

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

23 MAI 2016

PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à :

1° l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses Etats membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé au Luxembourg le 16 juin 2011 et à Oslo le 21 juin 2011; et

2° l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'accord mentionné sous 1°, signé au Luxembourg le 16 juin 2011 et à Oslo le 21 juin 2011

(Doc. n° A-228/1 – 2015/2016)

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 Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 décembre 2010

(Doc. n° A-229/1 – 2015/2016)

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2015-2016

23 MEI 2016

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met :

1° de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen ten eerste, de Verenigde Staten van Amerika, ten tweede, de Europese Unie en haar Lidstaten, ten derde, IJsland, en ten vierde, het Koninkrijk Noorwegen, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011, en

2° de Aanvullende Overeenkomst tussen ten eerste, de Europese Unie en haar Lidstaten, ten tweede, IJsland, en ten derde, het Koninkrijk Noorwegen, betreffende de toepassing van de overeenkomst vermeld onder 1°, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011

(Stuk nr. A-228/1 – 2015/2016)

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met :

de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië, anderzijds, opgesteld te Brussel op 15 december 2010

(Stuk nr. A-229/1 – 2015/2016)

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

l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010

(Doc. n° A-230/1 – 2015/2016)

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

l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part, fait à Bruxelles le 26 juin 2012

(Doc. n° A-231/1 – 2015/2016)

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

(Doc. n° A-232/1 – 2015/2016)

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**houdende instemming met :**

de Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 2 december 2010

(Stuk nr. A-230/1 – 2015/2016)

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**houdende instemming met :**

de Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en de Republiek Moldavië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012

(Stuk nr. A-231/1 – 2015/2016)

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

(Stuk nr. A-232/1 – 2015/2016)

RAPPORT

fait au nom de la commission
des Finances et des Affaires générales,
chargée du Budget, des Relations extérieures, de
la Coopération au Développement, de la
Fonction publique et de la Recherche
scientifique

par MM. Marc LOEWENSTEIN (F)
et Emmanuel DE BOCK (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Mme Simone Susskind, MM. Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, Mme Zoé Genot, MM. Stefan Cornelis, Jef Van Damme, Bruno De Lille.

Membres suppléants : M. Ahmed El Ktibi, Mme Nadia El Yousfi, MM. Marc Loewenstein, Serge de Patoul, Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, M. André du Bus de Warnaffe.

Autres membres : Mmes Carla Dejonghe, Mathilde El Bakri, Brigitte Grouwels, M. Emin Özkara, Mme Fatoumata Sidibé.

Voir :

Documents du Parlement :

A-228/1 – 2015/2016 : Projet d'ordonnance.
A-229/1 – 2015/2016 : Projet d'ordonnance.
A-230/1 – 2015/2016 : Projet d'ordonnance.
A-231/1 – 2015/2016 : Projet d'ordonnance.
A-232/1 – 2015/2016 : Projet d'ordonnance.

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Financiën en Algemene Zaken,
belast met de Begroting, de Externe
Betrekkingen, de Ontwikkelingssamenwerking,
het Openbaar Ambt en het Wetenschappelijk
Onderzoek

door de heren Marc LOEWENSTEIN (F)
en Emmanuel DE BOCK (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, mevr. Simone Susskind, de heren Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, mevr. Zoé Genot, de heren Stefan Cornelis, Jef Van Damme, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers : de heer Ahmed El Ktibi, mevr. Nadia El Yousfi, de heren Marc Loewenstein, Serge de Patoul, mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, de heer André du Bus de Warnaffe.

Andere leden : mevr. Carla Dejonghe, mevr. Mathilde El Bakri, mevr. Brigitte Grouwels, de heer Emin Özkara, mevr. Fatoumata Sidibé.

Zie :

Stukken van het Parlement :

A-228/1 – 2015/2016 : Ontwerp van ordonnantie.
A-229/1 – 2015/2016 : Ontwerp van ordonnantie.
A-230/1 – 2015/2016 : Ontwerp van ordonnantie.
A-231/1 – 2015/2016 : Ontwerp van ordonnantie.
A-232/1 – 2015/2016 : Ontwerp van ordonnantie.

I. Exposé introductif conjoint du ministre Guy Vanhengel

Le ministre Guy Vanhengel a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« L'Accord de transport aérien avec les Etats-Unis, approuvé le 21 décembre 2012 par le Parlement bruxellois, prévoit que l'Accord peut être étendu à des pays tiers.

L'Accord, qui vous est soumis aujourd'hui, a été conclu entre quatre parties : les Etats-Unis, l'Union européenne, l'Islande et la Norvège. En outre, il a été prévu un accord annexe entre l'Union européenne, l'Islande et la Norvège concernant l'application de l'Accord de Transport aérien.

Etant donné que l'Islande et la Norvège constituent une partie intégrante de l'Espace européen commun de l'Aviation, ces Accords assureront la cohérence du cadre réglementaire pour les vols reliant les Etats-Unis et le marché européen unifié de l'aviation, y compris l'Islande et la Norvège.

Ils n'impliquent aucune nouvelle obligation pour les autorités aéronautiques de l'Union européenne ou pour son industrie, mais créent de nouveaux droits pour les transporteurs aériens de l'Union Européenne et assurent également la cohérence totale de l'Accord de Transport aérien avec la politique scandinave commune en matière de transport aérien.

Les autres Accords de transport aérien ont pour objectif la libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union Européenne et respectivement la Jordanie, la Géorgie, la Moldavie et Israël.

Outre l'ouverture des marchés, les Accords permettent de garantir des normes élevées dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application de certaines des règles communautaires notamment en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs ou de conditions de concurrence équitables.

Grâce à ces Accords, toutes les compagnies aériennes de l'Union Européenne pourront exploiter des vols à destination des pays partenaires en provenance de n'importe quel aéroport situé dans l'Union Européenne tandis que les transporteurs de ces pays partenaires pourront, réciproquement desservir n'importe quel aéroport de l'Union Européenne au départ de leur pays.

Ils suppriment aussi toute restriction sur les tarifs et, à terme, sur le nombre de vols hebdomadaires entre

I. Samengevoegde inleidende uiteenzetting van minister Guy Vanhengel

Minister Guy Vanhengel heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden :

" De Europese Luchtvervoerovereenkomst met de Verenigde Staten, op 21 december 2012 goedgekeurd door het Brussels Parlement, bepaalt dat de Overeenkomst kan worden uitgebreid tot derde landen.

De Overeenkomst, die u heden wordt voorgelegd, werd gesloten tussen vier partijen: de Verenigde Staten, de Europese Unie, IJsland en Noorwegen. Verder wordt ook voorzien in een aanvullende overeenkomst tussen de Europese unie, IJsland en Noorwegen betreffende de toepassing van de Luchtvervoerovereenkomst.

Aangezien IJsland en Noorwegen een integrerend deel zijn van de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, zorgen de overeenkomsten voor een samenhangend regelgevingskader voor vluchten tussen de Verenigde Staten en de eengemaakte Europese luchtvaartmarkt, inclusief IJsland en Noorwegen.

Ze impliceren geen enkele nieuwe verplichting voor de luchtvaartautoriteiten van de Europese Unie of voor haar industrie, maar bieden wel nieuwe rechten voor de luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie en zorgen voor een totale coherentie tussen de Luchtvervoerovereenkomst en het gemeenschappelijk Scandinavisch beleid inzake luchtvervoer.

De overige Luchtvervoerovereenkomsten beogen een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en respectievelijk Jordanië, Georgië, Moldavië en Israël.

Naast de vrijmaking van de markt, bieden de Overeenkomsten de mogelijkheid om hoge normen te hanteren op het vlak van de veiligheid, de beveiliging en het beheer van het luchtvaartverkeer. Voorts biedt ze ook de mogelijkheid om bepaalde communautaire regels toe te passen, vooral op het gebied van het milieu, de toegang tot de markt, de bescherming van de consumenten of de eerlijke concurrentievoorwaarden.

Dankzij deze Overeenkomsten kunnen alle luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie voortaan rechtstreekse vluchten naar een van de partnerlanden uitbaten vanuit om het even welke luchthaven van de Europese Unie. Het omgekeerde geldt ook voor de luchtvaartmaatschappijen van deze partnerlanden.

Ze schaffen iedere beperking inzake routes, tarieven of aantal wekelijkse vluchten tussen de Europese Unie en

l'Union Européenne et respectivement la Jordanie, la Géorgie, la Moldavie et Israël.

Les Accords devraient permettre d'attirer de nouveaux opérateurs et de lancer ou développer des liaisons vers des aéroports sous-exploités ou non encore desservis. Ce qui sera tout bénéfique pour les voyageurs tant au niveau des prix que de l'offre de destinations.

Des Accords similaires entre l'Union européenne et les pays des Balkans occidentaux ainsi qu'avec le Maroc ont déjà été approuvés par le Parlement bruxellois.

Ces Accords ayant notamment trait à l'exploitation des aéroports publics ainsi qu'à la protection de l'environnement, il a été déclaré mixte par le Groupe de travail Traités mixtes, organe consultatif de la Conférence interministérielle de la politique étrangère.

Dans les exposés des motifs, le contenu des présents accords sont expliqués en détail. ».

II. Discussion générale conjointe

Réunion du lundi 11 janvier 2016

M. Julien Uyttendaele rappelle les contacts compliqués entre la Région bruxelloise et l'État d'Israël qui viole le droit international et les droits fondamentaux du peuple palestinien. Concernant cet accord, il convient pourtant de soutenir l'harmonisation des mesures de sécurité. Il demande à connaître la différence entre les accords bilatéraux avec l'État d'Israël de 1952 et celui d'aujourd'hui. Serait-il possible d'interdire malgré cet accord le transport par voie aérienne des produits issus des colonies? Quelle marge de manœuvre est maintenue ?

M. Bruno De Lille rappelle que la Belgique mène à l'égard d'Israël et de l'Autorité palestinienne une politique d'« équidistance » qui implique qu'elle se tient à égale distance des deux parties. Ce que la Belgique fait ou ne fait pas pour un pays, elle le fait aussi ou ne le fait pas davantage pour l'autre.

On peut donc se demander pourquoi il n'y a pas sur la table d'accord relatif aux services aériens avec l'Autorité palestinienne. Pourquoi ce retard ?

Le projet d'ordonnance comporte une clause de territorialité. La mise en œuvre du présent accord ne change rien au statut des territoires passés sous contrôle israélien après juin 1967. Comment l'imposer ?

respectievelijk Jordanië, Georgië, Moldavië en Israël af.

De Overeenkomsten stimuleren het luchtverkeersaanbod hoofdzakelijk door nieuwe operatoren aan te trekken en nieuwe verbindingen of onderbenutte verbindingen te ontwikkelen. Dit zal de reizigers ten goede komen.

Gelijkaardige overeenkomsten met de westelijke Balkanlanden, alsook met Marokko werden reeds goedgekeurd door het Brussels Parlement.

Aangezien de Overeenkomsten onder andere betrekking hebben op de exploitatie van de openbare luchthavens en de bescherming van het milieu, werd ze gemengd verklaard door de Werkgroep Gemengde Verdragen, het adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid.

In de memories van toelichting wordt op omstandige wijze de inhoud van de voorliggende Overeenkomsten toegelicht. ".

II. Samengevoegde algemene bespreking

Vergadering van maandag 11 januari 2016

De heer Julien Uyttendaele herinnert aan de netelige relaties tussen het Brussels Gewest en de Staat Israël, die het internationale recht en de grondrecht van het Palestijnse volk met voeten treedt. In verband met dat akkoord, moet men nochtans de harmonisering van de veiligheidsmaatregelen steunen. Hij vraagt wat het verschil is tussen de bilaterale akkoorden met Israël van 1952 en dat van vandaag. Zou het mogelijk zijn om, ondanks dit akkoord, het transport per vliegtuig van producten uit de nederzettingen te verbieden? Welke manoeuvreerruimte wordt er behouden?

De heer Bruno De Lille herinnert eraan dat België tegenover Israël en de Palestijnse autoriteit een politiek voert van "equidistantie". Dit houdt in dat men gelijke afstand houdt van beide partijen. Wat men doet of niet doet voor het ene land, doet België of niet voor het andere land.

Zo rijst de vraag waarom er vandaag geen luchtvaartovereenkomst met de Palestijnse autoriteit voorligt. Waar zit de vertraging?

Het ontwerp van ordonnantie bevat een territorialiteitsclausule. De toepassing van deze overeenkomst laat de status van de territoria die na juni 1967 onder Israëlische zeggenschap kwamen onverlet. Hoe is dit afdwingbaar?

Israël prévoit un aéroport près d'Atarot/Kalandia, qui est un ancien aéroport palestinien. C'est en principe impossible, eu égard à la clause de territorialité. Comment le ministre peut-il garantir que le projet d'ordonnance sera caduc si Israël met ce plan à exécution ? Pourquoi voter une ordonnance dont on sait dès maintenant qu'elle ne sera pas respectée ?

Mme Zoé Genot s'associe à ces propos.

Le ministre constate que cette question dépasse le cadre des débats classiques de la commission. Le texte proposé est une amélioration et une modernisation des conventions bilatérales existantes, la technicité de la navigation aérienne ayant évolué depuis lors. La libéralisation proposée, ira vers plus de cohérence entre les pays concernés. Cet accord ne concerne pas le flux de marchandises. La régulation aéronautique ne doit pas être confondue avec des questions d'importation et d'exportation des biens. Ces dernières concernent des accords commerciaux. Il s'agit ici de la technicité des vols civils et l'utilisation des infrastructures aéroportuaires.

Pour les aéroports cités, on peut dire que si les autorités israéliennes viennent à gérer ces nouveaux sites, ils tombent sous les champs d'application de l'Accord, un peu comme si nous parlions en Belgique de l'aéroport d'Ostende.

M. Bruno De Lille fait remarquer qu'Ostende n'a pas été annexé par Bruxelles. Le projet d'ordonnance comporte toutefois une clause de territorialité de 1967. Enfreindre cette clause en implantant des aéroports sur des territoires qui ne faisaient pas partie du territoire en 1967 crée un problème. Par conséquent, l'accord n'est pas exécutoire.

Le ministre se demande à qui cela profiterait le plus, si cela devait se produire : à celui qui a déjà un aéroport à proximité, ou au nouvel aéroport ? C'est loin d'être évident. En effet, on désenclave ainsi de nouveaux territoires.

M. Bruno De Lille signale qu'Israël n'autorise aucune activité aérienne sur le territoire palestinien et qu'il tire les ficelles. Qu'en sera-t-il plus tard, avec ce qui semble n'être qu'un projet d'ordonnance technique ?

Le ministre propose de poser cette question par écrit au ministre fédéral des Affaires étrangères. Qu'advient-il de l'accord si on implante un nouvel aéroport près d'Atarot/Kalandia ? Il faut en tout cas à ce stade être prudent dans ses conclusions.

M. Armand De Decker appelle à la prudence. Une opposition de la part des écologistes ou du PS ne doit pas induire des généralisations délicates. Le député rappelle ses expériences comme ministre fédéral de la

Israël plant een luchthaven bij Atarot/Qalandia, die een voormalige Palestijnse luchthaven was. Dit kan in principe niet gelet op genoemde territorialiteitsclausule. Welke zekerheid kan de minister geven dat als Israël dit plan uitvoert, het ontwerp van ordonnantie vervalt. Waarom een ordonnantie goedkeuren waarvan men nu al weet dat ze niet gerespecteerd zal worden?

Mevrouw Zoé Genot is het daarmee eens.

De minister stelt vast dat de kwestie verder gaat dan de klassieke debatten in de commissie. De voorgestelde tekst is een verbetering en een modernisering van de bestaande bilaterale akkoorden, omdat de technische kenmerken van het luchtverkeer sindsdien veranderd zijn. De voorgestelde liberalisering gaat in de richting van meer coherentie tussen de landen in kwestie. Het akkoord gaat niet over goederenverkeer. Luchtvaartregulering mag niet verward worden met kwesties over import en export van goederen. Die laatste vallen onder de handelsakkoorden. Hier gaat het over de technische aspecten van de burgerluchtvaart en het gebruik van de luchthaveninfrastructuur.

Voor de voormelde luchthavens geldt dat, indien de Israëlische autoriteiten die nieuwe sites beheren, zij onder de toepassing van dit akkoord vallen, een beetje zoals wij het in België zouden hebben over de luchthaven van Oostende.

De heer Bruno De Lille laat opmerken dat Oostende niet geannexeerd werd door Brussel. Het ontwerp van ordonnantie bevat evenwel een territorialiteitsclausule van 1967. Het niet respecteren ervan door luchthavens in te vestigen op territoria die in 1967 niet tot het territorium behoorde, stelt een probleem. Hierdoor wordt de overeenkomst immers niet uitvoerbaar.

De minister stelt zich de vraag wie hierbij, mocht zulks zich voordoen, het meest gediend is. Is het diegene die in de buurt reeds een luchthaven heeft of de nieuwe luchthaven ? Dit is verre van duidelijk. Nieuwe gebieden worden hierdoor immers ontsloten.

De heer Bruno De Lille merkt op dat Israël geen luchtactiviteiten toestaat op Palestijns grondgebied en de touwtjes in handen houdt. Wat later met wat nu slechts een technisch ontwerp van ordonnantie lijkt te zijn?

De minister stelt voor deze vraag schriftelijk te stellen aan de federale minister van Buitenlandse Zaken. Wat gebeurt met het akkoord indien een nieuwe luchthaven komt bij Atarot/Qalandia? Alvast dient men nu voorzichtig te zijn met conclusies.

De heer Armand De Decker roept op tot voorzichtigheid. Tegenwerking van de groenen of van de PS mag niet leiden tot delicate veralgemeningen. Het parlementslid herinnert aan zijn ervaringen als federaal

Coopération au Développement. Il rappelle qu'il existait un aéroport à Gaza détruit depuis lors. Les sentiments de part et d'autre des belligérants sont fort mêlés. Au cas où un aéroport serait construit en territoire palestinien, leurs produits agricoles seront exportés à de meilleures conditions. N'empêchons pas de voter des textes qui visent à cette amélioration !

M. Philippe Close souligne la complexité du débat. Une conséquence indirecte de l'Accord soulève manifestement des questions. Elle ne semble pourtant pas s'opposer au vote de l'Accord.

Pour Mme Zoé Genot le texte contient des conséquences aujourd'hui difficiles à mesurer. Le report du vote s'impose dans l'attente d'une réponse.

M. Emmanuel De Bock s'enquiert de la position des autres parlements.

Le ministre répond que les autres assemblées se penchent actuellement sur ce texte.

Réunion du lundi 23 mai 2016

Faisant suite à la réunion précédente, le ministre indique qu'une série de questions ont été posées qui avaient plutôt trait au contexte plus large de l'Accord et aux relations entre la Belgique et Israël.

La première question était d'ordre technique et portait sur la différence entre l'accord bilatéral avec l'Etat d'Israël signé en 1952 et l'actuel Accord.

La deuxième question visait à connaître les possibilités d'interdire, malgré l'accord, les produits provenant des territoires occupés, ainsi que la marge de manœuvre qui existe encore pour ce faire. En outre, il a été demandé ce qu'il adviendra de l'Accord si un nouvel aéroport est construit à Atarot/Kalandia.

Pour terminer, il a été demandé où en était le déroulement de l'approbation dans les autres parlements.

Comme convenu, un courrier au ministre fédéral des Affaires étrangères afin d'obtenir des renseignements supplémentaires. Le SPF Mobilité a également été interrogé.

Les éléments de réponses suivants ont été fournis :

L'Accord de 1952 avec Israël est un accord bilatéral entre la Belgique et Israël. Le présent Accord entre l'UE

minister voor ontwikkelingssamenwerking. Er bestond toen een luchthaven in Gaza, die sindsdien vernietigd werd. De gevoeligheden van de oorlogvoerende partijen zijn sterk met elkaar vermengd. Indien er een luchthaven op Palestijns grondgebied gebouwd zou worden, zouden de Palestijnse landbouwproducten tegen betere voorwaarden uitgevoerd kunnen worden. Laten we geen dam opwerpen tegen de goedkeuring van teksten die naar dergelijke verbetering streven!

De heer Philippe Close onderstreept dat het debat een kluwen is. Een indirect gevolg van het akkoord doet duidelijk vragen rijzen. Een en ander lijkt echter niet te beletten dat het akkoord goedgekeurd wordt.

Volgens mevrouw Zoë Genot bevat de tekst gevolgen die vandaag moeilijk in te schatten zijn. De stemming moet uitgesteld worden in afwachting van een antwoord.

De heer Emmanuel De Bock vraagt wat het standpunt is van de andere parlementen.

De minister antwoordt dat de andere assemblees zich thans over deze tekst buigen.

Vergadering van maandag 23 mei 2016

Aansluitend op de vorige vergadering wijst de minister erop dat een aantal vragen werden gesteld die veeleer betrekking hadden op de ruimere context van de Overeenkomst en de betrekkingen tussen België en Israël.

De eerste vraag was van technische aard en had betrekking op het verschil tussen het bilateraal akkoord met de Staat Israël dat in 1952 werd ondertekend en de huidige Overeenkomst.

Een tweede vraag peilde naar de mogelijkheden om, ondanks het akkoord, nog producten die afkomstig zijn uit de kolonies te verbieden en naar de manoeuvreerruimte die hiervoor nog bestaat. Daarnaast werd ook gevraagd wat er zal gebeuren met de Overeenkomst, indien er een nieuwe luchthaven komt bij Atarot/Kalandia?

Ten slotte werd ook gevraagd naar het verloop van de goedkeuring door de andere parlementen.

Zoals overeengekomen, werd de federale minister van Buitenlandse Zaken aangeschreven, teneinde die bijkomende informatie te krijgen. Ook de FOD Mobiliteit werd ondervraagd.

De volgende elementen van antwoord werden meegedeeld:

De Overeenkomst van 1952 met Israël is een bilaterale overeenkomst tussen België en Israël. De voorliggende

et Israël reprend des thèmes et matières identiques, les élargit au niveau de la réglementation et surtout se substitue à tous les accords bilatéraux, dont celui de 1952.

Le présent Accord n'a pas pour objectif de régler l'importation des produits en provenance d'Israël. Il vise l'ouverture du marché de transport aérien en ce qui concerne son accès et ses capacités sur la base de réciprocité. Il a pour objectif la coopération et l'harmonisation en matière de réglementation, la promotion des services aériens et la mise en place de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques.

L'Accord précise que : « son application s'entend sans préjudice du statut des territoires passés sous administration israélienne après juin 1967 ».

A ce sujet, l'Union européenne a pris une série de décisions visant à préciser le territoire concerné dans les accords qu'elle conclut. L'Union européenne ne reconnaît pas la souveraineté d'Israël sur les territoires occupés et ne les considère pas comme faisant partie intégrante du territoire de ce pays, indépendamment du statut légal qui leur est conféré par le droit national israélien. L'Union européenne ne reconnaîtra donc aucune autre modification du tracé des frontières d'avant 1967 que celles approuvées par les parties au Processus de Paix au Proche-Orient.

Fin 2015, la Commission européenne a également adopté une communication interprétative sur les indications d'origine, qui rappelle la non-reconnaissance de la souveraineté d'Israël sur les territoires occupés par ce pays. Elle impose aux Etats membres « une information géographique complémentaire » au sujet de l'origine des marchandises issues de ces territoires. La mise en œuvre effective de cette décision vise aussi bien à informer le consommateur, avec une distinction claire sur l'emballage afin de différencier les marchandises provenant d'Israël de celles des territoires occupés, qu'à garantir le respect des positions et engagements adoptés par l'Union européenne en conformité avec le droit international relatif à la non-reconnaissance de la souveraineté d'Israël sur les territoires que ce pays occupe depuis 1967. Il ne s'agit donc en aucun cas d'un boycott des produits israéliens par l'Union européenne.

A ce jour, aucun accord relatif aux services aériens n'a été conclu avec l'Autorité palestinienne étant donné qu'il n'existe pas d'aéroport opérationnel sur le territoire. En tout état de cause et si un aéroport devait être construit en

Overeenkomst tussen de EU en Israël behandelt dezelfde thema's en materies, maar breidt ze uit op het niveau van de reglementering en vervangt bovendien alle bilaterale overeenkomsten, waaronder die van 1952.

De huidige Overeenkomst heeft niet tot doel de invoer van producten uit Israël te reglementeren. Het beoogt de openstelling van de luchtvaartmarkt wat betreft de toegankelijkheid en de capaciteiten ervan op basis van wederkerigheid. Het streeft naar samenwerking en harmonisering op het vlak van regelgeving, de bevordering van de luchtvaartdiensten en de totstandbrenging van eerlijke concurrentievoorwaarden voor alle economische actoren.

De Overeenkomst preciseert wat volgt: “de toepassing van deze Overeenkomst laat de status van de territoria die na juni 1967 onder Israëliisch zeggenschap kwamen, onverlet”.

In dat verband heeft de Europese Unie een reeks maatregelen getroffen om het grondgebied, waarop de overeenkomsten die ze sluit betrekking heeft, te bepalen. De Europese Unie erkent de Israëlische soevereiniteit over de door Israël bezette gebieden niet en beschouwt deze gebieden niet als een onderdeel van het Israëlische grondgebied, ongeacht hun juridische status naar Israëliisch recht. De Europese Unie zal dus geen andere wijzigingen van de grenzen van vóór 1967 erkennen dan die welke door de partijen bij het vredesproces in het Midden-Oosten zijn vastgelegd.

Eind 2015 heeft de Europese Commissie ook een interpretatieve mededeling goedgekeurd inzake de vermelding van de oorsprong van goederen, die eraan herinnert dat de Israëlische soevereiniteit over de door Israël bezette gebieden niet erkend wordt. Ze verplicht de lidstaten “aanvullende geografische informatie” te vermelden omtrent de werkelijke oorsprong van de goederen uit deze gebieden. De daadwerkelijke uitvoering van deze beslissing moet er, enerzijds, voor zorgen dat de consument goed geïnformeerd is over de oorsprong van de producten, door een duidelijke vermelding op de verpakking om een onderscheid te maken tussen de goederen die uit Israël en die welke uit de bezette gebieden afkomstig zijn, en, anderzijds, de naleving garanderen van de standpunten en verbintenissen die de Europese Unie in overeenstemming met het internationale recht heeft aangenomen over de niet-erkenning van de soevereiniteit van Israël over de sinds 1967 door Israël bezette gebieden. Het betreft dus in geen geval een boycot van de Israëlische producten door de Europese Unie.

Tot op heden is er nog geen enkele overeenkomst gesloten met de Palestijnse overheid met betrekking tot luchtvaartdiensten, aangezien er op het grondgebied geen operationele luchthaven is. Mocht er een luchthaven

territoire palestinien occupé, il ne pourrait pas être utilisé dans le cadre du présent Accord par des transporteurs israéliens.

Bien que l'impact du présent Accord reste très limité pour la Région de Bruxelles-Capitale, il est d'une très grande importance pour la Belgique.

En effet, le transport de fret entre la Belgique et Israël est important et régulier. La compagnie aérien CAL opère avec des *full freighter* entre Liège et Tel Aviv. TNT Liège opère plusieurs fois par semaine du transport de marchandises à destination de Tel Aviv, auparavant sur la base de l'accord bilatéral et aujourd'hui grâce au présent Accord.

Le pouvoir fédéral et flamand ont déjà terminé leur procédure d'assentiment. Il ne manque donc plus que l'approbation de la Région wallonne ainsi que de cette Assemblée pour permettre à la Belgique de ratifier rapidement le présent Accord.

Mme Zoé Genot n'aperçoit pas le rapport entre le traité soumis à l'assentiment du Parlement et la décision européenne, mentionnée par le ministre, portant sur l'étiquetage des produits provenant des territoires palestiniens occupés par Israël.

Par ailleurs, la députée révoque en doute l'affirmation du ministre selon laquelle ce traité ne serait pas d'application hors des frontières de 1967 ; elle se réfère à cet égard aux déclarations du ministre des Affaires étrangères devant la commission des Relations extérieures de la Chambre, dont il ne ressort à son estime aucune garantie en ce sens.

Le ministre rétorque qu'il a interrogé le Fédéral à ce propos, postérieurement aux déclarations du ministre des Affaires étrangères, et obtenu des réponses écrites qui ne laissent subsister aucun doute quant à la position de la Belgique en la matière.

Mme Zoé Genot relève que le texte de l'Accord ne contient aucune clause excluant qu'il ne trouve à s'appliquer à un éventuel aéroport construit sur les territoires occupés. L'oratrice craint dès lors que le champ d'application territorial de l'Accord comprenne ces territoires et, par conséquent, puisse faire obstacle à la conclusion d'un traité du même type avec la Palestine, dans l'hypothèse où celle-ci recouvrerait la maîtrise de son espace aérien et mettrait en service un aéroport. En outre, la députée juge que l'Accord ne porte pas la trace des avancées européennes évoquées par le ministre.

Le ministre indique, d'une part, que l'Accord vise à

gebouwd worden in bezet Palestijns gebied, dan zou die in ieder geval niet door Israëlische transportbedrijven gebruikt mogen worden in het kader van deze Overeenkomst.

Hoewel de impact van deze Overeenkomst voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erg beperkt blijft, is ze voor België van groot belang.

Het vrachtvervoer tussen België en Israël is immers van aanzienlijke omvang en van regelmatige aard. De luchtvaartmaatschappij CAL oefent een volvrachtverbinding uit tussen Luik en Tel Aviv. TNT Luik vervoert meerdere keren per week een vracht goederen naar Tel Aviv. In het verleden gebeurde dit op basis van de bilaterale overeenkomst en vandaag gebeurt dit op basis van deze Overeenkomst.

Zowel de federale als de Vlaamse overheid hebben hun goedkeuringsprocedure al doorlopen en afgerond. Enkel het Waals Gewest en dit parlement moeten hun goedkeuring nog geven opdat België deze Overeenkomst zo snel mogelijk kan ratificeren.

Mevrouw Zoé Genot ziet geen verband tussen het verdrag dat ter instemming aan het Parlement voorgelegd wordt en de Europese beslissing waarover de minister het gehad heeft met betrekking tot de etikettering van de producten uit de Palestijnse gebieden die Israël bezet.

Het parlamentslid heeft twijfels bij de bewering van de minister dat dit verdrag niet van toepassing zou zijn buiten de grenzen van 1967; zij verwijst in dat verband naar de verklaringen van de minister van buitenlandse zaken voor de commissie voor externe betrekkingen van de Kamer, die volgens haar geen enkele garantie in die zin geven.

De minister repliceert dat hij de federale overheid daarover uitleg gevraagd heeft, na de verklaringen van de minister van Buitenlandse Zaken. Hij heeft schriftelijke antwoorden gekregen die geen twijfel laten bestaan over het Belgische standpunt.

Mevrouw Zoé Genot wijst erop dat de tekst van het akkoord geen enkele clausule bevat die uitsluit dat de tekst van toepassing zou kunnen zijn op een eventuele luchthaven die in de bezette gebieden gebouwd wordt. De sprekerst vreest dan ook dat het territoriale toepassingsgebied van het akkoord die gebieden omvat en dus in de weg kan staan van het sluiten van een soortgelijk verdrag met Palestina, ingeval het opnieuw de controle over zijn luchtruim zou verwerven en een luchthaven zou bouwen. Bovendien meent de volksvertegenwoordigster dat het akkoord geen spoor bevat van de Europese vooruitgang waarover de minister het gehad heeft.

De minister zegt enerzijds dat het akkoord ertoe strekt

remplacer un accord bilatéral conclu entre la Belgique et Israël ; d'autre part, que la position européenne sur les territoires respectifs d'Israël et de la Palestine est parfaitement claire ; enfin, qu'en vertu de cette position, l'Accord ne porte que sur le territoire israélien défini par les frontières de 1967.

Mme Zoé Genot cite le ministre des Affaires étrangères, selon lequel : « il n'existe pas d'interprétation commune de la notion de territoire par les Parties au présent Accord. » Elle s'étonne dès lors que le ministre se montre si catégorique quant au champ d'application territorial de l'Accord.

M. Armand De Decker interprète les propos du ministre des Affaires étrangères comme voulant dire que tous les États membres de l'Union européenne ne partagent pas la même conception des frontières israéliennes. En revanche, la position de l'Union européenne elle-même est claire ; or, elle est partie à l'Accord. En ce qui concerne l'étiquetage, le député expose que les produits transportés par la voie aérienne depuis Israël vers l'Europe doivent être identifiés sans ambiguïté comme provenant des territoires occupés lorsque tel est le cas.

Mme Zoé Genot n'est pas convaincue de l'existence d'un lien entre la question du champ d'application territorial de l'Accord, d'une part, et celle de l'étiquetage des produits issus des territoires occupés, d'autre part.

M. Armand De Decker souligne que ces différents textes expriment une même conception du territoire israélien : pour l'Union européenne, il est circonscrit aux frontières de 1967.

Mme Simone Susskind insiste sur le caractère spécifique de l'Accord, qui vise les services aériens. Les questions d'étiquetage, par exemple, ne sont pas concernées. Il ressort par ailleurs des contacts entre le ministre et le département des Affaires étrangères que l'aéroport d'Atarot-Kalandia, situé en Palestine, ne tombe pas sous le champ d'application de l'Accord. La députée en conclut que ce texte est conforme au droit international et annonce que, par conséquent, son groupe soutiendra le projet d'ordonnance.

M. Armand De Decker indique que son groupe agira de même, ce traité étant indispensable à la circulation aérienne entre Israël et les États membres de l'Union européenne.

Mme Zoé Genot se demande quelle serait la réaction des parties à l'Accord si une compagnie aérienne localisait une partie de ses activités adventices (par

een bilateraal akkoord te vervangen dat tussen België en Israël gesloten is; anderzijds, is het Europese standpunt over de respectieve gebieden van Israël en Palestina zonneklaar; overeenkomstig dat standpunt, heeft het akkoord ten slotte enkel betrekking op het Israëliisch grondgebied binnen de grenzen van 1967.

Mevrouw Zoé Genot haalt de woorden van de minister van Buitenlandse Zaken aan, die beweert dat er geen gemeenschappelijke interpretatie van het begrip "grondgebied" bestaat tussen de partijen bij dit akkoord. Het verbaast haar dan ook dat de minister zo categorisch stelling durft nemen over het territoriale toepassingsgebied van het akkoord.

De heer Armand De Decker interpreteert de woorden van de minister van Buitenlandse Zaken zo dat niet alle lidstaten van de Europese Unie hetzelfde idee hebben over de grenzen van Israël. Het standpunt van de Europese Unie is wel duidelijk; zij is echter partij bij het akkoord. Wat de etikettering betreft, licht de volksvertegenwoordiger toe dat de producten die per vliegtuig van Israël naar Europa vervoerd worden duidelijk moeten kunnen worden geïdentificeerd als afkomstig uit de bezette gebieden wanneer dat het geval is.

Mevrouw Zoé Genot is er niet van overtuigd dat er een verband bestaat tussen de kwestie van het territoriaal toepassingsgebied van het akkoord enerzijds en de kwestie van de etikettering van de producten die afkomstig zijn uit de bezette gebieden anderzijds.

De heer Armand De Decker benadrukt dat deze verschillende teksten uiting geven aan eenzelfde opvatting over het Israëliisch grondgebied: voor de Europese Unie, is dat afgebakend door de grenzen van 1967.

Mevrouw Simone Susskind benadrukt de specifieke aard van het akkoord, dat betrekking heeft op de luchtvaartdiensten. Het gaat bijvoorbeeld niet over kwesties inzake etikettering. Uit de contacten tussen de minister en het departement Buitenlandse Zaken blijkt overigens dat de luchthaven van Atarot-Kalandia, die in Palestina ligt, niet binnen het toepassingsgebied van het akkoord valt. De volksvertegenwoordigster leidt daaruit af dat de tekst conform het internationaal recht is en kondigt aan dat haar fractie bijgevolg het ontwerp van ordonnantie zal steunen.

De heer Armand De Decker zegt dat zijn fractie hetzelfde zal doen, aangezien dit verdrag absoluut noodzakelijk is voor het luchtverkeer tussen Israël en de lidstaten van de Europese Unie.

Mevrouw Zoé Genot vraagt zich af wat de reactie van de partijen bij het akkoord zou zijn indien een luchtvaartmaatschappij een deel van haar activiteiten

exemple, son call center) dans les territoires occupés.

L'intervenante relève par ailleurs une discordance entre les déclarations du ministre et celles du ministre des Affaires étrangères : le ministre affirme que l'Accord ne s'appliquerait pas à un aéroport situé en dehors des frontières de 1967 ; le ministre des Affaires étrangères avance quant à lui que l'Accord devrait être dénoncé, si un aéroport était construit dans les territoires occupés. La députée invitera ses collègues de la Chambre à réinterroger le ministre des Affaires étrangères à ce propos ; elle espère obtenir des éclaircissements avant que le projet d'ordonnance ne soit discuté en séance plénière.

III. Discussion des articles et votes

III.1. Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses Etats membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé au Luxembourg le 16 juin 2011 et à Oslo le 21 juin 2011 ; et l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'accord mentionné sous 1°, signé au Luxembourg le 16 juin 2011 et à Oslo le 21 juin 2011, n° A-228/1 – 2015/2016.

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

(zijn call center bijvoorbeeld) zou vestigen in de bezette gebieden.

De spreekster merkt overigens op dat de verklaringen van de minister en die van de minister van Buitenlandse Zaken niet gelijklopen: de minister zegt dat het akkoord niet van toepassing zou zijn op een luchthaven die buiten de grenzen van 1967 gelegen is; de minister van Buitenlandse Zaken daarentegen stelt dat het akkoord aan de kaak moet worden gesteld indien een luchthaven wordt gebouwd in de bezette gebieden. De volksvertegenwoordigster zal haar collega's van de Kamer verzoeken de minister van Buitenlandse Zaken ter zake te ondervragen; zij hoopt verduidelijkingen te krijgen alvorens het ontwerp van ordonnantie in de plenaire vergadering wordt besproken

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

III.1. Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen ten eerste, de Verenigde Staten van Amerika, ten tweede, de Europese Unie en haar Lidstaten, ten derde, IJsland, en ten vierde, het Koninkrijk Noorwegen, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011, en de Aanvullende Overeenkomst tussen ten eerste, de Europese Unie en haar Lidstaten, ten tweede, IJsland, en ten derde, het Koninkrijk Noorwegen, betreffende de toepassing van de overeenkomst vermeld onder 1°, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011 , nr. A-228/1 – 2015/2016.

Artikelen 1 en 2

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 1 en 2 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

III.2. 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 Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 décembre 2010, n° A-229/1 – 2015/2016.

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

III.3. Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010, n° A-230/1 – 2015/2016.

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

III.4. Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part, fait à Bruxelles le 26 juin 2012, n° A-231/1 – 2015/2016.

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

III.2. Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met de Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië, anderzijds, opgesteld te Brussel op 15 december 2010, nr. A-229/1 – 2015/2016.

Artikelen 1 en 2

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 1 en 2 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

III.3. Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 2 december 2010, nr. A-230/1 – 2015/2016.

Artikelen 1 en 2

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 1 en 2 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

III.4. Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met de Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en de Republiek Moldavië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012, nr. A-231/1 – 2015/2016.

Artikelen 1 en 2

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Votes

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

III.5. 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, n° A-232/1 – 2015/2016.

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés par 13 voix contre 1.

Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté par 13 voix contre 1

– *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteurs,

Marc LOEWENSTEIN
Emmanuel DE BOCK

Le Président,

Charles PICQUÉ

Stemmingen

De artikelen 1 en 2 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

III.5. Ontwerp 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, nr. A-232/1 – 2015/2016.

Artikelen 1 en 2

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 1 en 2 worden aangenomen met 13 stemmen tegen 1.

Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 13 stemmen tegen 1.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteurs,

Marc LOEWENSTEIN
Emmanuel DE BOCK

De Voorzitter,

Charles PICQUÉ