

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2013-2014

11 FEBRUARI 2014

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met :

**de Luchtvervoersovereenkomst
tussen Canada en
de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten,
gedaan te Brussel op 17 december 2009**

Memorie van toelichting

I. Context

Over deze Overeenkomst werd onderhandeld in het raam van een door de Raad in oktober 2007 toegekend mandaat.

Het gaat om een algemene overeenkomst die de bilaterale overeenkomsten tussen de Lidstaten en Canada, en inzonderheid de bilaterale overeenkomst België-Canada van 1986, vervangt. Het heft alle bepalingen die de exploitatierechten van de luchtvaart-maatschappijen van de Europese Unie en van Canada in bilaterale overeenkomsten beperkten, op.

Deze Overeenkomst zorgt in het bijzonder voor een geleidelijke vrijmaking van de verkeersrechten afhankelijk van de evolutie van de nationale wetgevingen en reglementeringen inzake buitenlandse investeringsmogelijkheden in luchtvaartmaatschappijen.

Deze Overeenkomst is een belangrijke etappe in de openstelling van de markten. Het houdt talrijke voordelen in voor de consumenten, de luchtvaartmaatschappijen en in het algemeen voor de economie van beide Partijen.

Voortaan zullen de luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie rechtstreekse vluchten naar Canada vanuit eender welke luchthaven in Europa kunnen uitvoeren (en omgekeerd wat betreft de Canadese luchtvaartmaatschap-

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2013-2014

11 FEVRIER 2014

PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à :

**l'Accord sur le transport aérien
entre le Canada et la Communauté
européenne et ses Etats membres,
fait à Bruxelles le 17 décembre 2009**

Exposé des motifs

I. Introduction

L'Accord a été négocié dans le cadre d'un mandat reçu du Conseil en octobre 2007.

Il s'agit d'un accord global qui remplace les accords bilatéraux conclus entre les États membres et le Canada, dont l'accord aérien bilatéral Belgique-Canada datant de 1986. Il vise à supprimer toutes les dispositions des bilatéraux qui limitaient les droits des transporteurs aériens de l'Union Européenne et du Canada dans l'exploitation des services aériens.

Cet Accord a la particularité d'assurer une libéralisation progressive des droits de trafic en fonction de l'évolution légale et réglementaire des possibilités d'investissement dans les compagnies aériennes.

Cet Accord constitue une étape majeure dans l'ouverture des marchés. Il devrait procurer de nombreux avantages aux consommateurs, aux compagnies aériennes et, plus généralement, aux économies des deux Parties.

Dorénavant, toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne ont la possibilité d'exploiter des vols directs vers le Canada au départ de n'importe quel aéroport en Europe (et inversement pour les compagnies aériennes

pijen). De Overeenkomst bevat de afschaffing van alle beperkingen inzake routes, tarieven of aantal wekelijks vluchten tussen Canada en de Europese Unie.

Bijkomende verkeersrechten (vijfde- en zevendevrijheidsrechten) zullen bij elke nieuwe fase geleidelijk worden verleend, zodat meer wederzijdse investeringen mogelijk zijn. Tenslotte zullen ondernemingen of onderdanen van beide Partijen vrij kunnen investeren in Canadese of Europese luchtvaartmaatschappijen en zullen de vervoerders over ruimere en completere verkeersrechten beschikken.

De Overeenkomst versterkt ook de beveiliging, de veiligheid en de bescherming van het milieu. Beide Partijen zijn inderdaad overeengekomen dat ze nauw zullen samenwerken om de impact van het luchtvervoer op de klimaatverandering te beperken. Op het gebied van beveiliging en veiligheid worden de normen wederzijds erkend. De Overeenkomst voegt ook maatregelen ter bescherming van de consumenten in.

Daar het om een bijzonder liberale overeenkomst gaat, werd een belangrijk artikel betreffende het concurrentiekader ingevoegd. De Overeenkomst legt regels vast om te voorkomen dat de luchtvaartmaatschappijen niet worden gediscrimineerd bij de toegang tot de voorzieningen of door staatshulpen.

Volgens de Europese Commissie zou de openstelling van de markten tijdens het eerste jaar ten minste 72 miljoen euro opbrengst en meer dan 1.000 bijkomende rechtstreekse arbeidsplaatsen moeten genereren. Tijdens de eerste jaren verwacht men dat 3,5 miljoen bijkomende passagiers zullen genieten van de nieuwe mogelijkheden die de openstelling van het luchtruim tussen de Europese Unie en Canada aanbiedt.

II. Inhoud

De overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en Canada anderzijds bevat zevenentwintig artikels en drie bijlagen.

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

Artikel 2 bepaalt het algemene kader voor de verleende rechten. De rechten worden gespecificeerd in de overeenkomst zelf en in 't bijzonder in de bijlagen 1 en 2.

Artikel 3 regelt de aanwijzing, de toekenning en de intrekking van de exploitatievergunningen en technische machtigingen. De Partijen zijn overeengekomen dat de door de ene Partij afgegeven licenties of andere vormen van vergunning als een aanwijzing worden beschouwd. Dit is een kennelijke vereenvoudiging in vergelijking met de gebruikelijke handelwijzen.

canadiennes). L'Accord supprime toutes les restrictions concernant les routes, les tarifs ou le nombre de vols hebdomadaires entre le Canada et l'Union européenne.

Des droits de trafic supplémentaires (dits de cinquièmes et septièmes libertés) seront octroyés de façon progressive à chaque nouvelle étape permettant davantage de possibilités d'investissement réciproque. En fin de compte, les entreprises ou les ressortissants des deux Parties devraient avoir la possibilité d'investir librement dans les compagnies aériennes canadiennes ou européennes et les transporteurs devraient disposer des droits de trafic les plus larges et complets.

Par ailleurs, l'Accord veille également à renforcer la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement. Les deux parties sont en effet convenues de coopérer étroitement afin d'atténuer les effets du transport aérien sur le changement climatique. Dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, l'Accord prévoit la reconnaissance mutuelle des normes. Il introduit aussi des mesures visant à protéger les consommateurs.

S'agissant d'un accord particulièrement libéral, une clause importante relative à l'environnement concurrentiel a été insérée. Elle établit des règles pour éviter que les compagnies aériennes ne fassent l'objet de discriminations notamment par rapport à l'accès aux infrastructures ou aux aides d'État.

L'ouverture des marchés devrait, selon la Commission Européenne, générer des bénéfices économiques d'une valeur d'au moins 72 millions d'euros et plus de 1.000 emplois directs supplémentaires la première année. On s'attend à ce que, pendant les toutes premières années, 3,5 millions de passagers supplémentaires profitent des possibilités offertes par l'ouverture de l'espace aérien entre l'Union européenne et le Canada.

II. Contenu

L'accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Canada d'autre part, comprend vingt-sept articles et trois annexes.

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

L'article 2 établit le cadre général des droits octroyés. Ceux-ci sont précisés dans le corps de l'accord et aussi de manière plus précise dans les annexes 1 et 2.

L'article 3 définit le régime applicable à la désignation ainsi qu'à la délivrance et révocation des autorisations d'exploitation et des agréments techniques. Les Parties se sont entendues pour considérer que les licences ou autres formes d'autorisation délivrées par l'autre partie suffisent comme éléments de désignation. Ceci représente une simplification notoire par rapport aux pratiques habituelles.

Artikel 4 regelt kwesties in verband met eigendom en investeringen. Het verwijst naar de bepalingen en regelingen in bijlage 2 bij de overeenkomst.

Artikel 5 handelt over de wetten en regels van elke Partij met betrekking tot de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit het grondgebied van een Partij van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden en goederen.

Artikel 6 regelt de samenwerking tussen de Partijen op het gebied van de veiligheid. Naast de traditionele bepalingen verwijst dit artikel naar de parallelle overeenkomst die door beide Partijen werd ondertekend, namelijk : de « Overeenkomst tussen de Europese Unie en Canada inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart ».

Artikel 7 regelt de samenwerking en de uitwisselingen tussen de Partijen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 8 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en -heffingen die wederzijds door de Partijen worden toegekend.

Artikel 9 betreft de uitwisseling van statistieken.

Artikel 10 erkent het belang van de bescherming van de consumentenbelangen, inzonderheid compensatie voor instapweigering, terugbetalingen aan passagiers, verzekeringen, enz., ...

Artikel 11 zorgt voor een non-discriminerende toegang tot de beschikbare luchtvaartvoorzieningen (beveiliging, grondafhandeling, slots, luchtverkeersdiensten, ...).

Artikel 12 zorgt ervoor dat de heffingen die door de bevoegde autoriteiten of organen van een Partij aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchtvaartvoorzieningen en -diensten, correct, redelijk, niet-discriminerend zijn en billijk over de categorieën gebruikers worden gespreid.

Artikel 13 regelt de volgende commerciële aspecten : capaciteit, codesharing, grondafhandeling, vertegenwoordigers en personeel, verkoop, transfer van fondsen, intermodale diensten, prijzen, geautomatiseerde boekingsystemen, franchising en branding, chartervluchten, niet-geregelde vluchten enz. Inzake capaciteit zal geen enkele Partij eenzijdig beperkingen opleggen qua verkeersvolume, frequentie of regelmaat van de diensten en vliegtuigtipes die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden geëxploiteerd. Prijzen mogen ook vrij worden vastgesteld. Dit artikel verduidelijkt anderzijds dat de meeste bepalingen van deze overeenkomst eveneens op chartervluchten en andere niet-geregelde vluchten van toepassing zijn en somt deze bepalingen op.

L'article 4 est relatif à la propriété et aux investissements. Il renvoie aux dispositions et arrangements contenus dans l'annexe 2 à l'accord.

L'article 5 porte sur les dispositions législatives et réglementaires de chacune des Parties relatives aux aéronefs, passagers, membres d'équipage et marchandises entrant, séjournant ou quittant le territoire de l'une des Parties.

L'article 6 veille à la coopération entre les Parties dans le domaine de la sécurité. Outre les clauses traditionnelles, cet article renvoie à l'accord parallèle conclu entre les Parties et dénommé : « Accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile ».

L'article 7 organise la coopération et les échanges entre chacune des Parties, dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

L'article 8 porte sur les exemptions en matière de droits de douane et de taxes que s'accordent mutuellement les Parties.

L'article 9 traite d'échange de statistiques.

L'article 10 reconnaît l'importance de protéger les intérêts des consommateurs notamment en matière de compensation pour refus d'embarquement, remboursements au profit des passagers, d'assurances, etc., ...

L'article 11 veille à assurer la disponibilité, sur base non discriminatoire, des infrastructures aéroportuaires (sûreté, assistance en escales, créneaux horaires, services de contrôle du trafic aérien, ...).

L'article 12 veille à ce que les redevances d'usage imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie aux transporteurs aériens de l'autre Partie pour l'utilisation d'infrastructures et services aéroportuaires soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs.

L'article 13 organise et encadre les aspects commerciaux suivants : capacité, partage de codes, assistance en escales, représentation et personnel, vente, transferts de fonds, services intermodaux, tarifs, systèmes informatisés de réservation, franchisage et marques, affrètement, vols non réguliers, etc. Ainsi, pour ce qui concerne la capacité, aucune partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services ainsi que le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre partie. Les tarifs peuvent également être librement établis. Cet article précise d'autre part que la plupart des dispositions de cet accord (en les énumérant) s'appliquent également aux vols affrétés /non réguliers.

Artikel 14 regelt het concurrentiekader. Dit artikel heeft als doel elke oneerlijke concurrentie te voorkomen. De volgende zaken worden als oneerlijke concurrentie beschouwd : kapitaalinjecties, kruissubsidiëring, schenkingen, waarborgen, belastingverlichtingen of -vrijstellingen, bescherming tegen faillissement, enz. door een overheidsinstantie.

Artikel 15 regelt de samenwerking tussen de Partijen op het gebied van het luchtverkeersbeheer.

Artikel 16 zorgt, op de datum van de inwerkingtreding van de overeenkomst, voor de voortzetting van de vergunningen van de luchtvaartmaatschappijen die eerder krachtens bilaterale overeenkomsten tussen Canada en hun land, luchtdiensten uitvoerden.

Artikel 17 richt een gemengd comité bestaande uit vertegenwoordigers van elke Partij op. Het comité ontwikkelt de samenwerking tussen de Partijen, toetst de algehele uitvoering van de overeenkomst en tracht, waar nodig, oplossingen te vinden voor vragen met betrekking tot de interpretatie of toepassing van de overeenkomst. Het comité komt bijeen op verzoek en ten minste eenmaal per jaar.

Artikel 18 handelt over het milieu. De Partijen erkennen het belang van de milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het internationale luchtvervoersbeleid.

Artikel 19 behandelt arbeidskwesties zonder in details te treden.

Artikel 20 bepaalt dat de Partijen elkaar kunnen raadplegen bij mogelijke ontwikkelingen in de luchtvervoersrelaties en naargelang van de tendensen op het gebied van bilaterale of multilaterale regelingen.

Artikel 21 organiseert de arbitrageprocedure die nodig kan zijn om geschillen met betrekking tot de toepassing of uitlegging van de overeenkomst op te lossen, wanneer het gemengd comité geen uitsluitsel kan geven.

De artikelen 22 tot 27 bevatten de gebruikelijke bepalingen betreffende wijzigingen aan de overeenkomst, de beëindiging, de registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de multilaterale verdragen, de verhouding tot andere overeenkomsten, de voorlopige toepassing en de inwerkingtreding van de overeenkomst.

Bijlage 1 bepaalt het routeschema en de manier waarop de vluchten door de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen kunnen worden uitgevoerd.

Bijlage 2 bevat de regelingen voor de beschikbaarheid van de rechten. De verkeersrechten worden geleidelijk toegekend (vier fases) afhankelijk van de evolutie van de nationale wetgevingen en reglementeringen inzake buitenlandse investeringen in luchtvaartmaatschappijen.

L'article 14 traite de l'environnement concurrentiel. L'objectif de cet article est de prévenir toute pratique de concurrence déloyale. A ce titre sont citées comme pratique de concurrence déloyale : les injections de capitaux, les subventions croisées, les dons, les garanties, les réductions ou exonérations d'impôts, la protection contre la faillite etc. de la part de toute entité publique.

L'article 15 organise la coopération entre les Parties dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

L'article 16 permet d'assurer, à la date d'entrée en vigueur de l'accord, le maintien des licences aux transporteurs qui exploitaient des liaisons précédemment sous couvert d'accords bilatéraux entre le Canada et leurs Etats respectifs.

L'article 17 institue 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 œuvre de l'accord et, le cas échéant, de tenter de résoudre des questions liées à l'interprétation ou à l'application de l'accord. Il se réunit à toute demande et au moins une fois par an.

L'article 18 traite de l'environnement. Les parties y reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale.

L'article 19 aborde le problème des questions d'emploi sans entrer dans des considérations particulières.

L'article 20 rappelle que les Parties peuvent se consulter lors de toute évolution dans les relations et notamment aussi dans celles relatives aux tendances dans les accords bilatéraux et multilatéraux.

L'article 21 organise la procédure d'arbitrage qui peut être mise en œuvre 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.

Les articles 22 à 27 contiennent les dispositions d'usage relatives aux modifications de l'accord, à la dénonciation, aux conventions multilatérales et relations avec d'autres accords, à l'enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi qu'à l'application provisoire et à l'entrée en vigueur de l'accord.

L'annexe 1 définit le tableau des routes et la façon dont elles peuvent être opérées par les transporteurs aériens des deux Parties.

L'annexe 2 contient les arrangements relatifs à la disponibilité des droits de trafic. Ces derniers sont délivrés de manière progressive (quatre phases) en fonction de l'évolution des législations et réglementations nationales en matière d'investissements étrangers dans des compagnies aériennes.

Bijlage 3 geeft een lijst van de bilaterale overeenkomsten tussen de Lidstaten en Canada die worden opgeschort of vervangen door deze overeenkomst krachtens artikel 27.

III. 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

L'annexe 3 énumère ceux des accords bilatéraux signés entre les Etats membres et le Canada qui se trouvent suspendus ou remplacés par l'accord, conformément à l'article 27.

III. 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

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

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met :

**de Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en
de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten,
gedaan te Brussel op 17 december 2009**

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 Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, gedaan te Brussel op 17 december 2009, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

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

Rudi VERVOORT

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 sur le transport aérien entre le Canada et
la Communauté européenne et ses Etats membres,
fait à Bruxelles le 17 décembre 2009**

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 sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses Etats membres, fait à Bruxelles le 17 décembre 2009, 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,

Rudi VERVOORT

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

Guy VANHENGEL

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 16 december 2013, door de Minister van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, belast met Financiën, Begroting en Externe Betrekkingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met de Luchtvervoerovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, gedaan te Brussel op 17 december 2009 », heeft het volgende advies (nr. 54.813/4) 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.

Artikel 23, lid 2, van de Overeenkomst waaraan het voorliggende voorontwerp van ordonnantie instemming beoogt te verlenen, luidt als volgt :

« 2. Onverminderd het bepaalde in lid 1 van dit artikel stemmen de partijen ermee in deze Overeenkomst voorlopig toe te passen conform het nationale recht van de partijen, vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de laatste nota waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de nationale procedures voor de voorlopige toepassing van deze Overeenkomst. ».

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het Parlement hebben verkregen. Met een voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt op die instemming vooruitgelopen en wordt het Parlement voor de keuze gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel, in geval van niet-bekrachtiging, de Belgische Staat in een netelige positie te plaatsen ten opzichte van de medeondertekenaar van de Overeenkomst. Dit is een beperking van het recht van het Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

Bovendien kunnen moeilijkheden ontstaan doordat de Overeenkomst in het interne recht geen uitwerking kan hebben vooraleer het Parlement zijn instemming heeft verleend, ook al bevestigt die instemming wat eerder tot stand is gekomen. Dat 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.

De woorden « conform het nationale recht van de partijen » in artikel 23, lid 2, van de Overeenkomst, moeten dan ook zo worden begrepen dat België zich er enkel toe heeft verbonden de Overeenkomst voorlopig toe te passen wanneer er in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag voorhanden is ⁽¹⁾.

(1) De afdeling Wetgeving heeft zich in dezelfde zin uitgesproken in advies 54.161/VR, in verenigde kamers gegeven op 31 oktober 2013 over een voorontwerp van decreet « houdende instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartuimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012 ».

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget et des Relations extérieures, le 16 décembre 2013, 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 le Canada et la Communauté européenne et ses États membres, fait à Bruxelles le 17 décembre 2009 » a donné l'avis (n° 54.813/4) 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.

L'article 23, paragraphe 2, de l'Accord auquel l'avant-projet d'ordonnance examiné vise à porter assentiment, énonce :

« 2. Nonobstant le paragraphe 1^{er} du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord dans le respect des dispositions de droit interne des parties à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont mutuellement notifiées l'accomplissement des procédures internes nécessaires à l'application provisoire du présent 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. Une application à titre provisoire de l'Accord 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. 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 ne peut avoir d'effet en droit interne avant que cet assentiment n'ait été donné, ce qui peut être source de difficultés. 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.

À l'article 23, paragraphe 2, de l'Accord, il convient dès lors d'interpréter les termes « dans le respect des dispositions de droit interne des parties », comme signifiant que la Belgique s'est uniquement engagée à appliquer provisoirement l'Accord dans les cas où il existe déjà, dans le cadre juridique actuel, un fondement juridique suffisant ⁽¹⁾.

(1) La section de législation s'est exprimée dans le même sens dans l'avis 54.161/VR donné en chambres réunies le 31 octobre 2013 sur un avant-projet de décret « houdende instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartuimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012 ».

De kamer is samengesteld uit

De Heren P. LIÉNARDY, kamervoorzitter,
 J. JAUMOTTE, staatsraden,
 B. BLERO,
 S. VAN DROOGHENBROECK, assessoren van de afdeling
 Mevrouw M. DONY, Wetgeving,
 Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door de Heer Y. CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

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

De Griffier,

C. GIGOT

De Voorzitter,

P. LIÉNARDY

La chambre était composée de

Messieurs P. LIÉNARDY, président de chambre,
 J. JAUMOTTE, conseillers d'État,
 B. BLERO,
 S. VAN DROOGHENBROECK, assesseurs de la section de
 Madame M. DONY, législation,
 Madame C. GIGOT, greffier.

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

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**houdende instemming met :**

**de Luchtvervoersovereenkomst
tussen Canada en
de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten,
gedaan te Brussel op 17 december 2009**

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 Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, gedaan te Brussel op 17 december 2009, zal volkomen gevolg hebben (*).

Brussel, 12 december 2013

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

Rudi VERVOORT

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

Guy VANHENGEL

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

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

**l'Accord sur le transport aérien
entre le Canada et la Communauté
européenne et ses Etats membres,
fait à Bruxelles le 17 décembre 2009**

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 sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses Etats membres, fait à Bruxelles le 17 décembre 2009, sortira son plein et entier effet (*).

Bruxelles, le 12 décembre 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,

Rudi VERVOORT

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

Guy VANHENGEL

(*) Le texte intégral du Traité peut être consulté au greffe du Parlement.

