

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

20 JUIN 2013

PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à :

**l'Accord Euro-méditerranéen
relatif aux services aériens entre
la Communauté européenne et
ses Etats membres, d'une part, et
le Royaume du Maroc, d'autre part,
fait à Bruxelles, le 12 décembre 2006**

Exposé des motifs

1. Contexte et objet de l'Accord

Négoциé par la Commission européenne à la suite d'un mandat que lui avait donné le Conseil des Ministres des transports en décembre 2004, cet accord euro méditerranéen vise à la libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union Européenne et le Maroc en échange de la reprise progressive, par ce dernier pays, de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

L'Accord s'inscrit dans la volonté européenne d'élargir l'espace aérien commun à l'ensemble des pays du voisinage de l'Union européenne. Le Maroc est le premier pays non européen à avoir signé un tel accord. Celui-ci servira de référence dans les relations aéronautiques euro-méditerranéennes.

Il ouvre un espace aérien permettant aux compagnies aériennes européennes et marocaines de décoller de tout point en Europe et au Maroc respectivement, pour un marché de plus de 11 millions de passagers par an en 2010.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2012-2013

20 JUNI 2013

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met :

**de Euro-mediterrane
luchtvaartovereenkomst
tussen de Europese Gemeenschap en
haar Lidstaten, enerzijds, en
het Koninkrijk Marokko, anderzijds,
gedaan te Brussel, op 12 december 2006**

Memorie van toelichting

1. Context en doel van de Overeenkomst

Deze Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst kwam tot stand naar aanleiding van het in december 2004 door de Raad van Ministers van Vervoer aan de Europese Commissie toegekende onderhandelingsmandaat. Het doel ervan is een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en Marokko, in ruil voor een geleidelijke overname van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart door Marokko.

De Overeenkomst geeft uiting aan de Europese wil om de gemeenschappelijke luchtvaartruimte tot de buurlanden van de Europese Unie uit te breiden. Marokko is het eerste niet-Europese land dat zo'n overeenkomst heeft ondertekend. Deze Overeenkomst zal als referentie voor de Euro-mediterrane luchtvaartbetrekkingen dienen.

Door de oprichting van deze luchtvaartruimte kunnen Europese en Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen uit eender welk punt in Europa en Marokko opstijgen, voor het bedienen van een markt die meer dan 11 miljoen reizigers in 2010 telde.

Outre l'ouverture des marchés, cet Accord devrait garantir des niveaux élevés et uniformes de sécurité et de gestion du trafic aérien avec le Maroc ainsi que l'application de règles communautaires en matière de concurrence, de droit des consommateurs et de protection de l'environnement. Cette harmonisation des normes permettra de garantir un cadre concurrentiel équitable.

2. Déroulement des négociations et mise en oeuvre de l'Accord

Le mandat de négociations a été accordé à la Commission lors du Conseil des Ministres du Transport du 10 décembre 2004. Les négociations ont été lancées en mai 2005 à Rabat et ont nécessité la tenue de cinq sessions pour finalement aboutir au paraphe de l'accord en décembre 2005 à Marrakech et à sa signature le 12 décembre 2006.

L'accord prévoit deux phases : La convergence réglementaire débute dès la première phase en parallèle à l'ouverture des marchés entre tout point européen et tout point marocain. La deuxième phase ne débute qu'après validation de l'implémentation satisfaisante par le Maroc de l'acquis communautaire en matière de transport aérien tel que détaillé dans l'Annexe 6. A ce moment une ouverture supplémentaire des marchés sera autorisée.

3. Portée de l'Accord et bénéfices attendus

L'Accord est appelé à régir les relations aériennes du Maroc avec l'ensemble des pays de l'Union européenne. Il se substitue aux accords bilatéraux précédemment conclus avec ces pays et possède un champ géographique plus large. Il supprime l'essentiel des limitations existantes en matière de trafic aérien (nationalité, fréquences, capacité, ...) en contrepartie de la reprise, par le Maroc, de l'acquis communautaire en la matière. Il simplifie considérablement les procédures administratives et reconnaît, sans restriction, le droit d'établissement des compagnies européennes et marocaines au sein de l'espace commun.

L'Accord vise à ouvrir progressivement les marchés ainsi qu'à rapprocher les législations des deux parties. Il va au-delà de la notion de « *open sky* » car il comporte nombre d'objectifs essentiels de régulation du marché : d'une part, la sécurité et la sûreté des vols sera renforcée et, d'autre part, les règles de concurrence et d'aides d'État seront harmonisées, comme celles qui concernent la protection du consommateur. Des investissements croisés seront possibles entre les compagnies européennes et marocaines, ce qui est impossible dans les accords aériens classiques. L'Accord contient aussi plusieurs dispositions importantes sur la protection de l'environnement. Enfin, l'accord pré-

Naast de vrijmaking van de markt zorgt deze Overeenkomst voor een hoger en uniform niveau van veiligheid en beheer van het luchtverkeer met Marokko en voor de toepassing van de communautaire regels inzake concurrentie, consumentenrechten en milieubescherming. Deze harmonisatie van de normen biedt ook eerlijke concurrentievoorwaarden.

2. Verloop van de onderhandelingen en toepassing van de Overeenkomst

De Vervoersraad van de EU heeft op 10 december 2004 een onderhandelingsmandaat aan de Europese Commissie verleend. De onderhandelingen begonnen officieel in mei 2005 te Rabat. Na vijf onderhandelingszittingen werd de overeenkomst in december 2005 te Marrakech geparafeerd en later op 12 december 2006 ondertekend.

De Overeenkomst plant twee fasen : De convergentie van de regels begint vanaf de eerste fase, samen met de openstelling van de markten tussen eender welk Europees punt en eender welk Marokkaans punt. De tweede fase vangt aan na de validatie van de voldoende implementatie van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart door Marokko, zoals uiteengezet in Bijlage 6. Op dat ogenblik zal de markt verder worden opengesteld (vijfdevrijheidsrechten).

3. Draagwijdte van de Overeenkomst en verwachte voordelen

De Overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen Marokko en alle Lidstaten van de Europese Unie. Ze vervangt de bilaterale overeenkomsten die eerder met deze Lidstaten werden ondertekend en heeft een breder geografisch bereik. Ze schaft de meeste bestaande luchtvaartbeperkingen af (nationaliteit, frequentie, capaciteit, ...) in ruil voor de overname van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart door Marokko. Ze vereenvoudigt aanzienlijk de administratieve procedures en erkent, zonder beperking, het recht van Europese en Marokkaanse maatschappijen om zich binnen de gemeenschappelijke ruimte te vestigen.

De Overeenkomst heeft als doel de geleidelijke openstelling van de markten en de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van beide partijen. Het reikt verder dan het klassieke « *open sky* » omdat ze essentiële doelstellingen voor de regulering van de markt bevat : enerzijds worden de veiligheid en de beveiliging van de vluchten versterkt en, anderzijds, worden de regels in verband met concurrentie, staatshulp en consumentenbescherming onderling aangepast. Gekruiste investeringen tussen Europese en Marokkaanse maatschappijen zijn mogelijk, in tegenstelling met klassieke luchtvaartovereenkomsten. De Overeenkomst bevat ook enkele belangrijke bepalingen

voit que les procédures administratives seront réduites au minimum.

Les passagers devraient par cet accord bénéficier de liaisons jusque-là inédites, permettant ainsi d'éviter les correspondances multiples. Au Maroc, de nouvelles compagnies se sont créées et des aéroports secondaires, qui jusqu'à présent étaient essentiellement dédiés au trafic régional devraient recevoir des vols internationaux.

Pour le Maroc, ces éléments contribuent à l'un de ses objectifs prioritaires à savoir, le développement du tourisme. En Europe cet Accord a été largement mis à profit par les compagnies aériennes à bas coûts. En 2010, le trafic entre l'Union européenne et le Maroc s'est élevé à 11,3 millions de passagers tandis que le taux de croissance depuis la mise en œuvre de l'Accord a atteint les 11 %, soulignant ainsi l'effet de levier de ce dernier sur la croissance du trafic.

Entre 2006 et 2010, le trafic entre la Belgique et le Maroc a quasiment doublé pour approcher le million de passagers annuel. Cette progression est essentiellement due au développement de liaisons par les transporteurs à bas coûts et bas tarifs, représentant 77 % du marché Belgique-Maroc en 2010.

4. Contenu de l'Accord

L'Accord comprend 30 articles regroupés sous trois titres principaux (Dispositions économiques, Coopération réglementaire, Dispositions institutionnelles) et six Annexes.

L'article 1^{er} définit les termes employés dans l'Accord.

5. Les dispositions économiques

L'article 2 détermine l'étendue des droits accordés aux transporteurs des deux parties. L'annexe I à laquelle se réfère cet article supprime pratiquement toutes les restrictions (routes spécifiées, volume de trafic, fréquence, ...) à l'exploitation de liaisons aériennes. Les compagnies européennes pourront ainsi exploiter des routes partant de tout point situé dans l'Union européenne, desservant un ou plusieurs points au Maroc et poursuivant éventuellement vers un autre point situé au-delà, à condition toutefois, s'agissant du trafic passager, que ces points soient situés dans les pays auxquels s'applique la politique européenne de voisinage. Les compagnies marocaines pourront opérer de n'importe quel point du Maroc vers n'importe quel point de l'Union européenne. Le cabotage reste toutefois exclu.

L'article 3 fixe les conditions de délivrance des autorisations d'exploitation.

voor de bescherming van het milieu. Ten slotte worden de administratieve procedures tot een minimum herleid.

Passagiers kunnen gebruik maken van volkomen nieuwe verbindingen die overstappen overbodig maken. Nieuwe maatschappijen werden in Marokko opgericht en secundaire luchthavens die uitsluitend regionaal verkeer behandelden, kunnen nu internationale vluchten ontvangen.

Voor Marokko dragen deze elementen bij tot de verwezenlijking van een prioritaire doelstelling, namelijk de ontwikkeling van het toerisme. In Europa werd deze Overeenkomst door de lagekostenluchtvaartmaatschappijen gretig ontvangen. In 2010 werden 11,3 miljoen passagiers tussen de Europese Unie en Marokko vervoerd terwijl de groei sinds de inwerkingtreding van de Overeenkomst 11 % heeft bereikt, wat de nadruk legt op het hefboomeffect ervan op de verkeerstoename.

Tussen 2006 en 2010 is het luchtverkeer tussen België en Marokko bijna verdubbeld en nadert één miljoen passagiers per jaar. Deze toename komt vooral door de ontwikkeling van verbindingen door lagekostenluchtvaartmaatschappijen die 77 % van de markt België-Marokko in 2010 voor hun rekening namen.

4. Inhoud van de Overeenkomst

De Overeenkomst telt 30 artikels die onder drie titels werden ondergebracht (Economische bepalingen, Samenwerking op het gebied van regelgeving, Institutionele bepalingen) en zes bijlagen.

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

5. De economische bepalingen

Artikel 2 bepaalt de omvang van de rechten die aan de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen werden toegekend. Bijlage I waarvan sprake in dit artikel heft bijna alle beperkingen (gespecificeerde routes, verkeersvolume, frequentie, ...) in verband met de exploitatie van luchtdiensten op. De Europese luchtvaartmaatschappijen kunnen dus routes exploiteren vanuit eender welk punt in de Europese Unie naar een of meerdere punten in Marokko en eventueel naar een verder gelegen punt, op voorwaarde, bij het vervoer van passagiers, dat deze punten gelegen zijn in landen waarop het Europese buurlandenbeleid van toepassing is. De Marokkaanse maatschappijen mogen vliegen vanuit eender welk punt uit Marokko naar eender welk punt in de Europese Unie. Cabotage blijft niettemin uitgesloten.

Artikel 3 legt de voorwaarden voor de uitreiking van de exploitatievergunningen vast.

L'article 4 fixe les conditions de révocation, suspension et limitation de l'autorisation d'exploitation, notamment lorsque les conditions précédentes ne sont plus réunies.

L'article 5 prévoit que la détention majoritaire ou le contrôle effectif d'un transporteur aérien marocain par des intérêts européens ou d'un transporteur communautaire par des intérêts marocains nécessite une décision préalable du comité mixte en charge de la gestion de l'Accord euro-marocain.

L'article 6 rappelle que les lois et règlements des parties contractantes relatifs à l'entrée et à la sortie du territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage ou du fret restent d'application.

L'article 7 prévoit l'application de la réglementation communautaire en matière de droit de la concurrence et d'aides d'État mentionnée dans l'accord d'association déjà conclu avec le Maroc, en l'absence de règles plus spécifiques prévues par l'accord sur les services aériens lui-même.

L'article 8 reconnaît que les subventions accordées aux transporteurs aériens faussent ou sont susceptibles de fausser le jeu de la concurrence en favorisant certaines entreprises.

L'article 9 précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre partie : établissement de bureaux, recours à des services d'assistance en escale, vente de billets, transfert de recettes, conclusion d'accords de coopération commerciale.

L'article 10 détermine les dispositions applicables en matière d'exemption de droits de douane et taxes.

L'article 11 veille à ce que les transporteurs aériens de l'autre partie contractante ne se voient pas imposer des redevances d'usage supérieures à celles qui sont imposées à leurs propres transporteurs aériens exploitant des services aériens internationaux analogues.

L'article 12 précise que les tarifs peuvent être librement établis et qu'ils ne sont pas soumis à approbation.

L'article 13 définit la manière de s'échanger des informations et statistiques.

6. La coopération réglementaire

L'article 14 établit que les parties contractantes se conformeront aux dispositions de l'imposante législation communautaire sur la sécurité aérienne dont il est fait référence à l'annexe VI selon les conditions indiquées dans

Artikel 4 legt de voorwaarden voor de intrekking, opschorting en beperking van de exploitatievergunningen vast, wanneer aan de voorwaarden niet meer wordt voldaan.

Artikel 5 stelt dat de meerderheidseigendom of de daadwerkelijke controle van een luchtvaartmaatschappij van Marokko door Europese belangen of van een luchtvaartmaatschappij van de Europese Gemeenschap door Marokkaanse belangen, een voorafgaande toestemming vereist van het gemengd comité dat voor het beheer van deze Overeenkomst verantwoordelijk is.

Artikel 6 stelt dat alle wetten en regels van de overeenkomstsluitende partijen inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven.

Artikel 7 stelt dat de communautaire regelgeving inzake mededinging en overheidssubsidies waarvan sprake in de reeds met Marokko ondertekende Associatieovereenkomst, van toepassing is, bij gebrek aan meer specifieke regels in de overeenkomst over de luchtdiensten.

Artikel 8 erkent dat de aan de luchtvaartmaatschappijen toegekende overheidssubsidies de mededinging verstoren of dreigen te verstoren omdat ze bepaalde ondernemingen bevoordelen.

Artikel 9 bepaalt onder welke voorwaarden de luchtvaartmaatschappijen van elke partij hun commerciële activiteiten op het grondgebied van de andere partij mogen uitoefenen : opening van kantoren, beroep op grondafhandelingsdiensten, verkoop van biljetten, overmaking van inkomsten, commerciële afspraken.

Artikel 10 legt de bepalingen vast inzake vrijstelling van douanerechten en taksen.

Artikel 11 zorgt ervoor dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij geen hogere gebruikersheffingen dan die welke worden opgelegd aan de eigen luchtvaartmaatschappijen die vergelijkbare internationale luchtdiensten exploiteren, moeten betalen.

Artikel 12 stelt dat de prijzen vrij mogen worden vastgesteld en niet hoeven te worden goedgekeurd.

Artikel 13 bepaalt hoe informatie en statistieken worden uitgewisseld.

6. De samenwerking op het gebied van regelgeving

Artikel 14 bepaalt dat de overeenkomstsluitende partijen de bepalingen van de gemeenschapswetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart bedoeld in bijlage VI handelen en daarbij de in de volgende artikelen vastgelegde voorwaar-

les articles qui suivent. L'article 14 précise également les conditions dans lesquelles des aéronefs qui seraient soupçonnés de ne pas répondre aux normes internationales peuvent faire l'objet d'inspections.

L'article 15 permet aux deux Parties, en détaillant les mesures à prendre, de réaffirmer leurs obligations mutuelles en matière de sûreté de l'Aviation Civile et de protection contre les actes de piraterie aérienne.

L'article 16 renvoie à la législation communautaire en matière de gestion du trafic aérien telle que détaillée dans l'annexe VI b.

L'article 17 renvoie à la législation communautaire en matière de protection de l'environnement telle que détaillée dans l'annexe VI c.

L'article 18 renvoie à la législation communautaire en matière de protection des consommateurs telle que détaillée dans l'annexe VI d.

L'article 19 renvoie à la législation communautaire en matière de systèmes informatisés de réservation telle que détaillée dans l'annexe VI e.

L'article 20 renvoie à la législation communautaire en matière d'aspects sociaux telle que détaillée dans l'annexe VI f.

7. Les dispositions institutionnelles

L'article 21 établit que les Parties prendront toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer le respect des obligations de l'Accord.

L'article 22 institue un Comité Mixte.

L'article 23 traite du règlement des différends et des procédures d'arbitrage.

L'article 24 permet à une partie de prendre des mesures de sauvegarde lorsque celle-ci considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose l'Accord.

L'article 25 rappelle que l'Accord s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen tel que prévu dans la déclaration de Barcelone de 1995. Il prévoit la possibilité de modifier l'Accord afin de prendre en compte d'autres accords aériens similaires.

L'article 26 établit les relations avec les autres accords aériens. Il précise notamment que cet Accord Euro méditerranéen se substitue à tous les accords aériens bilatéraux conclus entre le Maroc et les Etats Membres.

den naleven. Artikel 14 legt ook de voorwaarden vast voor de inspectie van luchtvaartuigen die worden verdacht niet aan de internationale normen te beantwoorden.

Artikel 15 detailleert de te nemen maatregelen zodat beide partijen hun wederzijdse verplichtingen met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden kunnen bevestigen.

Artikel 16 verwijst naar de communautaire wetgeving inzake luchtverkeersbeheer zoals bedoeld in bijlage VI b.

Artikel 17 verwijst naar de communautaire wetgeving inzake milieubescherming zoals bedoeld in bijlage VI c.

Artikel 18 verwijst naar de communautaire wetgeving inzake consumentenbescherming zoals bedoeld in bijlage VI d.

Artikel 19 verwijst naar de communautaire wetgeving inzake geautomatiseerde boekingsystemen zoals bedoeld in bijlage VI e.

Artikel 20 verwijst naar de communautaire wetgeving inzake sociale aspecten zoals bedoeld in bijlage VI f.

7. De institutionele bepalingen

Artikel 21 verplicht de partijen alle passende algemene of specifieke maatregelen te nemen om de naleving van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen.

Artikel 22 richt een gemengd comité op.

Artikel 23 handelt over de geschillenbeslechting en de arbitrage.

Artikel 24 staat toe dat een partij vrijwaringsmaatregelen treft wanneer ze meent dat de andere partij een verplichting van deze Overeenkomst niet naleeft.

Artikel 25 herinnert eraan dat deze Overeenkomst binnen de werkingsfeer van het in de verklaring van Barcelona van 1995 geplande Euro-mediterrane partnerschap valt. De Overeenkomst kan worden gewijzigd rekening houdend met soortgelijke luchtvervoerovereenkomsten.

Artikel 26 bepaalt de verhoudingen ten opzichte van andere luchtvervoerovereenkomsten. Het stelt dat deze Euro-mediterrane overeenkomst alle bestaande luchtvervoerovereenkomsten tussen Marokko en de Lidstaten vervangt.

L'article 27 détaille de quelle manière les amendements à l'Accord pourront être apportés.

L'article 28 précise que l'Accord est conclu pour une durée illimitée ainsi que la manière de procéder à sa dénonciation.

L'article 29 rappelle la nécessité d'enregistrer l'Accord auprès de l'OACI et de l'ONU.

L'article 30 concerne l'entrée en vigueur de l'Accord.

8. Caractère mixte

Sur le plan interne belge, les dispositions de cet Accord 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.

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

Guy VANHENGEL

Artikel 27 detailleert hoe deze Overeenkomst kan worden geamendeerd.

Artikel 28 stelt dat de Overeenkomst voor onbepaalde tijd is gesloten en legt uit hoe de Overeenkomst kan worden beëindigd.

Artikel 29 wijst op de noodzaak om de Overeenkomst bij de ICAO en de VN te registreren.

Artikel 30 betreft de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

8. Gemengd karakter

Op het interne Belgische vlak vallen de bepalingen van de Overeenkomst 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.

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'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à :

**l'Accord Euro-méditerranéen relatif aux services aériens
entre la Communauté européenne et
ses Etats membres, d'une part,
et le Royaume du Maroc, d'autre part,
fait à Bruxelles, le 12 décembre 2006**

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^{er}

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

Article 2

L'Accord Euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles, le 12 décembre 2006, sortira son plein et entier effet.

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 Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst
tussen de Europese Gemeenschap en
haar lidstaten, enerzijds,
en het Koninkrijk Marokko, anderzijds,
gedaan te Brussel, op 12 december 2006**

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

De Euro-mediterrane luchtvaart-overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel, op 12 december 2006, zal volkomen gevolg hebben.

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, quatrième chambre, saisie par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget et des Relations extérieures, le 29 avril 2013, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à l'Accord Euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles, le 12 décembre 2006 », a donné l'avis (n° 53.147/4) suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, 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.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

L'avant-projet d'ordonnance a pour objet de donner assentiment à l'Accord Euro-méditerranéen « relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles, le 12 décembre 2006 » (ci-après l'accord Euro-méditerranéen) (1).

Selon le préambule de l'accord euro-méditerranéen, les finalités de celui-ci sont notamment :

« [...] de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

[...] de faire profiter l'ensemble du secteur des transports aériens, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

[...] de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, [en] réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des appareils, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile ».

L'accord euro-méditerranéen considère encore « qu'un accord entre la Communauté européenne et ses États membres d'une part, et le Maroc de l'autre part peut constituer une référence dans les relations aéronautiques euro-méditerranéennes afin d'exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel ».

(1) Au sujet de cet accord, voir notamment l'avis 52.638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet de loi « portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 201511, pp. 44-50). La section de législation s'est exprimée dans le même sens dans l'avis 53.002/3 donné le 5 avril 2013 sur un avant-projet de décret « houdende instemming met de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, ondertekend in Brussel op 12 december 2006 ».

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 29 april 2013, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting en Externe Betrekkingen, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel, op 12 december 2006 », heeft het volgende advies (nr. 53.147/4) gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, 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.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

Het voorontwerp van ordonnantie strekt ertoe in te stemmen met de Euro-mediterrane « luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel, op 12 december 2006 » (hierna de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst) (1).

Volgens de aanhef van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst heeft die overeenkomst onder meer de volgende doelen :

« [...] dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expeditie concurrenterende prijzen en diensten aan te bieden in open markten;

[...] dat alle sectoren van de luchtvervoersindustrie, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerde overeenkomst;

[...] het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het internationale luchtvervoer te garanderen [en nogmaals bevestigend] dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen gericht tegen de beveiliging van luchtvaartuigen die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van het luchtvervoer nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen; ».

In de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst wordt voorts gesteld « dat een overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en Marokko, anderzijds, een referentie kan vormen in de Euro-mediterrane luchtvaartbetrekkingen en de voordelen van liberalisering in deze cruciale sector van de economie kan promoten ».

(1) Zie wat die overeenkomst betreft advies 52.638/VR, op 22 januari 2013 verstrekt over een voorontwerp van wet « houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006 » (*Parl. St. Senaat* 2012-13, nr. 2015/1, blz. 44-50). De afdeling Wetgeving heeft zich in dezelfde zin uitgesproken in advies 53.002/3, op 5 april 2013 verstrekt over een voorontwerp van decreet « houdende instemming met de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, ondertekend in Brussel op 12 december 2006 ».

L'accord euro-méditerranéen contient à cet effet des dispositions économiques (titre 1), notamment l'octroi de droits et autres autorisations d'exploitation (articles 2 à 4), l'octroi de subventions accordées aux transporteurs aériens (article 8), la réglementation des activités commerciales (article 9), des dispositions en matière de droits de douane et taxes, de redevances d'usages (articles 10 et 11).

L'accord euro-méditerranéen contient également des dispositions en faveur de la coopération réglementaire (titre II), en matière de sécurité de l'aviation (article 14), de sûreté de l'aviation (article 15), de gestion du trafic aérien (article 16), de la protection de l'environnement (article 17) et de la protection des consommateurs (article 18) (2).

L'accord euro-méditerranéen contient enfin des dispositions institutionnelles (titre III) relatives à son interprétation et sa mise en œuvre (article 21), à l'institution d'un comité mixte (article 22), au mode de règlement des difficultés et d'arbitrage (article 23), à sa couverture géographique (article 25), à ses relations avec d'autres accords bilatéraux ou multilatéraux (article 26), à ses amendements (article 27) et à son entrée en vigueur (article 30).

Six annexes complètent l'accord euro-méditerranéen (3) :

I – Services agréés et routes spécifiées,

II – Accords bilatéraux entre le Maroc et les États membres de la Communauté européenne,

III – Autorisations d'exploitation et permis techniques : autorités compétentes,

IV – Dispositions transitoires,

V – États mentionnés aux articles 3 et 4 de l'accord,

VI – Règles applicables à l'aviation civile.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

Les questions traitées par l'accord euro-méditerranéen auquel l'avant-projet d'ordonnance vise à porter assentiment relèvent des compétences de l'État fédéral en matière de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports, de prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, ainsi qu'en matière d'organisation et de mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics (article 6, § 4, 3° et 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles). L'article 18 du même accord qui renvoie à l'annexe VI, D traite de la protection des consommateurs; cette matière ressort de la compétence de l'autorité fédérale en vertu de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 4, 2°, de la loi spéciale du 8 août 1980.

D'autres questions relèvent toutefois des compétences des régions, principalement en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National (article 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980). L'article 8 de l'accord euro-méditerranéen concerne l'octroi de subventions aux transporteurs aériens; cette matière ressort de la compétence des régions en vertu de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 1^{er}, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980. L'article 17, paragraphe 1^{er}, du même accord, qui renvoie aux dispo-

- (2) En vertu de plusieurs de ces dispositions de l'accord euro-méditerranéen, « les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien » mentionnée à l'annexe VI.
- (3) Sur la modification de ces annexes, il est renvoyé à l'observation sur l'article 27 ci-après.

De Euro-méditerranéenne luchtvaartovereenkomst bevat daartoe economische bepalingen (titel I), betreffende inzonderheid het verlenen van verkeersrechten en andere exploitatievergunningen (artikelen 2 tot 4), de toekenning van subsidies aan luchtvaartmaatschappijen (artikel 8), de regeling van handelsactiviteiten (artikel 9), bepalingen op het stuk van douanerechten, douaneheffingen en gebruikersheffingen (artikelen 10 en 11).

De Euro-méditerranéenne luchtvaartovereenkomst bevat voorts bepalingen ter bevordering van de samenwerking op het gebied van regelgeving (titel II), inzake veiligheid van de luchtvaart (artikel 14), beveiliging van de luchtvaart (artikel 15), luchtverkeersbeheer (artikel 16), bescherming van het milieu (artikel 17) en consumentenbescherming (artikel 18) (2).

De Euro-méditerranéenne luchtvaartovereenkomst bevat ten slotte institutionele bepalingen (titel III) met betrekking tot de uitlegging en de handhaving ervan (artikel 21), het instellen van een gemengd comité (artikel 22), de regeling inzake geschillenbeslechting en arbitrage (artikel 23), de geografische uitbreiding ervan (artikel 25), de verhouding ervan ten opzichte van andere bilaterale en multilaterale overeenkomsten (artikel 26), wijzigingen ervan (artikel 27) en de inwerkingtreding ervan (artikel 30).

De Euro-méditerranéenne luchtvaartovereenkomst bevat daarnaast ook zes bijlagen (3) :

I – Overeengekomen diensten en gespecificeerde routes,

II – Bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de lidstaten van de Europese Gemeenschap,

III – Procedures voor exploitatievergunningen en technische vergunningen : bevoegde autoriteiten,

IV – Overgangsbepalingen,

V – Lijst van landen waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3 en 4 van deze overeenkomst,

VI – Op de burgerluchtvaart toepasselijke regels.

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

De aangelegenheden die behandeld worden in de Euro-méditerranéenne luchtvaartovereenkomst waaraan het voorontwerp van ordonnantie instemming beoogt te verlenen, vallen onder de bevoegdheden van de federale Staat inzake de algemene politie over en de reglementering van het vervoer, inzake de technische voorschriften betreffende verkeers- en vervoermiddelen, en inzake de organisatie en uitwerking van de luchtverkeersveiligheid op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden (artikel 6, § 4, 3° en 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 « tot hervorming der instellingen »). Artikel 18 van dezelfde overeenkomst, waarin verwezen wordt naar bijlage VI, D, heeft betrekking op de consumentenbescherming; deze aangelegenheid behoort krachtens artikel 6, § 1, VI, vierde lid, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Andere aangelegenheden behoren echter tot de bevoegdheden van de gewesten, vooral de aangelegenheden inzake de uitrusting en de exploitatie van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal (artikel 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Artikel 8 van de Euro-méditerranéenne luchtvaartovereenkomst heeft betrekking op de toekenning van subsidies aan luchtvaartmaatschappijen; deze aangelegenheid behoort krachtens artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot de be-

- (2) Krachtens verscheidene van die bepalingen van de Euro-méditerranéenne luchtvaartovereenkomst « [handelen] de partijen [...] overeenkomstig de [...] Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer » vermeld in bijlage VI.
- (3) Wat de wijziging van die bijlagen betreft, wordt verwezen naar de opmerking over artikel 27, hierna.

sitions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI, C, concerne, en outre, la protection de l'environnement, et plus précisément la limitation des nuisances sonores; cette matière ressort de la compétence des régions en vertu de l'article 6, § 1^{er}, II, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980.

En ce qu'il vise à reconnaître aux ressortissants du Royaume du Maroc, des droits et libertés économiques similaires à ceux dont bénéficient les ressortissants des États membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen, l'accord euro-méditerranéen, notamment en ses articles 2 et 9, concerne au premier chef, pour son application, les autorités responsables de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux.

Dès lors, il doit être qualifié de traité mixte au sens de l'article 167, § 4, de la Constitution et doit être soumis à l'assentiment des parlements régionaux (*).

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Lors de sa réunion du 26 septembre 2012, le Groupe de travail « Traités mixtes » a considéré que cet accord euro-méditerranéen constitue un traité mixte, relevant à la fois des compétences de l'Autorité fédérale et des Régions (*).

Il revient au demandeur d'avis de vérifier que la procédure d'approbation de cette position du Groupe de travail « Traités mixtes » par la Conférence interministérielle « Politique Étrangère » a bien été menée jusqu'à son terme.

2. La demande d'avis énonce que l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale sur l'avant-projet a été demandé le 22 mars 2013.

- (4) À l'instar de 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, lequel fait l'objet d'un avant-projet de loi d'assentiment sur lequel un avis 51.034/4 a été donné le 28 mars 2012 (*Doc. parl.*, Sénat, 2011-2012, n° 1707/1, pp. 46-48) et de divers accords maritimes bilatéraux, dont notamment l'Accord entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de la République populaire de Chine, d'autre part, relatif au transports maritimes, signé à Bruxelles le 6 décembre 2002, auquel il a été porté assentiment par une ordonnance du 20 juillet 2005, une loi du 30 janvier 2007, un décret (Région flamande) du 6 juillet 2007, et un décret (Région wallonne) du 20 septembre 2007 (avis 38.257/4, 40.588/4, 41.531/3 et 42.856/4). Voir dans le même sens l'avis 51.033/VR donné le 17 avril 2012 sur un avant-projet de loi « portant assentiment à l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen, fait à Luxembourg le 9 juin 2006 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2011-2012, n° 1795/1, pp. 65-68).
- (5) Cet Accord international relève en effet tant de la compétence de l'autorité fédérale, principalement en matière de transport aérien (article 6, § 4, 3^o et 4^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles) et d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, que de celle des régions, en matière d'exploitation aéroportuaire (article 6, § 1^{er}, X, 7^o, de la loi spéciale du 8 août 1980) et d'environnement (article 6, § 1^{er}, II, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980). En ce sens, voir l'avis 51.033/VR.

voegdheid van de gewesten. Artikel 17, lid 1, van dezelfde overeenkomst, waarin verwezen wordt naar de bepalingen van de Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer, vermeld in bijlage VI, C, heeft daarenboven betrekking op de milieubescherming, en meer in het bijzonder op de beperking van lawaaihinder; deze aangelegenheid valt krachtens artikel 6, § 1, II, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 onder de bevoegdheid van de gewesten.

Doordat de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst de onderdanen van het koninkrijk Marokko soortgelijke economische rechten en vrijheden wil toekennen als die welke gelden voor de onderdanen van de lidstaten van de Europese Unie en van de Europese Economische Ruimte, is de toepassing ervan, inzonderheid van de artikelen 2 en 9 ervan, in de eerste plaats een zaak voor de overheden die bevoegd zijn voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de regionale luchthavens.

De overeenkomst moet dan ook worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen (*).

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Tijdens zijn vergadering van 26 september 2012 heeft de Werkgroep « Gemengde Verdragen » geoordeeld dat deze Euro-mediterrane overeenkomst een gemengd verdrag is, dat zowel onder de bevoegdheid van de federale overheid als onder die van de gewesten valt (*).

De adviesaanvrager dient na te gaan of de procedure tot goedkeuring van dit standpunt van de Werkgroep « Gemengde Verdragen » door de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid volledig gevolgd is.

2. In de adviesaanvraag staat dat het advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het voorontwerp op 22 maart 2013 gevraagd is.

- (4) Zoals 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, die aanleiding heeft gegeven tot een voorontwerp van instemmingswet waarover op 28 maart 2012 advies 51.034/4 is gegeven (*Parl. St.* Senaat 2011-2012, nr. 1707/1, blz. 46-48), alsmede verscheidene bilaterale scheepvaartovereenkomsten, waaronder met name de Overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Regering van de Volksrepubliek China, anderzijds, gedaan te Brussel op 6 december 2002, waaraan instemming is verleend bij een ordonnantie van 20 juli 2005, bij een wet van 30 januari 2007, bij een decreet van 6 juli 2007 (Vlaams Gewest) en bij een decreet van 20 september 2007 (Waaals Gewest) (adviezen 38.257/4, 40.588/4, 41.531/3 en 42.856/4). Zie in dezelfde zin advies 51.033/VR, dat op 17 april 2012 is gegeven over een voorontwerp van wet « houdende instemming met de Multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenie en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, gedaan te Luxemburg op 9 juni 2006 » (*Parl. St.* Senaat 2011-2012, nr. 1795/1, blz. 65-68).
- (5) Deze internationale overeenkomst valt immers zowel onder de bevoegdheid van de federale overheid, vooral inzake het luchtvervoer (artikel 6, § 4, 3^o en 4^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen) en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, als onder de bevoegdheid van de gewesten inzake de exploitatie van de luchthavens (artikel 6, § 1, X, 7^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) en het leefmilieu (artikel 6, § 1, II, 1^o van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Zie in deze zin advies 51.033/VR.

Il revient au demandeur d'avis de vérifier si le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a communiqué son avis dans le délai prévu à l'article 6, § 2, alinéa 2, de l'ordonnance du 8 septembre 1994 « portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale », et, le cas échéant, de prendre celui-ci en considération.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1.1. L'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro-méditerranéen énonce :

« 2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord. ».

Cette disposition met en œuvre une procédure de modification des annexes de l'accord euro-méditerranéen qui peut aboutir à ce que la Belgique soit liée par ces modifications sans que les assemblées législatives y aient donné leur assentiment.

1.2. Bien qu'il résulte de l'article 167, § 3, de la Constitution que le Parlement doit également donner son assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement ⁽⁶⁾.

Dans son avis 37.954 – 37.970 – 37.977 – 37.978/AG ⁽⁷⁾, l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État a formulé, à propos de la problématique de l'assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l'observation suivante :

- (6) Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées à un traité : D. VAN EECKHOUTTE et T. LOOSE, « Wijziging zkt. Instemming », T.v.W., 2007, 3-27.
- (7) Donné le 15 février 2005 sur :
- un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004 » (37.954/AG) (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1);
 - un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 « portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004 » (37.970/AG) (*Doc. parl.*, Ass. réunie CoCom., 2004-2005, n° B-30/1);
 - un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 « portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004 » (37.977/AG) (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-2005, n° A-128/1);
 - un avant-projet de loi « portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004 » (37.978/AG) (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 1091/1).

De adviesaanvrager behoort na te gaan of de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn advies heeft uitgebracht binnen de termijn voorgeschreven in artikel 6, § 2, tweede lid, van de ordonnantie van 8 september 1994 « houdende oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », en behoort in voorkomend geval met dat advies rekening te houden.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1.1. Artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst luidt als volgt :

« 2. Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen. ».

Die bepaling voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst die ertoe kan leiden dat België gebonden wordt door die wijzigingen, zonder dat de wetgevende vergaderingen daarmee hun instemming hebben betuigd.

1.2. Al dient krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag te worden ingestemd door het parlement, er bestaat geen bezwaar tegen dat deze instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven ⁽⁶⁾.

In haar advies 37.954 – 37.970 – 37.977 – 37.978/AV ⁽⁷⁾ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarvan, het volgende opgemerkt :

- (6) Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen : D. VAN EECKHOUTTE en T. LOOSE, « Wijziging zkt. instemming », T.v.W., 2007, 3-27.
- (7) Op 15 februari 2005 verstrekt over :
- een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004 » (37.954/AV) (*Parl. St.* VI. Parl. 2004-2005, nr. 358/1);
 - een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004 » (37.970/AV) (*Parl. St.* Ver. Verg. Gem. Gem. Comm. 2004-2005, nr. B-30/1);
 - een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004 » (37.977/AV) (*Parl. St.* Br. Parl. 2004-2005, nr. A-128/1);
 - een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004 » (37.978/AV) (*Parl. St.*, Senaat 2004-2005, nr. 1091/1).

« Tant la Cour de cassation ⁽⁸⁾ que la section de législation du Conseil d'État ⁽⁹⁾ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies : il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements ⁽¹⁰⁾ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements. » ⁽¹¹⁾.

1.3. Compte tenu de l'objet clairement délimité des annexes à l'accord euro-méditerranéen, une disposition approuvant de manière anticipée les modifications apportées à cet accord international paraît admissible, au regard des principes précités. Le dispositif de l'avant-projet devrait être complété en ce sens.

1.4. Afin de permettre au Parlement de notifier en temps utile au Gouvernement qu'il n'approuve pas une modification à l'une des annexes à l'accord euro-méditerranéen, il y a lieu de compléter encore l'avant-projet par une disposition pour y prévoir l'obligation, pour le Gouvernement, de communiquer au Parlement, dans un délai déterminé, les modifications

« Zowel het Hof van Cassatie ⁽⁸⁾ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State ⁽⁹⁾ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan : met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen ⁽¹⁰⁾ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen. » ⁽¹¹⁾.

1.3. Gezien het duidelijk afgebakende onderwerp van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst, lijkt een bepaling waarmee van tevoren wordt ingestemd met de wijzigingen die in die internationale overeenkomst worden aangebracht, aanvaardbaar in het licht van de vorennoemde beginselen. Het dispositief van het voorontwerp zou in die zin aangevuld moeten worden.

1.4. Om het parlement de mogelijkheid te bieden aan de regering te bekwamer tijd kenbaar te maken dat het een bepaalde wijziging van één van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst niet goedkeurt, moet het voorontwerp nog worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om binnen een vastgestelde termijn aan het

(8) *Note de bas de page 35 de l'avis cité* : Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, n° 417; J.T., 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99.0518.N.

(9) *Note de bas de page 36 de l'avis cité* : Voir notamment C.E., section de législation, avis 33.510/3 du 28 mai 2002 sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 « portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes, faites à Aarhus le 25 juin 1998 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); avis 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 « portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm, le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes » (*Doc.*, CRW, 2003/2004, n° 575/1, p. 10); avis 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi « portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

(10) *Note de bas de page 37 de l'avis cité* : Voir notamment les avis cités à la note précédente.

(11) Voir également l'avis 44.436/4 donné le 26 mai 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 15 juillet 2008 « portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieur, faite à Strasbourg, le 9 septembre 1996 », (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2007-2008, n° 817/1, pp. 8-10).

(8) *Voetnoot 35 van het genoemde advies* : Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-1981, 808; J.T., 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

(9) *Voetnoot 36 van het genoemde advies* : Zie onder meer advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 « houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 » (*Parl. St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 « houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij » (*parl. St.*, WGR, 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet « houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 » (*Parl. St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

(10) *Voetnoot 37 van het genoemde advies* : Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

(11) Zie eveneens advies 44.436/4, gegeven op 26 mei 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 15 juli 2008 « houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, gedaan te Straatsburg, op 9 september 1996 », (*Parl. St.* W. Parl. 2007-2008, nr. 817/1, blz. 8-10).

des annexes décidées conformément à l'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro-méditerranéen ⁽¹²⁾.

1.5. L'assentiment anticipé aux modifications des annexes à l'accord euro-méditerranéen n'emporte pas de dérogation à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'elles puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 « relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires ».

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge* ⁽¹³⁾.

Ce n'est que si l'accord euro-méditerranéen avait lui-même déterminé le mode de publication de ces amendements que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection ⁽¹⁴⁾.

(12) En ce sens, voir notamment l'avis 40.321/4, donné le 22 mai 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 « relative à l'adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 11 novembre 1988 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2005-2006, n° 1845/1), l'avis 40.322/4 donné le 22 mai 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 « relative à l'adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 11 novembre 1988 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2005-2006, n° 1846/1), l'avis 40.882/2/V donné le 8 août 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 « portant assentiment au Protocole portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, fait à Vilnius le 3 juin 1999 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2006-2007, n° 1866/1), l'avis 43.976/3 donné le 10 janvier 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 9 mai 2008 « houdende instemming met het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt in Londen op 5 oktober 2001 » (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2007-2008, n° 1588/1, pp. 15-21), l'avis 44.436/4 précité, l'avis 44.173/4 donné le 12 mars 2008 sur un avant-projet devenu la loi du 16 février 2009 « portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, et aux Annexes, faites à Londres le 5 octobre 2001 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2007-2008, n° 847/1).

(13) Cass., 11 décembre 1953, Pas., 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, J.T. 1982, 565, note J. VERHOEVEN.

(14) Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, « L'application du droit international par le juge administratif », *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir également l'avis 43.976/3.

parlement de wijzigingen mee te delen van de bijlagen waartoe beslist is conform artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst ⁽¹²⁾.

1.5. De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst houdt geen afwijking in van de verplichting, zoals die blijkt uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 « betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen », om die wijzigingen in het *Belgisch Staatsblad* bekend te maken opdat ze uitwerking hebben in het interne recht.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* ⁽¹³⁾.

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt ⁽¹⁴⁾.

(12) Zie in die zin onder meer advies 40.321/4, op 22 mei 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 « betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988 » (*Parl. St.* Senaat 2005-2006, nr. 1845/1), advies 40.322/4, op 22 mei 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 « betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, gedaan te Londen op 11 november 1988 » (*Parl. St.* Senaat 2005-2006, nr. 1846/1), advies 40.882/2/V, op 8 augustus 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 « houdende instemming met het Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999 » (*Parl. St.* Senaat 2006-2007, nr. 1866/1), advies 43.976/3, op 10 januari 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 mei 2008 « houdende instemming met het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt in Londen op 5 oktober 2001 » (*Parl. St.* Vl. Parl., 2007-2008, nr. 1588/1, blz. 15-21), het voornoemde advies 44.436, advies 44.173/4, op 12 maart 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 16 februari 2009 « houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2001 betreffende de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, en met de Bijlagen, gedaan te Londen op 5 oktober 2001 » (*Parl. St.* Senaat 2007-2008, nr. 847/1).

(13) Cass., 11 december 1953, Arr. Verbr., 1954, blz. 252; Cass., 19 maart 1981, en J.T., 1982, 565, noot J. VERHOEVEN.

(14) Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, « L'application du droit international par le juge administratif », *A.P.T.*, 1998, blz. 95). Zie eveneens advies 43.976/3.

Par conséquent, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures aux annexes à l'accord euro-méditerranéen (15).

2. L'article 30, paragraphe 1^{er}, de l'accord euro-méditerranéen énonce :

« 1. Le présent accord sera appliqué, à titre provisoire, conformément au droit interne des parties contractantes, à la date de sa signature. ».

En vertu de l'article 167, § 3, de la Constitution, les traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment du Parlement.

Une application à titre provisoire de l'accord euro-méditerranéen anticipe cet assentiment et place le Parlement 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 euro-méditerranéen. Ceci restreint le droit du Parlement d'apprécier librement s'il peut donner ou non son assentiment.

En outre, même si l'assentiment du Parlement a pour effet de confirmer ce qui a été arrêté antérieurement, l'accord euro-méditerranéen ne peut avoir d'effet en droit interne avant que cet assentiment n'ait été donné, ce qui peut être source de difficultés (16).

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, la section de législation ne peut que recommander d'entamer et d'achever le plus vite possible la procédure d'assentiment parlementaire (17).

(15) Voir, dans le même sens, l'avis 44.111/3 donné le 28 février 2008 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 3 juillet 2008 « portant assentiment au protocole à la Convention du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, portant sur les registres des rejets et transferts de polluants, fait à Kiev, le 21 mai 2003 » (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2007-2008, n° A-474/1, pp. 9-11).

(16) 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.

(17) Voir, dans le même sens, l'avis 45.971/3 donné le 24 février 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 30 avril 2009 « houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007 » (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2008-2009, n° 2161/1, pp. 29-32), l'avis 48.092/VR donné le 11 mai 2010 sur un avant-projet de loi « portant assentiment à l'Accord international de 2006 sur les bois tropicaux, fait à Genève le 27 janvier 2006 » (*Doc. parl.*, Sénat, 2011-2012, n° 1531/2, pp. 40-42) et l'avis 51.264/4 donné le 14 mai 2012 sur un avant-projet devenu le décret du 17 janvier 2013 « 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 » (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2012-2013, n° 686/1, pp. 6-7).

Bijgevolg moeten latere wijzigingen van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt (15).

2. Artikel 30, lid 1, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst stelt :

« 1. Deze overeenkomst wordt vanaf de datum van ondertekening voorlopig toegepast overeenkomstig de interne wetgeving van de partijen. ».

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben de verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het parlement hebben verkregen.

Met een voorlopige toepassing van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst wordt vooruitgelopen op die instemming en wordt het parlement voor de keuze geplaatst om ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel, in geval van niet-bekrachtiging, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking van het recht van het 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 parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomene wordt bevestigd, de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in het interne recht geen uitwerking kan hebben voordat die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden (16).

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden bepalingen betreffende de voorlopige toepassing in een verdrag op te nemen. Thans kan de afdeling Wetgeving enkel aanraden de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien (17).

(15) Zie in dezelfde zin advies 44.111/3, op 28 februari 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 3 juli 2008 « houdende instemming met het protocol bij het Verdrag van 25 juni 1998 betreffende toegang tot informatie, inspraak van het publiek bij de besluitvorming en toegang tot de rechtspraak inzake milieuaangelegenheden, betreffende de registers inzake de uitstoot en overbrenging van verontreinigende stoffen, ondertekend in Kiev op 21 mei 2003 » (*Parl. St.*, Br. Parl., 2007-2008, nr. A-474/1, blz. 9-11).

(16) Dit is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende rechtsgrond aanwezig is.

(17) Zie in dezelfde zin advies 45.971/3, op 24 februari 2009 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 30 april 2009 « houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007 » (*Parl. St.* VI. Parl. 2008-2009, nr. 2161/1, blz. 29-32), advies 48.092/VR, op 11 mei 2010 verstrekt over een voorontwerp van wet « houdende instemming met de Internationale Overeenkomst van 2006 inzake tropisch hout, gedaan te Genève op 27 januari 2006 » (*Parl. St.* Senaat 2011-2012, nr. 1531/2, blz. 40-42) en advies 51.264/4, op 14 mei 2012 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 17 januari 2013 « 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 » (*Parl. St.* W. Parl. 2012-2013, nr. 686/1, bl. 6-7).

La chambre était composée de

Monsieur P. LIÉNARDY, président de chambre,
 J. JAUMOTTE, conseillers d'État,
 B. BLERO,
 Y. DE CORDT, assesseur,
 Madame C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIÉNARDY.

Le Greffier,

C. GIGOT

Le Président,

P. LIÉNARDY

De kamer was samengesteld uit

De Heren P. LIÉNARDY, kamervoorzitter,
 J. JAUMOTTE, staatsraden,
 B. BLERO,
 Y. DE CORDT, assessor,
 Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van de heer M. P. LIÉNARDY.

De Griffier,

C. GIGOT

De Voorzitter,

P. LIÉNARDY

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

**l'Accord Euro-méditerranéen
relatif aux services aériens entre
la Communauté européenne et
ses Etats membres, d'une part, et
le Royaume du Maroc, d'autre part,
fait à Bruxelles, le 12 décembre 2006**

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^{er}

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

Article 2

L'Accord Euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006, sortira son plein et entier effet (*).

Article 3

Les modifications aux annexes de l'Accord Euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006, adoptées par le Conseil d'association en application de l'article 27, paragraphe 2 de cette même Convention, sortiront leur plein et entier effet.

(*) Le texte intégral de l'Accord peut être consulté au greffe du Parlement.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**houdende instemming met :**

**de Euro-mediterrane
luchtvaartovereenkomst
tussen de Europese Gemeenschap en
haar Lidstaten, enerzijds, en
het Koninkrijk Marokko, anderzijds,
gedaan te Brussel, op 12 december 2006**

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

De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006, zal volkomen gevolgd hebben (*).

Artikel 3

De wijzigingen aan de bijlagen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006, aangenomen door het gemengd comité met toepassing van artikel 27, lid 2 van dezelfde Overeenkomst, zullen volkomen gevolgd hebben.

(*) De volledige tekst van de Overeenkomst kan op de griffie van het Parlement geraadpleegd worden.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est tenu de communiquer toute modification aux dites annexes, adoptée en application de l'article mentionné ci-dessus, au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale endéans les trois mois qui suivent son adoption.

Bruxelles, le 28 mars 2013

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

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is ertoe gehouden, elke wijziging van de desbetreffende bijlagen, die met toepassing van het hierboven vermelde artikel wordt aangenomen, mee te delen aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen een termijn van drie maanden na de aanvaarding ervan.

Brussel, 28 maart 2013

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

