

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

---

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

1<sup>er</sup> OCTOBRE 2015

---

### PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à :**

**l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013**

---

### Exposé des motifs

L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël ainsi conclu est appelé à régir les relations aériennes entre l'Etat d'Israël et l'ensemble des pays de l'Union européenne.

La politique israélienne en matière de transport aérien est restée longtemps très conservatrice, hésitant à libéraliser ses accords historiques avec les États membres de l'Union européenne. Ce n'est qu'en 2007 que le gouvernement de l'Etat d'Israël a manifesté son intérêt pour ré-examiner avec l'Union européenne le cadre global de ses relations aériennes avec l'Europe et envisagé l'ouverture de négociations.

L'Accord a pour objectif :

- l'ouverture progressive du marché en ce qui concerne l'accès aux routes et aux capacités sur une base de réciprocité;
- la coopération et l'harmonisation en matière de réglementation;

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2015-2016

1 OKTOBER 2015

---

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met :**

**de Euro-Mediterrane luchtvaart-overeenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013**

---

### Memorie van toelichting

De Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen de Staat Israël en alle lidstaten van de Europese Unie.

Het Israëlische luchtvaartbeleid is lang zeer conservatief gebleven omdat Israël aarzelde om zijn historische overeenkomsten met de lidstaten van de Europese Unie te liberaliseren. Pas in 2007 heeft de regering van de Staat Israël belangstelling getoond om met de Europese Unie het algemene kader van zijn luchtvaartbetrekkingen te herzien en daarover te onderhandelen.

De Overeenkomst beoogt :

- een geleidelijke openstelling van de markt qua routes en capaciteit op basis van wederkerigheid;
- een regelgevende samenwerking en een overeenstemming van de regelgeving;

- la promotion de services aériens fondée sur la libre concurrence entre transporteurs aériens avec une intervention et une régulation minimales des autorités;
- la mise en place de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques éliminant toute forme de discrimination.

Les négociations ont duré plus de trois ans et nécessité la tenue de huit cycles de négociation.

Elles ont abouti à un projet d'accord qui a été paraphé par les deux parties le 30 juillet 2012.

L'Accord a été signé le 10 juin 2013 à Luxembourg.

Grâce à cet Accord, toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne pourront exploiter des vols à destination d'Israël en provenance de n'importe quel aéroport situé dans l'Union européenne tandis que les transporteurs israéliens pourront, réciproquement desservir n'importe quel aéroport de l'Union européenne au départ de leur pays.

L'Accord sera toutefois mis en œuvre et le marché progressivement ouvert, à travers cinq phases successives jusqu'à parvenir à une ouverture totale en 2018.

Les dispositions de l'Accord prévalent sur celles des accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus entre les États membres et l'État d'Israël. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent Accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.

### Commentaire des articles

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

#### *TITRE I<sup>er</sup> – Les dispositions économiques*

L'article 2 fixe les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties contractantes pour les services aériens internationaux. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Le droit de cabotage est explicitement exclu.

Les articles 3 et 4 établissent les conditions dans lesquelles les Parties contractantes accordent, refusent, ré-

- de bevordering van luchtdiensten op basis van een eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op een markt met een minimum aan overheidsbemoediging en regulering;
- het tot stand brengen van een gelijk speelveld waardoor luchtvaartmaatschappijen billijke gelijke kansen genieten zonder enige discriminatie.

De onderhandelingen hebben meer dan drie jaar geduurd en hebben acht onderhandelingscycli vereist.

Ze werden afgesloten met een ontwerp van overeenkomst dat door beide partijen op 30 juli 2012 werd geparafeerd.

De Overeenkomst werd op 10 juni 2013 te Luxemburg ondertekend.

Dankzij deze Overeenkomst zullen de luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie vluchten met bestemming Israël vanuit elke luchthaven van de Europese Unie kunnen exploiteren, terwijl de Israëlische luchtvaartmaatschappijen vanuit Israël elke luchthaven van de Europese Unie kunnen bedienen.

De inwerkingtreding van de Overeenkomst en de opening van de markt zullen niettemin in vijf opeenvolgende fasen gebeuren : de markt zal volledig opengesteld worden in 2018.

De bepalingen van de Overeenkomst hebben voorrang op de bepalingen van de bestaande bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen de Lidstaten en de Staat Israël. De bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige Overeenkomst vallen, mogen niettemin verder worden uitgeoefend, voor zover er geen discriminatie tussen de lidstaten en hun onderdanen wordt gemaakt.

### Commentaar bij de artikelen

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

#### *TITEL I – Economische bepalingen*

Artikel 2 legt de commerciële rechten van de luchtvaartmaatschappijen van de overeenkomstsluitende partijen voor de internationale luchtdiensten vast. De bepalingen in de bijlagen I en II van de overeenkomst verduidelijken onder welke voorwaarden deze rechten kunnen worden uitgeoefend. Cabotage wordt uitdrukkelijk uitgesloten.

De artikelen 3 en 4 stellen hoe de Overeenkomstsluitende Partijen de exploitatievergunningen van de luchtvaartmaat-

voquent, suspendent ou limitent les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens.

L'article 3*bis* définit le principe de reconnaissance mutuelle des décisions relatives à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens prises par les autorités compétentes des Parties contractantes tout en garantissant des possibilités de vérification.

L'article 5 régit le principe de la libéralisation de l'investissement. Il permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par des intérêts de l'autre Partie, sous réserve d'une décision du Comité mixte.

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

L'article 7 réaffirme l'application à cet Accord des dispositions du Chapitre 3 du Titre IV « Concurrence » de l'Accord d'Association. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles soutiennent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chance de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base purement commerciale et ne bénéficient pas de subventions, et si un accès neutre et non discriminatoire aux installations aéroportuaires, aux services et à l'attribution des créneaux horaires est assuré.

Les Parties conviennent également, sous certaines réserves, que la participation du gouvernement israélien aux dépenses de sûreté supplémentaires que doivent supporter les transporteurs aériens israéliens en raison d'instructions émanant de leur gouvernement ne constitue pas une pratique de concurrence déloyale et ne sera pas considérée comme une subvention.

L'article 8 précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie.

L'article 9 prévoit des exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes. Il s'agit des exemptions classiques prévues dans les accords bilatéraux traditionnels.

L'article 10 souligne que les redevances imposées pour l'usage des infrastructures et services aéroportuaires ainsi que des services de navigation aérienne doivent être justes, non injustement discriminatoires, raisonnables et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs.

schappijen kunnen toekennen, weigeren, intrekken, opschorten of beperken.

Artikel 3*bis* definieert het beginsel van de wederzijdse erkenning van de beslissingen die de bevoegde overheden van de Overeenkomstsluitende Partijen nemen in verband met het werkelijke eigendom van en het werkelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappijen en dit zonder enige aantasting van de controlemogelijkheden.

Artikel 5 regelt het beginsel van de investeringsliberalisering. Het laat de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij door belangen van de andere Partij toe mits het Gemengd Comité daarmee instemt.

Artikel 6 stelt dat alle wetten en regels van elke overeenkomstsluitende partij bij binnenkomst van, verblijf op, of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven.

Artikel 7 bevestigt dat de bepalingen van Titel IV, Hoofdstuk 3 « Mededinging » van de Associatieovereenkomst van toepassing zijn op deze Overeenkomst. De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk concurrerend kader voor de exploitatie van luchtdiensten. Ze erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is als deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet worden gesubsidieerd, en als neutrale en niet-discriminerende toegang tot luchthavenfaciliteiten, diensten en slots gegarandeerd is.

De Partijen komen ook overeen, onder bepaalde voorwaarden, dat de bijdrage van de Israëlische regering om de extra beveiligingskosten te dekken die Israëlische luchtvaartmaatschappijen moeten maken ten gevolge van instructies van de Israëlische regering, geen oneerlijke mededingingspraktijk zijn en niet worden beschouwd als een subsidie.

Artikel 8 bepaalt de voorwaarden binnen welke de luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hun commerciële activiteiten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen ontplooiën.

Artikel 9 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en -heffingen die de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar toekennen. Het gaat om de klassieke uitzonderingen voorzien in de traditionele bilaterale akkoorden.

Artikel 10 benadrukt dat de heffingen voor het gebruik van de luchthavens, de luchtvaartvoorzieningen en -diensten, correct, niet onterecht discriminerend, redelijk en eerlijk verdeeld moeten zijn tussen de verschillende gebruikerscategorieën.

L'article 11 autorise la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale. Contrairement à ce qu'il était traditionnellement requis dans les accords aériens bilatéraux, le dépôt des tarifs pratiqués n'est plus imposé.

L'article 12 organise l'échange de données statistiques.

## *TITRE II – Coopération réglementaire*

Les parties veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie C, selon les modalités prévues à l'annexe VI. Ceci vaut pour : la sécurité de l'aviation civile, la gestion du trafic aérien, l'environnement, la responsabilité des transporteurs aériens, les droits des consommateurs, les aspects sociaux du transport aérien.

L'article 13 relatif à la sécurité aérienne précise que les aéronefs d'une Partie qui serait soupçonnée de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne puissent être soumis à des inspections au sol, par et sur le territoire des autorités compétentes de l'autre partie. Les autorités compétentes des Parties contractantes reconnaissent aussi la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre partie.

L'article 14 évoque les dispositions en matière de sûreté aérienne. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile. Chaque Partie examinera aussi d'un œil favorable toute demande que lui adressera l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

Sauf en cas d'urgence, chaque Partie informe à l'avance l'autre Partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans cet Accord.

L'article 15 prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien. Israël sera associé en qualité d'observateur aux travaux du comité du « Ciel unique européen ».

Artikel 11 laat de luchtvaartmaatschappijen toe om hun tarieven vrij te bepalen op basis van een vrije en eerlijke concurrentie. In tegenstelling met wat in de bilaterale luchtvaartovereenkomsten traditioneel wordt bepaald, moeten de prijzen niet worden aangemeld.

Artikel 12 organiseert de uitwisseling van statistische gegevens.

## *TITEL II – Samenwerking op regelgevingsgebied*

De partijen zien erop toe dat hun relevante wetgeving, regels of procedures minstens zorgen voor het niveau van regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer dat gespecificeerd is in bijlage IV, deel C, zoals in detail uiteengezet in bijlage VI. Dit geldt voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, het luchtverkeersbeheer, de milieubescherming, de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen, de consumentenrechten en de sociale aspecten van het luchtvervoer.

Artikel 13 met betrekking tot de luchtvaartveiligheid bepaalt dat de luchtvaartuigen van een partij, die ervan verdacht worden de internationale normen inzake de veiligheid van de luchtvaart niet na te leven, door de bevoegde instanties en op het grondgebied van de andere partij aan platforminspecties kunnen worden onderworpen. De bevoegde autoriteiten van de partijen erkennen de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen die zijn afgegeven of door elkaar zijn gevalideerd.

Artikel 14 bevat de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart. De Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerlijke luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de burgerluchtvaart, te voorkomen. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot invoering van bijzondere doch redelijke beveiligingsvoorzieningen teneinde aan een bepaalde bedreiging het hoofd te bieden.

Elke Partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij in noodgevallen.

Artikel 15 voorziet een specifieke samenwerking op het gebied van het luchtverkeersbeheer. Israël wordt in de hoedanigheid van waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het comité voor het « Gemeenschappelijk Europees luchtruim ».

L'article 16 rappelle l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre des politiques appliquées à l'aviation ainsi que la nécessité de prendre des mesures afin de réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

L'article 17 réaffirme les obligations des Parties au titre de la Convention de Montréal sur la responsabilité des transporteurs aériens.

Les articles 18 à 20 prévoient qu'en ce qui concerne la protection du consommateur, les systèmes informatisés de réservation et les aspects sociaux, les parties se conforment aux dispositions de la législation figurant à l'annexe III.

### *TITRE III – Dispositions institutionnelles*

L'article 21, relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'Accord, formalise les obligations qui incombent aux Parties afin d'assurer sa bonne application.

L'article 22 institue un Comité mixte, composé de représentants des Parties, qui sera responsable de la gestion et de l'application de l'Accord.

L'article 23 confère au Conseil d'Association institué au titre de l'Accord d'association d'examiner tout différend portant sur l'application ou l'interprétation de l'Accord n'ayant pas pu être réglé par le Comité mixte. Si cette procédure est infructueuse, le différend est soumis à un tribunal arbitral.

L'article 24 dispose que des mesures de sauvegarde appropriées pourront être prises par une Partie si celle-ci considère que l'autre Partie n'a pas rempli l'une des obligations de l'Accord. Dans cette éventualité, les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

L'article 25 engage les Parties à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence de l'Accord avec le processus de Barcelone. Ils ont pour objectif ultime la création d'un espace aérien euro-méditerranéen commun.

L'article 26 prévoit que les dispositions de cet Accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et Israël. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer. Les parties conviennent également qu'aucune restriction ni interdiction n'empêchera la conclusion de futurs arrangements en matière de sûreté entre le gouvernement de l'État d'Israël et chacun des gou-

Artikel 16 wijst op het belang om het milieu te beschermen in het kader van de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid. Dit artikel wijst tevens op de noodzaak om maatregelen te nemen teneinde de impact van de burgerluchtvaart op het milieu te beperken.

Met artikel 17 bevestigen de Partijen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Montreal betreffende de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen.

Artikelen 18 tot 20 bepalen dat, op het vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en sociale aspecten de partijen handelen overeenkomstig de in bijlage III gespecificeerde normen.

### *TITEL III – Institutionele bepalingen*

Artikel 21 betreffende de interpretatie en de handhaving van de overeenkomst formaliseert de verplichtingen van de Partijen om de naleving van deze Overeenkomst te waarborgen.

Artikel 22 stelt een Gemengd Comité in dat is samengesteld uit de vertegenwoordigers van de Partijen en dat verantwoordelijk zal zijn voor het beheer en de toepassing van de Overeenkomst.

Artikel 23 geeft de bij de Associatieovereenkomst opgerichte Associatieraad de mogelijkheid de beslechting van geschillen met betrekking tot de toepassing of interpretatie van de Overeenkomst die niet door het Gemengd Comité zijn opgelost, te onderzoeken. Indien deze procedure geen resultaat oplevert, kan het geschil aan een scheidsgerecht worden voorgelegd.

Artikel 24 bepaalt dat indien een van de Partijen van mening is dat de andere partij een uit de Overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, zij passende vrijwaringsmaatregelen kan treffen. Daartoe plegen de Partijen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke Partij aanvaardbare oplossing te vinden.

Artikel 25 bepaalt dat de Partijen zicht ertoe verbinden een permanente dialoog om de samenhang tussen de Overeenkomst en het proces van Barcelona te garanderen, met als einddoel, een gemeenschappelijke Euro-Mediterrane luchtvaartruimte.

Artikel 26 bepaalt dat de bepalingen van deze Overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van bestaande bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en Israël. De rechten voortvloeiend uit de genoemde bilaterale overeenkomsten die eventueel gunstiger zijn, blijven echter van toepassing. De Partijen komen ook overeen dat er geen beperkingen of geen verbod bestaan om in de toekomst beveiligingsregelingen te sluiten tussen de regering van de Staat

vernements des États membres de l'Union européenne sur des points de sûreté qui ne relèvent pas de la compétence exclusive de l'Union européenne.

L'article 27 prévoit, lorsqu'une Partie envisage des modifications législatives, les modalités d'information, d'évaluation et éventuellement d'intégration de ces nouvelles normes dans l'annexe IV.

L'article 28 précise les modalités d'une éventuelle dénonciation de l'Accord.

L'article 29 impose l'enregistrement de cet Accord auprès de l'OACI.

L'article 30 fixe les modalités d'entrée en vigueur de l'Accord sous réserve du respect du droit interne de toutes les Parties contractantes.

#### *Les annexes*

L'annexe I, relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs européens et israéliens. Ces transporteurs pourront opérer, sans restriction de fréquence ou capacité, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, via des points dans des pays de la zone Euromed et/ou de l'EACE, vers tout aéroport en Israël et vice-versa. Cette annexe I reste toutefois soumise aux dispositions transitoires de l'annexe II qui fixe un calendrier d'échelonnement de cette libéralisation progressive.

L'annexe II détaille les dispositions transitoires. À partir de la date de signature de l'Accord, le nombre de transporteurs aériens autorisés de chacune des parties pour chaque route sera illimité. Durant les cinq premières années suivant la signature de l'accord, les fréquences octroyées aux transporteurs communautaires et israéliens augmenteront au début de chaque saison d'été IATA suivant des modalités détaillées dans cette annexe II. À partir du premier jour de la cinquième saison d'été IATA suivant la date de signature de l'accord, les dispositions de l'annexe I s'appliquent et les transporteurs aériens des deux parties sont admis à exercer librement les droits de troisième et quatrième libertés sur les routes spécifiées sans aucune limite en ce qui concerne la capacité, les fréquences hebdomadaires ou la régularité du service.

L'annexe III liste les États mentionnés aux articles 3, 4 et 8 de l'Accord ainsi qu'à l'annexe I. Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

L'annexe IV dresse la liste des actes et règlements de l'Union européenne auxquels se rapportent les exigences réglementaires et normes dont il est question dans l'Ac-

Israël et elke regering van de lidstaten van de Europese Unie op beveiligingsgebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen.

Artikel 27 bepaalt de regels inzake informatieverstrekking, de evaluatie en de eventuele integratie van de nieuwe normen in de bijlage IV wanneer een Partij wetgevende wijzigingen overweegt.

Artikel 28 verduidelijkt de regels voor een eventuele opzegging van de Overeenkomst.

Artikel 29 legt de registratie van deze Overeenkomst bij de ICAO op.

Artikel 30 regelt de inwerkingtreding van de Overeenkomst onder voorbehoud dat de interne rechtsprocedures van alle Overeenkomstsluitende Partijen worden nageleefd.

#### *De bijlagen*

Bijlage I betreffende de overeengekomen diensten en de gespecificeerde routes legt de exploitatievoorwaarden voor de Europese en Israëlische luchtvaartmaatschappijen vast. Deze luchtvaartmaatschappijen mogen, zonder beperking van frequentie of capaciteit, diensten exploiteren vanuit elke luchthaven van de Europese Unie, via punten op het grondgebied van Euromedlanden en/of ECAA-landen naar elke luchthaven in Israël en omgekeerd. De overgangsbepalingen van bijlage II zijn wel van toepassing op deze bijlage wat betreft de kalender voor de gespreide liberalisering.

Bijlage II detailleert de overgangsbepalingen. Vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst zijn er geen beperkingen op het aantal geautoriseerde luchtvaartmaatschappijen per route voor elk van de partijen. Tijdens de eerste vijf jaar na de ondertekening van de Overeenkomst zullen de aan de communautaire en Israëlische luchtvaartmaatschappijen toegekende frequenties bij het begin van elke IATA-zomerseizoen worden opgetrokken, zoals voorzien in deze bijlage II. Vanaf de eerste dag van het vijfde IATA-zomerseizoen na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst zijn de bepalingen van bijlage I van toepassing en mogen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen vrij rechten van de derde en vierde vrijheid exploiteren op de gespecificeerde routes, zonder enige beperking inzake capaciteit, wekelijkse frequentie of regelmaat van de dienst.

Bijlage III geeft een lijst van de landen bedoeld in de artikelen 3, 4 en 8 van de Overeenkomst en in de bijlage I. Het gaat om Zwitserland en de landen die deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte.

Bijlage IV lijst de besluiten en verordeningen op die op de regelgevende eisen en normen van deze Overeenkomst betrekking hebben. Deze gelijkwaardige regelgevende ei-

cord. Ces exigences réglementaires et normes équivalentes s'appliquent conformément à l'annexe VI, sauf disposition contraire.

L'annexe V détaille les fréquences de base agréées sur certaines routes.

L'annexe VI établit les exigences réglementaires et normes à respecter pour l'application de la législation de l'Union Européenne figurant à l'annexe IV de l'Accord.

### **Caractère mixte**

En vertu de la Loi spéciale de réformes institutionnelles (LSRI), les Régions sont compétentes tant en matière d'« aéroports régionaux » qu'en matière d'« environnement ».

Etant donné que la Région de Bruxelles-Capitale ne possède pas d'aéroports régionaux, la plupart des dispositions de l'Accord ne semblent pas avoir d'impact pratique direct sur elle.

Le 13 mars 2013, le caractère mixte de l'Accord a été fixé au sein du Groupe de Travail « traités mixtes » (GTTM), organe de consultation de la Conférence interministérielle de la politique étrangère (CIPE).

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement,

Guy VANHENGEL

sen en normen zijn van toepassing overeenkomstig bijlage VI, tenzij anders gespecificeerd.

Bijlage V detailleert de overeengekomen basisfrequenties op bepaalde routes.

Bijlage VI bepaalt de regelgevende eisen en normen waaraan moet worden voldaan bij de toepassing van de EU-wetgeving die vermeld is in bijlage IV bij de Overeenkomst.

### **Gemengd karakter**

Overeenkomstig de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen (BWHI), zijn de Gewesten zowel bevoegd voor de « regionale luchthavens » als inzake « leefmilieu ».

Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen regionale luchthaven bezit, lijken de meeste bepalingen van het akkoord geen directe praktische impact te hebben op het Gewest.

Het gemengd karakter van de Overeenkomst werd op 13 maart 2013 vastgelegd binnen de Werkgroep « gemengde verdragen » (WGGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB).

De Minister belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

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 l'Union européenne et  
ses états membres, d'une part, et le gouvernement  
de l'Etat d'Israël, d'autre part,  
fait à Luxembourg le 10 juin 2013**

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, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

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

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

*Article 2*

L'Accord Euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses états membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013, 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

**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 Unie en  
haar lidstaten, enerzijds, en de regering  
van de Staat Israël, anderzijds,  
gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking 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 Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013, 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



## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, le 17 juillet 2015, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, prorogé de plein droit (\*) jusqu'au 2 septembre 2015 sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à l'Accord Euro méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses états membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013 » a donné l'avis (n° 57.917/2/V) suivant :

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

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

### Formalités préalables

1. L'article 3 de l'ordonnance du 29 mars 2012 « portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale » dispose comme suit :

« Art. 3. Chaque ministre et secrétaire d'État intègre la dimension de genre dans toutes les politiques, mesures et actions relevant de ses compétences. À cet effet :

1<sup>o</sup> il ou elle veille à la mise en œuvre des objectifs stratégiques fixés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, et de l'intégration de la dimension du genre dans tous les nouveaux plans de gestion, dans tous les nouveaux contrats de gestion ainsi que dans tout autre instrument de planification stratégique des services publics bruxellois et des organismes d'intérêt public bruxellois qui relèvent de sa compétence. À cette fin, il ou elle approuve les indicateurs de genre pertinents permettant de mesurer le processus d'intégration de la dimension de genre et la réalisation des objectifs stratégiques;

2<sup>o</sup> pour chaque projet d'acte législatif ou réglementaire, il ou elle établit un rapport d'évaluation de l'impact du projet sur la situation respective des femmes et des hommes.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale peut régler le modèle de rapport d'évaluation de l'impact, dit « test gender »;

3<sup>o</sup> il ou elle veille, dans le cadre des procédures de passation des marchés publics et d'octroi de subsides, à la prise en compte de l'égalité des femmes et des hommes et à l'intégration de la dimension de genre. ».

L'article 3 de l'ordonnance du 29 mars 2012 est entré en vigueur le 10 juin 2014 en vertu de l'article 9, alinéa 1<sup>er</sup>, de la même ordonnance.

Le 24 avril 2014, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté un arrêté « portant exécution de l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale ».

(\*) Ce délai résulte de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, *in fine*, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, tweede vakantiekamer, op 17 juli 2015, door de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 2 september 2015 (\*), een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met de Euro mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013 » heeft het volgende advies (nr. 57.917/2/V) gegeven :

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

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

### Voorafgaande vormvereisten

1. Artikel 3 van de ordonnantie van 29 maart 2012 « houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » luidt als volgt :

« Art. 3. Elke minister en staatssecretaris integreert de genderdimensie in alle beleidslijnen, maatregelen en acties die onder zijn bevoegdheden vallen. Daartoe :

1<sup>o</sup> waakt hij of zij over de tenuitvoerlegging van de in artikel 2, § 1, bepaalde strategische doelstellingen en van de integratie van de genderdimensie in alle nieuwe beheersplannen, in alle nieuwe beheerscontracten en in elk ander instrument voor strategische planning van de Brusselse overheidsdiensten en de Brusselse instellingen van openbaar nut die onder zijn bevoegdheid vallen. Daartoe keurt hij of zij de relevante genderindicatoren goed die het mogelijk maken om het proces van de integratie van de genderdimensie en de realisatie van de strategische doelstellingen te meten;

2<sup>o</sup> stelt hij of zij voor elk wetgevend of reglementair ontwerp een evaluatieverslag op van de impact ervan op de respectieve situatie van vrouwen en mannen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering kan het model-evaluatieverslag van de impact, « gendertest » genaamd regelen;

3<sup>o</sup> waakt hij of zij, in het kader van de procedures voor de toekenning van overheidsopdrachten en de toekenning van subsidies, over het in aanmerking nemen van de gelijkheid van vrouwen en mannen en de integratie van de genderdimensie. ».

Artikel 3 van de ordonnantie van 29 maart 2012 is krachtens artikel 9, eerste lid, van dezelfde ordonnantie, op 10 juni 2014 in werking getreden.

Op 24 april 2014 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een besluit « houdende de uitvoering van de ordonnantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » vastgesteld.

(\*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, *in fine*, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

L'article 13 de cet arrêté dispose comme suit :

« Art. 13. § 1<sup>er</sup>. – Le rapport d'évaluation de l'impact sur les femmes et les hommes, appelé « test genre », tel que défini à l'article 3, § 2, de l'ordonnance, est annexé au présent arrêté. Le « test genre » est complété par les personnes qui rédigent une nouvelle réglementation. Cette personne peut être un collaborateur de cabinet ou un fonctionnaire de l'administration concernée.

§ 2. – Le « test genre » doit être complété avant la première mise à l'ordre du jour au Conseil des ministres.

§ 3. – Le résultat du test doit être considéré comme une évaluation indicative du projet.

§ 4. – Le Ministre compétent veille à ce que le « test genre » soit complété.

§ 5. – En l'absence de « test genre », un projet de réglementation ne peut être considéré comme complet et ne peut donc faire l'objet d'une discussion au Conseil des Ministres. »

Cet arrêté a été publié au *Moniteur belge* le 24 février 2015. Toutefois, selon son article 15, celui-ci « entre en vigueur le premier jour de la législature suivant celle durant laquelle a été adoptée l'ordonnance », soit le 10 juin 2014.

Il appartient à l'auteur de l'avant-projet de veiller à l'accomplissement de la formalité prescrite préalablement à l'adoption du texte en projet.

2. La demande d'avis indique que l'avant-projet examiné a été soumis à l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale. Cet avis ne figure toutefois pas dans le dossier transmis au Conseil d'État.

Il convient donc de veiller à l'accomplissement complet de cette formalité préalable, conformément à l'article 6 de l'ordonnance du 8 septembre 1994 « portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale ».

#### Examen de l'avant-projet

Dans l'avis 57.663/4 donné le 6 juillet 2015 sur un avant-projet de loi portant assentiment au même accord, la section de législation a formulé les deux observations suivantes :

« 1. Dans son avis 52.638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 « 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 » (1), la section de législation a formulé l'observation suivante :

« 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) Note de bas de page 1 de l'avis cité : *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 2015/1, pp. 44 à 50.

Artikel 13 van dat besluit luidt als volgt :

« Art. 13. § 1. – Het evaluatierapport over de impact op vrouwen en mannen, de « gendertest », zoals bepaald in artikel 3, § 2, van de ordonnantie wordt in bijlage van dit besluit gevoegd. De « gendertest » wordt ingevuld door de personen die de nieuwe reglementering opstellen. Die persoon kan een kabinetsmedewerker zijn of een ambtenaar van het betrokken bestuur.

§ 2. – De « gendertest » wordt ingevuld voor de eerste toevoeging aan de agenda in de Ministerraad.

§ 3. – Het resultaat van de test dient beschouwd te worden als een indicatieve meting van het project.

§ 4. – De bevoegde Minister zorgt ervoor dat de « gendertest » ingevuld wordt.

§ 5. – Bij gebrek aan een « gendertest » kan een ontwerp van reglementering niet als volledig worden beschouwd en kan [het] dus geen voorwerp uitmaken van een beraadslaging binnen de Ministerraad. »

Dat besluit is op 24 februari 2015 in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt. Het treedt luidens artikel 15 ervan evenwel « in werking op de eerste dag van de legislatuur volgend op de legislatuur waarin de ordonnantie werd goedgekeurd », dat wil zeggen op 10 juni 2014.

De steller van het voorontwerp moet erop toezien dat dit vormvereiste wordt vervuld voordat de ontworpen regeling wordt aangenomen.

2. In de adviesaanvraag wordt aangegeven dat het voorliggende voorontwerp ter fine van advies is voorgelegd aan de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat advies bevindt zich echter niet in het dossier dat aan de Raad van State is overgezonden.

Er moet dan ook op toegezien worden dat dit voorafgaand vormvereiste volledig wordt vervuld, overeenkomstig artikel 6 van de ordonnantie van 8 september 1994 « houdende oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».

#### Onderzoek van het voorontwerp

In advies 57.663/4, dat op 6 juli 2015 gegeven is over een voorontwerp van wet houdende instemming met diezelfde overeenkomst, heeft de afdeling Wetgeving de twee volgende opmerkingen geformuleerd :

« 1. In haar advies 52.638/VR, op 22 januari 2013 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 17 juli 2013 « 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 » (1) heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt :

« 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 bevestigd.

(1) *Voetmoot 1 van het geciteerde advies* : *Parl. St.* Senaat 2012-2013, nr. 2015/1, blz. 44-50.

1.2. Bien qu'il résulte de l'article 167, § 2, de la Constitution que les Chambres doivent également donner leur assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement (²).

Dans son avis 37.954-37.970-37.977-37.978/AG (³), 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 :

« Tant la Cour de cassation (⁴) que la section de législation du Conseil d'État (⁵) 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

1.2. Al dient krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag te worden ingestemd door de Kamers, bestaat er geen bezwaar tegen dat deze instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven (²).

In haar advies 37.954-37.970-37.977-37.978/AV (³) 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 :

« Zowel het Hof van Cassatie (⁴) als de afdeling Wetgeving van de Raad van State (⁵) 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-

- (2) *Note de bas de page 2 de l'avis cité* : Note de bas de page 5 de l'avis cité : 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.
- (3) *Note de bas de page 3 de l'avis cité* : Note de bas de page 6 de l'avis cité : 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 A (37.978/AG) (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 1091/1).
- (4) *Note de bas de page 4 de l'avis cité* : Note de bas de page 7 de l'avis cité : 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.
- (5) *Note de bas de page 5 de l'avis cité* : Note de bas de page 8 de l'avis cité : Note de bas de page 36 de l'avis cité : Voir notamment CE, 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. parl.*, C.R.W., 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).

- (2) *Voetnoot 2 van het geciteerde advies* : Voetnoot 5 van het geciteerde advies : Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen : D. VAN EECKHOUTTE en T. LOOSE, « Wijziging zkt. instemming », *TvW* 2007, 3-27.
- (3) *Voetnoot 3 van het geciteerde advies* : Voetnoot 6 van het geciteerde advies : 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).
- (4) *Voetnoot 4 van het geciteerde advies* : Voetnoot 7 van het geciteerde advies : Voetnoot 35 van het genoemde advies : Cass. 19 maart 1981, *Arr. Cass.* 1980-1981, 808; *JT* 1982, 565, noot J. VERHOEVEN; Cass. 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.
- (5) *Voetnoot 5 van het geciteerde advies* : Voetnoot 8 van het geciteerde advies : 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.* W.Gew.R. 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).

les limites des futurs amendements <sup>(6)</sup> et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements » <sup>(7)</sup>).

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 aux Chambres de notifier en temps utile au Gouvernement qu'elles n'approuvent 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 aux Chambres, dans un délai déterminé, les modifications des annexes décidées conformément à l'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro-méditerranéen <sup>(8)</sup>.

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 inoppo-

(6) *Note de bas de page 6 de l'avis cité* : Note de bas de page 9 de l'avis cité : Note de bas de page 37 de l'avis cité : Voir notamment les avis cités à la note précédente.

(7) *Note de bas de page 7 de l'avis cité* : Note de bas de page 10 de l'avis cité : 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) *Note de bas de page 8 de l'avis cité* : Note de bas de page 11 de l'avis cité : 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).

Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen <sup>(6)</sup> kennen en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen. <sup>(7)</sup> ».

1.3. Gezien het duidelijk afgebakende onderwerp van de bijlagen bij de Euromediterrane 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 voornoemde beginselen. Het dispositief van het voorontwerp zou in die zin aangevuld moeten worden.

1.4. Om de Kamers de mogelijkheid te bieden aan de regering te bekwamer tijd kenbaar te maken dat ze een bepaalde wijziging van één van de bijlagen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst niet goedkeuren, moet het voorontwerp nog worden aangevuld met een bepaling die de Regering verplicht om binnen een vastgestelde termijn aan de Kamers de wijzigingen mee te delen van de bijlagen waartoe beslist is conform artikel 27, lid 2, van de Euro mediterrane luchtvaartovereenkomst <sup>(8)</sup>.

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 inwerking treden 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 de 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 particulie-

(6) *Voetnoot 6 van het geciteerde advies* : Voetnoot 9 van het geciteerde advies : Voetnoot 37 van het genoemde advies : Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

(7) *Voetnoot 7 van het geciteerde advies* : Voetnoot 10 van het geciteerde advies : 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).

(8) *Voetnoot 8 van het geciteerde advies* : Voetnoot 11 van het geciteerde advies : 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.* VI.Parl. 2007-2008, nr. 1588/1, blz. 15-21), het voornoemde advies 44.436/4, 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).

sables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge* <sup>(9)</sup>.

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 <sup>(10)</sup>.

Par conséquent, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures aux annexes à l'accord euro-méditerranéen <sup>(11)</sup> ».

Cette observation vaut également pour l'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro méditerranéen « relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg, le 10 juin 2013 », auquel l'avant-projet examiné vise à porter assentiment, et ce dans la mesure où la portée de ce paragraphe serait de soustraire les modifications apportées aux annexes de l'accord par le comité mixte au champ d'application du paragraphe 1er du même article.

2. L'article 30, paragraphe 1<sup>er</sup>, de l'accord euro-méditerranéen énonce :

« 1. L'accord s'applique à titre provisoire, conformément aux législations nationales des parties contractantes, à compter de la date de sa signature par les parties contractantes. ».

En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, les traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres.

Une application à titre provisoire de l'accord euro-méditerranéen anticipe cet assentiment des Chambres et place celles-ci devant l'alternative suivante : soit ratifier l'application à titre provisoire, soit, en cas de non-ratification, mettre l'État belge dans une position délicate vis-à-vis du cosignataire de l'accord euro-méditerranéen. Ceci restreint le droit des Chambres d'apprécier librement si elles peuvent donner ou non leur assentiment.

En outre, même si l'assentiment du Parlement fédéral 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 <sup>(12)</sup>.

(9) *Note de bas de page 9 de l'avis cité* : Note de bas de page 12 de l'avis cité : Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, 565, note J. Verhoeven.

(10) *Note de bas de page 10 de l'avis cité* : Note de bas de page 13 de l'avis cité : 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 », *APT*, 1998, p. 95). Voir également l'avis 43.976/3 précité.

(11) *Note de bas de page 11 de l'avis cité* : Note de bas de page 14 de l'avis cité : 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).

(12) *Note de bas de page 12 de l'avis cité* : Ce ne sera pas le cas uniquement s'il existe déjà dans le cadre juridique existant un fondement juridique suffisant pour une application conforme au traité dans la pratique.

ren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* <sup>(9)</sup>.

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 <sup>(10)</sup>.

Bijgevolg moeten latere wijzigingen van de bijlagen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt <sup>(11)</sup>. ».

Deze opmerking geldt ook voor artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst « tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013 », waarmee het voorliggende voorontwerp beoogt in te stemmen, en wel in zoverre dit tweede lid ertoe zou strekken de wijzigingen die door het gemengd comité aangebracht worden in de bijlagen bij de overeenkomst te onttrekken aan het toepassingsgebied van lid 1 van hetzelfde artikel.

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

« 1. Deze overeenkomst wordt voorlopig toegepast, overeenkomstig de nationale wetten van de partijen, vanaf de datum van ondertekening door de partijen. ».

Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet hebben de verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van de Kamers hebben verkregen.

Met een voorlopige toepassing van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst wordt vooruitgelopen op die instemming van de Kamers en worden ze 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 op het recht van de Kamers om vrij te oordelen of ze al dan niet hun instemming kunnen verlenen.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het federaal parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomen wordt bevestigd, de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in het interne recht geen uitwerking kan hebben voordat die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden <sup>(12)</sup>.

(9) *Voetnoot 9 van het geciteerde advies* : Voetnoot 12 van het geciteerde advies : Cass. 11 december 1953, *Arr. Verbr.* 1954, 252; Cass. 19 maart 1981, *J.T.* 1982, 565, noot J. VERHOEVEN.

(10) *Voetnoot 10 van het geciteerde advies* : Voetnoot 13 van het geciteerde advies : 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 », *APT* 1998, blz. 95). Zie eveneens het voornoemde advies 43.976/3.

(11) *Voetnoot 11 van het geciteerde advies* : Voetnoot 14 van het geciteerde advies : 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, 9-11).

(12) *Voetnoot 12 van het geciteerde advies* : Dat is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag voorhanden is.

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 <sup>(13)</sup> ».

Ces deux observations valent *mutatis mutandis* également pour l'avant-projet d'ordonnance examiné, lequel porte assentiment au même accord.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIENARDY,	président de chambre, président
	P. VANDERNOOT,	président de chambre,
	L. DETROUX,	conseiller d'État,
	J. ENGLEBERT,	assesseur,
Madame	A.-C. VAN GEERSDAELE,	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. LIENARDY.

<i>Le Greffier,</i>	<i>Le Président,</i>
A.-C. VAN GEERSDAELE	P. LIENARDY

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 alleen aanraden de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien <sup>(13)</sup> ».

Beide opmerkingen gelden, *mutatis mutandis*, ook voor het voorliggende voorontwerp van ordonnantie, waarbij met diezelfde overeenkomst instemming wordt verleend.

De kamer is samengesteld uit

De Heren	P. LIENARDY,	kamervoorzitter, voorzitter,
	P. VANDERNOOT,	kamervoorzitter,
	L. DETROUX,	staatsraad,
	J. ENGLEBERT,	assessor,
Mevrouw	A.-C. VAN GEERSDAELE,	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. LIENARDY.

<i>De Griffier,</i>	<i>De Voorzitter,</i>
A.-C. VAN GEERSDAELE	P. LIENARDY

(13) *Note de bas de page 13 de l'avis cité* : 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 de décret « portant assentiment au Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les États Unis d'Amérique d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 » (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2012-2013, n° 686/1, pp. 6-7).

Cette observation est similaire à celle formulée dans l'avis 52.638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 « 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° 2015/1, pp. 44-50).

(13) *Voetnoot 13 van het geciteerde advies* : Zie in dezelfde zin advies 45.971/3, op 24 februari 2009 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het Vlaams 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 vertrekt 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, 40-42), en advies 51.264/4, op 14 mei 2012 verstrekt over een voorontwerp van decreet « portant assentiment au Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 » (*Parl. St.* W. Parl. 2012-2013, nr. 686/1, blz. 6-7).

Deze opmerking stemt overeen met de opmerking die geformuleerd is in advies 52.638/VR, gegeven op 22 januari 2013 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 17 juli 2013 « 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 2012-2013, nr. 2015/1, blz. 44-50).

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

**l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013**

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, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

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

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

*Article 2*

L'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013, sortira son plein et entier effet (\*).

Bruxelles, le 16 juillet 2015.

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

Rudi VERVOORT

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement,

Guy VANHENGEL

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

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

**de Euro-Mediterrane luchtvaart-overeenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,  
Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen,  
Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking 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 Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013, zal volkomen gevolg hebben (\*).

Brussel, 16 juli 2015.

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

Rudi VERVOORT

De Minister belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

Guy VANHENGEL

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

