'article 1<sup>er</sup> définit les termes employés dans l'Accord.

L'article 2 pose le principe général de concurrence loyale et équitable qui doit être assurée par chacune des Parties aux transporteurs de l'autre Partie.

L'article 3 définit les droits accordés par chacune des Parties pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre Partie. En l'espèce, l'Accord a pour effet de lever les restrictions sur les liaisons internationales entre l'Union européenne et les États-Unis (droits de troisième et de quatrième libertés) et sur les liaisons au-delà de l'Union européenne et des États-Unis (droits de cinquième liberté). Les transporteurs européens bénéficient également du droit de septième liberté

## De verwachte voordelen

Het Protocol biedt tal van voordelen zowel voor de consumenten als voor de luchtvaartmaatschappijen, maar ook voor de economie in het algemeen. Deze voordelen werden al gevaloriseerd voor meerdere miljarden euro's per jaar bij de onderhandeling van de overeenkomst van de eerste fase.

Een ander onderzoek suggereert dat met de voortzetting van de reglementaire convergentie op het gebied van luchtvervoer, de kosten voor de sector gevoelig kunnen worden verminderd. Ook kan een betere rentabiliteit van de luchtvervoerssector resulteren in de wijziging van de marktstructuur in Europa en in de Verenigde Staten.

De invoeging van een artikel over de sociale dimensie garandeert dat de voortzetting van de opening van de markt gepaard zal gaan met verhoogde arbeidsnormen en dat de rechten van de werknemers niet zullen worden aangetast ingevolge de nieuwe mogelijkheden die uit het protocol voortvloeien. In het Protocol verbinden beide partijen zich ertoe om de milieu-impact van de internationale luchtvaart sterk te beperken of te verminderen. Een versterkte samenwerking teneinde de gevolgen van de internationale luchtvaart op het milieu en op de klimaatsverandering te beperken, zal toelaten om de eventuele ongewenste effecten op het milieu die voortvloeien uit het Protocol te verminderen.

## II. Artikelsgewijze toelichting

### DE LUCHTVAARTOVEREENKOMST

De Overeenkomst bevat zesentwintig artikels alsmede vijf bijlagen en twee gezamenlijke verklaringen die integraal deel uitmaken van de Overeenkomst.

#### De Overeenkomst

Artikel 1 definieert de belangrijkste termen die in de Overeenkomst worden gebruikt.

Artikel 2 legt het algemeen principe vast van eerlijke en gelijke mededinging dat door elke Partij ten overstaan van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij moet worden gewaarborgd.

Artikel 3 definieert de door elke Partij verleende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij. De Overeenkomst heft de beperkingen betreffende de internationale vluchten tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten (derde- en vierdevrijheidsrechten) en de vluchten buiten de Europese Unie en de Verenigde Staten (vijfdevrijheidsrechten) op. De Europese luchtvaartmaatschappijen krijgen ook zevenvrijheidsrechten voor vrachtdiensten,

pour les services tout-cargo, sans que les transporteurs américains bénéficient d'un droit équivalent.

Les articles 4 et 5 définissent le régime applicable à la délivrance et à la révocation des autorisations d'exploitation et des agréments techniques par chacune des Parties.

L'article 6 est relatif à la propriété, aux investissements et au contrôle. Il renvoie pratiquement aux dispositions et arrangements contenus dans l'annexe 4 à l'Accord.

L'article 7 porte sur l'application des dispositions législatives et réglementaires de chacune des Parties aux aéronefs de l'autre Partie lorsqu'ils entrent, séjournent ou quittent le territoire de la première Partie.

L'article 8 organise la coopération entre les Parties dans le domaine de la sécurité.

L'article 9 organise la coopération et les échanges entre chacune des Parties, dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

L'article 10 définit le régime applicable aux activités commerciales des transporteurs de chacune des Parties sur le territoire de l'autre, aux fins de la promotion et de la vente de services aériens. Les dispositions de cet article ont pour effet de libéraliser les accords commerciaux entre les transporteurs de chacune des Parties, notamment les accords de réservation de capacité ou de partage de code, ainsi que les accords de franchisage ou de marque dans les conditions fixées à l'annexe 5.

L'article 11 porte sur les exemptions en matière de droits de douane et de taxes que s'accordent mutuellement les Parties.

L'article 12 définit le régime des redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie aux transporteurs aériens de l'autre Partie.

L'article 13 établit la liberté de tarification des services aériens, sous réserve, s'agissant des tarifs appliqués par un transporteur aérien des Etats-Unis aux services exploités sur le territoire communautaire, du respect de la réglementation européenne applicable.

L'article 14 organise une procédure de concertation en cas de contestation par l'une des Parties d'une subvention ou d'une aide d'Etat que l'autre Partie accorderait ou envisagerait d'accorder.

L'article 15 organise la coopération réglementaire entre les Parties dans le domaine de la protection de l'environnement.

Conformément à l'article 16, les Parties se réservent la faculté de se concerter sur les questions liées à la protection des consommateurs.

zonder dat de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen van dezelfde rechten genieten.

De artikelen 4 en 5 leggen de regels vast voor de uitreiking en de intrekking van exploitatie- en technische vergunningen door elke Partij.

Artikel 6 regelt andere kwesties in verband met eigendom, investering en zeggenschap. Het verwijst in feite naar de bepalingen en regelingen in bijlage 4 bij de Overeenkomst.

Artikel 7 heeft betrekking op de toepassing van de wetten en voorschriften van elke Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit en het verblijf op haar grondgebied van luchtvaartuigen van de andere Partij.

Artikel 8 regelt de samenwerking op het gebied van de veiligheid tussen de Partijen.

Artikel 9 regelt de samenwerking en de uitwisselingen tussen de Partijen op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 10 definieert het stelsel dat van toepassing is op de commerciële gelegenheden van de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij op het grondgebied van de andere Partij, voor de promotie en verkoop van luchtvervoer. De bepalingen van dit artikel liberaliseren de handelsakkoorden tussen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen, inzonderheid over de reservering van capaciteit, gedeelde codes en de franchise- of brandingovereenkomsten onder de voorwaarden van bijlage 5.

Artikel 11 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en -heffingen die wederzijds door de Partijen worden toegekend.

Artikel 12 definieert het stelsel van gebruikerslasten die door de bevoegde autoriteiten of -instanties van een Partij aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij mogen worden opgelegd.

Artikel 13 bepaalt dat de tarieven vrij mogen worden vastgesteld op voorwaarde dat luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten tarieven vastleggen overeenkomstig de Europese regelgeving wanneer zij diensten op het grondgebied van de Europese Unie uitvoeren.

Artikel 14 organiseert een overlegprocedure bij betwisting door een Partij van een overheids subsidie of -steun die de andere Partij toekent of zou willen toekennen.

Artikel 15 organiseert de reglementaire samenwerking tussen de Partijen op het gebied van milieubescherming.

Overeenkomstig artikel 16 behouden de Partijen zich het recht voor overleg te plegen over kwesties inzake consumentenbescherming.

L'article 17 reconnaît aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation en activité sur le territoire de l'une des Parties le droit d'opérer sur le territoire de l'autre Partie.

L'article 18 établit un comité mixte, composé de représentants de chacune des Parties. Ce comité est chargé de développer la coopération entre les Parties, d'examiner la mise en oeuvre de l'Accord et, le cas échéant, de tenter de résoudre des questions liées à l'interprétation ou à l'application de l'Accord.

L'article 19 organise la procédure d'arbitrage qui peut être mise en oeuvre pour résoudre un différend relatif à l'application ou à l'interprétation de l'Accord lorsqu'il n'a pu être résolu par le comité mixte établi à l'article 18.

L'article 20 organise la coopération entre les autorités de la concurrence de chaque Partie. Le champ de cette coopération est précisé dans l'annexe 2 à l'Accord.

L'article 21 contient un engagement des deux Parties à entamer des négociations en vue de poursuivre l'ouverture de l'accès aux marchés dans le cadre d'un accord de seconde étape. Ce dernier devrait notamment porter en priorité sur la poursuite de la libéralisation des droits de trafic et les opportunités supplémentaires d'investissements étrangers. Les négociations en vue d'un accord de seconde étape doivent être engagées au plus tard soixante jours après l'entrée en vigueur de l'Accord. Les Parties se réservent le droit de suspendre certains droits prévus dans l'Accord, faute de progrès de la négociation dans un délai déterminé.

Conformément à l'article 22, les accords bilatéraux existants entre les Etats membres et les Etats-Unis sont suspendus à compter de l'application provisoire de l'Accord communautaire, puis remplacés à compter de son entrée en vigueur.

Les articles 23 à 26 contiennent les dispositions d'usage relatives à la dénonciation, à l'enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à l'application provisoire et à l'entrée en vigueur de l'Accord. En particulier, l'article 25 prévoit une application provisoire de l'Accord à compter du 30 mars 2008.

## Les annexes

L'annexe 1 énumère ceux des accords bilatéraux signés entre les Etats membres et les Etats-Unis qui se trouvent suspendus et remplacés par l'Accord, conformément à l'article 22.

L'annexe 2 porte sur la coopération entre le ministère des Transports américain et la Commission européenne,

Overeenkomstig artikel 17 zijn de op het grondgebied van een Partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen gerechtigd om deze op het grondgebied van de andere Partij te gebruiken.

Artikel 18 richt een gemengd comité bestaande uit vertegenwoordigers van elk der Partijen op. Het comité ontwikkelt de samenwerking tussen de Partijen, toetst de algehele uitvoering van de Overeenkomsten tracht, waar nodig, oplossingen te vinden voor vragen met betrekking tot de interpretatie of toepassing van de Overeenkomst.

Artikel 19 organiseert de arbitrageprocedure die nodig kan zijn om geschillen met betrekking tot de toepassing of uitlegging van de Overeenkomst op te lossen wanneer het in artikel 18 bedoelde gemengd comité geen uitsluitsel kan geven.

Artikel 20 organiseert de samenwerking tussen de mededingingsautoriteiten van elke Partij. Bijlage 2 bij de Overeenkomst bepaalt de toepassings sfeer van deze samenwerking.

In artikel 21 verbinden beide Partijen zich ertoe te onderhandelen met het oog op een tweedefaseovereenkomst voor de verdere opening van de toegang tot markten. De tweedefaseovereenkomst zal de nadruk leggen op een verdere liberalisering van de verkeersrechten en op meer mogelijkheden voor buitenlandse investeringen. De onderhandelingen over de tweedefaseovereenkomst moeten uiterlijk 60 dagen na de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst beginnen. De Partijen behouden zich het recht voor bepaalde in deze Overeenkomst vastgestelde rechten op te schorten indien de onderhandelingen niet vorderen binnen een bepaalde termijn.

Overeenkomstig artikel 22 worden de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en de Verenigde Staten opgeschort gedurende de periode van voorlopige toepassing van deze Overeenkomst en vanaf de datum van haar inwerkingtreding worden ze erdoor vervangen.

De artikelen 23 tot 26 bevatten de gewoonlijke bepalingen betreffende de beëindiging, de registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de voorlopige toepassing en de inwerkingtreding van de overeenkomst. Artikel 25 voorziet speciaal in een voorlopige toepassing van de Overeenkomst met ingang van 30 maart 2008.

## De bijlagen

Bijlage 1 geeft een lijst van de bilaterale overeenkomsten tussen de Verenigde Staten en de lidstaten die worden opgeschort en vervangen door deze Overeenkomst krachtens artikel 22.

Bijlage 2 beschrijft de samenwerking tussen het Department of Transportation van de Verenigde Staten van



conformément à l'article 20. Elle en précise l'objet et les modalités.

L'annexe 4 porte sur la propriété, les investissements et le contrôle des compagnies aériennes. La législation américaine dispose qu'un étranger ne peut détenir plus de 25 % des actions à droit de vote d'une compagnie américaine et qu'il ne peut la contrôler. Dans ce cadre cependant, les dispositions de l'annexe prévoient que :

- la détention par des ressortissants d'un ou de plusieurs États membres de 25 % des actions avec droit de vote et/ou de 49,9 % du capital total d'un transporteur aérien des États-Unis n'est pas considérée en soi comme constitutive d'un contrôle dudit transporteur;
- la détention par des ressortissants d'un ou de plusieurs États membres de 50 % ou plus du capital total d'un transporteur aérien des États-Unis n'est pas présumée constituer un contrôle dudit transporteur;
- l'Union européenne peut se réserver le droit de limiter les investissements en actions avec droit de vote, réalisés par des ressortissants des États-Unis dans des compagnies européennes;
- les États-Unis ne pourront s'opposer aux activités de transporteurs aériens d'un État tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ces transporteurs serait détenu par des investisseurs ressortissants de l'Union européenne;
- les États-Unis ne mettront pas en cause les services aériens assurés par des compagnies aériennes qui seraient contrôlées par des ressortissants des pays de l'Espace aérien commun européen (EACE) non-membres de l'Union.

L'annexe 5 définit les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie ont le droit de conclure des accords de franchisage ou de marque, conformément à l'article 10.

#### **LE PROTOCOLE MODIFIANT L'ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN**

Le Protocole modifiant l'accord aérien de 2007 comporte 10 articles, une annexe sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers et une Déclaration commune sur la coopération dans le domaine de l'environnement. Il fait également état de l'intention des Parties d'élargir l'Accord, à travers des protocoles additionnels, à la Norvège et l'Islande.

Amerika en de Europese Commissie, overeenkomstig artikel 20. De bijlage legt het doel en de procedure van deze samenwerking vast.

Bijlage 4 handelt over eigendom van, investering in en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen. De Amerikaanse wetgeving stelt dat een buitenlandse onderdaan niet meer dan 25 % van de aandelen met stemrecht van een Amerikaanse maatschappij mag bezitten en dat het verboden is voor buitenlands onderdaan de feitelijke zeggenschap over een Amerikaanse maatschappij te hebben. De bijlage bepaalt verder het volgende :

- de eigendom door onderdanen van een lidstaat of lidstaten van 25 % van de aandelen met stemrecht en/of 49,9 % van alle aandelen van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij wordt op zich niet beschouwd als zeggenschap over die maatschappij;
- de eigendom door onderdanen van een lidstaat of lidstaten van 50 % of meer van alle aandelen van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij wordt op zich niet beschouwd als zeggenschap over die maatschappij;
- de Europese Unie kan zich het recht voorbehouden om investeringen in aandelen met stemrecht in communautaire luchtvaartmaatschappijen door onderdanen van de Verenigde Staten te beperken;
- de Verenigde Staten zullen zich niet mogen verzetten tegen de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen van een derde land, omdat een wezenlijk deel van de eigendom van die maatschappijen bij investeerders, onderdanen van de Europese Unie, berust;
- de Verenigde Staten zullen zich niet verzetten tegen luchtdiensten die worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen waarover onderdanen van landen die deel uitmaken van de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECCA), maar niet van de Europese Unie, de feitelijke zeggenschap hebben.

Bijlage 5 stelt de voorwaarden vast voor het sluiten van franchise- of brandingovereenkomsten door de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij, overeenkomstig artikel 10.

#### **HET PROTOCOL TOT WIJZIGING VAN DE LUCHTVERVOEROVEREENKOMST**

Het Protocol tot wijziging van de luchtvaartvereenkomst van 2007 omvat 10 artikelen, een bijlage over de eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen, en een gemeenschappelijk verklaring over de samenwerking op milieugebied. Het vermeldt tevens de intentie van de partijen om de Overeenkomst door middel van bijkomende protocollen te verruimen naar Noorwegen en IJsland.

## Le Protocole

L'article 1<sup>er</sup> redéfinit deux expressions.

L'article 2 référence un nouvel article relatif à la reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires (conformité et citoyenneté des transporteurs aériens).

L'article 3 a pour but de replacer intégralement l'article 15 concernant l'environnement. Il reconnaît l'importance de protéger l'environnement et établit que les Parties s'accorderont pour limiter les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement en adoptant le principe de l'approche équilibrée. Il traite également de restriction d'exploitation fondée sur le bruit dans les aéroports.

L'article 4 introduit la dimension sociale.

L'article 5 remplace plusieurs paragraphes de l'article 18 relatif au fonctionnement du comité mixte.

L'article 6 permet la suppression de l'article 21 et son remplacement. Il s'agit d'y lister les nouvelles possibilités en regard de l'accès au marché, de prises de participation majoritaire dans des compagnies aériennes, de restrictions d'exploitation fondées sur le bruit dans les aéroports.

Ces nouvelles possibilités sont conditionnées par des avancées législatives que le comité mixte a pour mission de surveiller.

L'article 7 établit les nouveaux droits pour les transporteurs aériens européens concernant les services de transport achetés par le gouvernement des Etats-Unis (« Fly America »).

L'article 8 précise que l'annexe au Protocole relatif à la propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers constitue l'annexe 6 de l'Accord.

L'article 9 concerne l'application provisoire de ce Protocole. Il définit que dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent Protocole, dans la mesure permise par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature.

L'article 10 fixe la date d'entrée en vigueur du Protocole.

## La Déclaration commune

La Déclaration commune en matière de coopération environnementale permet aux deux Parties de réaffirmer qu'il

## Het Protocol

Artikel 1 herdefinieert twee uitdrukkingen.

Artikel 2 verwijst naar een nieuw artikel in verband met de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen (deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen).

Artikel 3 strekt ertoe artikel 15 betreffende het milieu volledig te vervangen. Dit artikel erkent het belang van milieubescherming en stelt dat de partijen overeenkomen om de gevolgen van de internationale luchtvaart op het milieu te beperken door het richtsnoer inzake de evenwichtige benadering te hanteren. Dit artikel behandelt tevens de exploitatiebeperking die gebaseerd is op de geluidshinder in luchthavens.

Artikel 4 introduceert de sociale dimensie.

Artikel 5 vervangt meerdere paragrafen van artikel 18 betreffende de werking van het gemengd comité.

Artikel 6 maakt de schorsing en vervanging van artikel 21 mogelijk. Het gaat erom de nieuwe mogelijkheden met betrekking tot de toegang tot de markt, het verwerven van een meerderheidsaandeel in de luchtvaartmaatschappijen en de exploitatiebeperkingen ingevolge de geluids-overlast rond luchthavens, op te lijsten.

Deze nieuwe mogelijkheden worden bepaald door de wetgevende ontwikkelingen en het gemengd comité heeft de opdracht hier toezicht op te houden.

Artikel 7 stelt de nieuwe rechten inzake de vervoersdiensten die door de overheid van de Verenigde Staten (« Fly America ») zijn aangekocht, op voor de Europese luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 8 verduidelijkt dat de bijlage bij het protocol houdende het eigendom van en het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen van een derde staat bijlage 6 van de Overeenkomst vormt.

Artikel 9 betreft de voorlopige toepassing van dit Protocol. Het bepaalt dat in afwachting van zijn inwerkingtreding de partijen overeenkomen dat vanaf de datum van ondertekening voorlopig nog het huidige Protocol zal worden toegepast en dit in de mate waarin de toepasbare nationale wetgeving dit toelaat.

Artikel 10 bepaalt de datum van de inwerkingtreding van het Protocol.

## De Gezamenlijke Verklaring

De Gezamenlijke verklaring inzake samenwerking op milieugebied laat beide partijen toe om opnieuw te bevesti-

est primordial de limiter les incidences environnementales de l'aviation internationale et d'exprimer leur ferme volonté de collaborer dans ce domaine. Elles ont fait notamment part de leur engagement commun en faveur des objectifs environnementaux établis lors de la 35<sup>ème</sup> Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

### III. Caractère mixte

Sur le plan interne belge, les dispositions de cet Accord et du Protocole relèvent aussi bien de la compétence fédérale que des Régions.

Conformément à la Loi spéciale relative à la Réforme institutionnelle (LSRI) les Régions sont compétentes pour « l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National » ainsi qu'en matière d'environnement.

Par conséquent les parlements compétents doivent donner leur assentiment aux présent textes avant que la Belgique ne puisse procéder à sa ratification

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

gen dat het van primordiaal belang is dat de milieu-impact van de internationale luchtvaart wordt beperkt, en het biedt hen de kans om uitdrukking te geven aan hun sterke wil tot samenwerking op dit gebied. De partijen wijzen in het bijzonder op hun gemeenschappelijk engagement met betrekking tot de milieudoelstellingen die bij de 35<sup>ste</sup> Vergadering van de Internationale Luchtvaartorganisatie (ICAO) werden opgesteld.

### III. Gemengd karakter

Op het interne Belgische vlak vallen de bepalingen van de Overeenkomst en het Protocol zowel onder de bevoegdheid van de federale overheid als van de Gewesten.

Overeenkomstig de Bijzondere wet tot Hervorming der instellingen (BWHI), zijn de Gewesten bevoegd voor « de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal » evenals inzake milieu.

Bijgevolg dienen de bevoegde parlementen hun instemming te verlenen met voorliggende teksten voordat België tot ratificatie ervan kan overgaan.

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOU MIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ÉTAT**

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment :**

**à l'Accord sur le transport aérien entre  
la Communauté européenne et ses Etats membres,  
d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part,  
signé à Washington le 30 avril 2007,  
et au Protocole modifiant l'accord  
sur le transport aérien entre la Communauté  
européenne et ses Etats membres, d'une part,  
et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part,  
signé à Bruxelles le 24 juin 2010**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2*

Sortiront leur plein et entier effet :

- l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Washington le 30 avril 2007, et
- le Protocole modifiant l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles le 24 juin 2010.

Bruxelles, le

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique, de la Coopération au Développement et de la Statistique régionale,

Charles PICQUÉ

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE  
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES  
VAN DE RAAD VAN STATE**

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met :**

**de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de  
Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds,  
en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds,  
ondertekend in Washington op 30 april 2007,  
en het Protocol tot wijziging van  
de luchtvervoerovereenkomst tussen  
de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds,  
en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds,  
ondertekend in Brussel op 24 juni 2010**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2*

Zullen volkomen gevolg hebben :

- de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Washington op 30 april 2007, en
- het Protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 24 juni 2010.

Brussel,

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking en Gewestelijke Statistiek,

Charles PICQUÉ

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget et des Relations extérieures, le 18 juillet 2012, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Washington le 30 avril 2007, et au Protocole modifiant l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles le 24 juin 2010 », a donné l'avis (n° 51.749/2/V) suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

### FORMALITÉS PRÉALABLES

Conformément à l'article 6, § 2, de l'ordonnance du 8 septembre 1994 « portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale », l'avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Washington le 30 avril 2007, et au Protocole modifiant l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles le 24 juin 2010 », doit être soumis à l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il résulte de la lettre de demande d'avis adressée au Premier Président du Conseil d'État que l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a été demandé le 29 juin 2012 mais ne figure pas dans les documents joints à la demande d'avis.

Au cas où l'avis amènerait l'auteur de l'avant-projet à amender celui-ci, la section de législation du Conseil d'État devrait être à nouveau saisie de l'avant-projet amendé.

### EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

1. Selon l'exposé des motifs (1) :

« Les négociations entre les deux Parties ont été officiellement lancées à la faveur du sommet UE-US tenu à Washington le 25 juin 2003.

Le 2 mars 2007, un accord a été trouvé, à l'issue de onze réunions de travail et de deux sessions de négociation.

Le Conseil a marqué, le 22 mars 2007, un accord politique sur le texte.

À cette occasion, des États membres ont obtenu que la date d'application provisoire de l'accord soit reportée du 28 octobre 2007, comme initialement prévu, au 30 mars 2008.

(1) Exposé des motifs : « Le déroulement des négociations ».

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, tweede vakantiekamer, op 18 juli 2012 door de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Financiën, Begroting en Externe Betrekkingen hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Washington op 30 april 2007, en het Protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 24 juni 2010 », heeft het volgende advies (nr. 51.749/2/V) gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

### VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Overeenkomstig artikel 6, § 2, van de ordonnantie van 8 september 1994 « houdende oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » moet het voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Washington op 30 april 2007, en het Protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 24 juni 2010 », ter advies worden voorgelegd aan de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Uit de brief met de adviesaanvraag gericht aan de Eerste Voorzitter van de Raad van State blijkt dat het advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 29 juni 2012 is aangevraagd, maar het bevindt zich niet bij de stukken gevoegd bij de adviesaanvraag.

Ingeval het voorontwerp door de steller ervan gewijzigd zou worden als gevolg van dit advies, dient het gewijzigde voorontwerp opnieuw te worden voorgelegd aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State.

### ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

1. In de memorie van toelichting (1) staat te lezen :

« De onderhandelingen tussen beide Partijen zijn officieel begonnen ter gelegenheid van de Top EU-VS in Washington op 25 juni 2003.

Na elf werkvergaderingen en twee onderhandelingssessies werd op 2 maart 2007 een akkoord bereikt.

De Raad gaf zijn politiek akkoord over de tekst op 22 maart 2007.

Tegelijkertijd werd de eerdere voorlopige vastgelegde toepassingsdatum van 28 oktober 2007 naar 30 maart 2008 verschoven.

(1) Memorie van toelichting, « Verloop van de onderhandelingen ».

L'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part (ci-après : l'Accord), a été signé le 30 avril 2007 lors du sommet UE-US. ».

Il s'agit de la mise en œuvre de l'article 25 du traité auquel l'avant-projet porte assentiment.

Dans l'avis 45.971/3 donné le 24 février 2009 sur un avant-projet devenu le décret (flamand) du 30 avril 2009 portant assentiment au même accord <sup>(2)</sup>, la section de législation a formulé l'observation suivante :

(Traduction)

« En vertu de l'article 25, 1), de l'Accord, les parties conviennent d'appliquer l'Accord à partir du 30 mars 2008, « dans l'attente de l'entrée en vigueur ». Il s'agit par conséquent d'une application provisoire en attendant l'entrée en vigueur de l'Accord.

En vertu de l'article 167, § 3, de la Constitution, les traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment du Parlement concerné <sup>(3)</sup>.

Une application à titre provisoire de l'Accord anticipe cet assentiment du Parlement flamand et place celui-ci devant l'alternative suivante : soit ratifier l'application à titre provisoire, soit, en cas de non-ratification, mettre l'État belge dans une position délicate vis-à-vis du cosignataire de l'Accord. Ceci restreint le droit du Parlement flamand d'apprécier librement s'il peut donner ou non son assentiment.

En outre, même si l'assentiment du Parlement flamand a pour effet de confirmer ce qui a été arrêté antérieurement, l'Accord ne peut avoir d'effet en droit interne avant que cet assentiment n'ait été donné, ce qui peut être source de difficultés <sup>(4)</sup>.

Il est dès lors recommandé d'éviter à l'avenir d'inscrire dans un traité des dispositions concernant l'application provisoire. Dans l'état actuel des choses, on ne peut que recommander d'entamer et d'achever le plus vite possible la procédure d'assentiment parlementaire. ».

Cette observation vaut également pour l'avant-projet examiné tant en ce qui concerne l'article 25, 1), de l'Accord que pour l'article 9, paragraphe 1<sup>er</sup>, du protocole modificatif <sup>(5)</sup>.

2. Dans l'avis 51.061/4, donné le 2 avril 2012 sur un avant-projet de loi portant assentiment au même protocole, la section de législation a formulé l'observation suivante :

- (2) *Doc. parl.*, VI. Parl. 2008-2009, n° 2161/1, pp. 29-32.
- (3) *Note de bas de page 2 de l'avis cité* : Bien que l'article 167, § 3, de la Constitution ne porte que sur les traités réglant des matières relevant exclusivement de la compétence communautaire ou régionale, la règle qu'il énonce s'applique également aux traités dits « mixtes » vu la corrélation entre les paragraphes 2 et 4 de cet article.
- (4) *Note de bas de page 3 de l'avis cité* : Ce ne sera pas le cas uniquement s'il existe déjà dans le cadre juridique existant un fondement juridique suffisant pour une application conforme au traité dans la pratique.
- (5) Voir dans le même sens l'avis 51.034/4 donné le 28 mars 2012 sur un avant-projet de loi « portant assentiment à l'Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, fait à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2011-2012, n° 1707/1) et l'avis 51.264/4, donné le 14 mai 2012 sur un avant-projet de décret « portant assentiment au Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 ».

De Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds (hierna : de Overeenkomst), werd tijdens de Top EU-VS op 30 april 2007 ondertekend. ».

Het betreft de tenuitvoerlegging van artikel 25 van de overeenkomst waaraan het voorontwerp instemming beoogt te verlenen.

De afdeling Wetgeving heeft in advies 45.971/3, op 24 februari 2009 verstrekt over een voorontwerp dat het Vlaams decreet van 30 april 2009 houdende instemming met diezelfde overeenkomst <sup>(2)</sup> is geworden, de volgende opmerking gemaakt :

« Krachtens artikel 25, 1), van de Overeenkomst komen de Partijen « hangende de inwerkingtreding » overeen om de Overeenkomst toe te passen met ingang van 30 maart 2008. Het gaat derhalve om een voorlopige toepassing in afwachting van de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het betrokken Parlement hebben verkregen <sup>(3)</sup>.

Met een voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt vooruit gelopen op de instemming ermee van het Vlaams Parlement en wordt het Parlement voor de keuze gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel in geval van niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomene wordt bevestigd, de overeenkomst in het interne recht geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden <sup>(4)</sup>.

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden bepalingen betreffende de voorlopige toepassing in een verdrag op te nemen. Thans kan enkel worden aangeraden de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien. ».

Deze opmerking geldt eveneens voor het voorliggende voorontwerp, zowel wat betreft artikel 25, 1), van de overeenkomst, als artikel 9, lid 1, van het wijzigingsprotocol <sup>(5)</sup>.

2. De afdeling Wetgeving heeft in advies 51.061/4, op 2 april 2012 verstrekt over een voorontwerp van wet houdende instemming met datzelfde protocol, de volgende opmerking gemaakt :

- (2) *Parl. Stuk* VI. Parl. 2008-2009, nr. 2161/1, pp.29-32.
- (3) *Voetmoot 2 van het geciteerde advies* : Alhoewel artikel 167, § 3, van de Grondwet enkel betrekking heeft op de verdragen waarin aangelegenheden worden geregeld die uitsluitend tot de gemeenschaps- en gewestbevoegdheid behoren, geldt de erin opgenomen regel, gelet op de onderlinge samenhang tussen de paragrafen 2 tot 4 van dat artikel, eveneens ten aanzien van de zogenaamde « gemengde » verdragen.
- (4) *Voetmoot 3 van het geciteerde advies* : Dit is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is.
- (5) Zie, in dezelfde zin, advies 51.034/4, op 28 maart 2012 verstrekt over een voorontwerp van wet « houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, gedaan te Brussel op 25 april 2007 en te Washington op 30 april 2007 (*Parl. Stuk*, Senaat 2011-2012, nr. 1707/1), alsook advies 51.264/4, op 14 mei 2012 verstrekt over een voorontwerp van decreet « portant assentiment au Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 ».

« Le texte du Protocole « modifiant l'Accord de Transport aérien entre les États Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 », auquel l'avant-projet examiné vise à porter assentiment, est accompagné d'un document intitulé : « Protocole d'entente sur les consultations », auquel est annexé un autre document, intitulé « Appendice C – Déclaration commune en matière de coopération environnementale » (...).

L'avant-projet de loi examiné ne porte cependant pas expressément assentiment à ce Protocole d'entente sur les consultations. Le protocole modificatif auquel l'avant projet examiné vise à donner assentiment ne s'y réfère en outre pas.

Si l'intention du demandeur d'avis est bien de ne pas soumettre le Protocole d'entente sur les consultations, à l'assentiment parlementaire, il convient, pour éviter toute ambiguïté, soit de ne pas joindre ce dernier au projet de loi qui sera déposé au Sénat, soit d'indiquer clairement, notamment dans l'exposé des motifs, que ce document n'est communiqué qu'à la seule fin d'assurer une meilleure information des Chambres. ».

Cette observation vaut également pour l'avant-projet d'ordonnance examiné.

La chambre était composée de

Messieurs	Ph. QUERTAINMONT,	président de chambre,
	J. JAUMOTTE,	conseillers d'État,
Madame	C. DEBROUX,	
Messieurs	Y. DE CORDT,	assesseurs de la section de
	Chr. BEHRENDT,	législation,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été rédigé par Monsieur X. DELGRANGE, premier auditeur chef de section.

<i>Le Greffier,</i>	<i>Le Président,</i>
C. GIGOT	Ph. QUERTAINMONT

« Bij de tekst van het protocol « tot wijziging van de Luchtvervoers-overeenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007, waarmee het voorliggende voorontwerp beoogt in te stemmen, is een document gevoegd, « Memorandum van overleg » genaamd, waaraan op zijn beurt een ander document is gevoegd, met als opschrift « Aanhangsel C – Gezamenlijke verklaring inzake samenwerking op milieugebied » (...).

Het voorliggende voorontwerp van wet strekt er evenwel niet toe uitdrukkelijk instemming te verlenen aan dat memorandum van overleg. Overigens wordt in het wijzigingsprotocol waarmee het voorliggende voorontwerp van wet beoogt in te stemmen, niet verwezen naar dit memorandum.

Indien de adviesaanvrager wel degelijk de bedoeling heeft het memorandum van overleg niet *ter fine* van instemming ermee voor te leggen aan het parlement, dient men, teneinde iedere verwarring te voorkomen, dit memorandum te weren uit het ontwerp van wet dat bij de Senaat zal worden ingediend, ofwel duidelijk aan te geven, met name in de memorie van toelichting, dat dit stuk uitsluitend meegedeeld wordt met het oog op een betere voorlichting van de Kamers. ».

Deze opmerking geldt eveneens voor het voorliggende voorontwerp van ordonnantie.

De kamer was samengesteld uit

De Heren	Ph. QUERTAINMONT,	kamervoorzitter,
	J. JAUMOTTE,	staatsraden,
Mevrouw	C. DEBROUX,	
De Heren	Y. DE CORDT,	assessoren van de afdeling
	Chr. BEHRENDT,	Wetgeving,
Mevrouw	C. GIGOT,	greffier.

Het verslag werd opgesteld door de Heer X. DELGRANGE, eerste auditeur-afdelingshoofd.

<i>De Griffier,</i>	<i>De Voorzitter,</i>
C. GIGOT	Ph. QUERTAINMONT

**PROJET D'ORDONNANCE****portant assentiment :**

- 1° à l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Washington le 30 avril 2007, et
- 2° au Protocole modifiant l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles le 24 juin 2010

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures,

Après délibération,

**ARRETE :**

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2*

Sortiront leur plein et entier effet :

- l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Washington le 30 avril 2007, et
- le Protocole modifiant l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres,

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE****houdende instemming met :**

- 1° de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Washington op 30 april 2007, en
- 2° het Protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 24 juni 2010

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen,

Na beraadslaging,

**BESLUIT :**

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2*

Zullen volkomen gevolg hebben :

- de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Washington op 30 april 2007, en
- het Protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar



d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles le 24 juin 2010 (\*).

Bruxelles, le 12 juillet 2012

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique, de la Coopération au Développement et de la Statistique régionale,

Charles PICQUÉ

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 24 juni 2010 (\*).

Brussel, 12 juli 2012

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Nethheid, Ontwikkelingssamenwerking en Gewestelijke Statistiek,

Charles PICQUÉ

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

---

(\*) Le texte intégral de l'Accord et du Protocole peuvent être consultés au greffe du Parlement.

---

(\*) De volledige tekst van het Akkoord en het Protocol kunnen op de griffie van het Parlement geraadpleegd worden.





