

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

10 décembre 2012

PROJET DE LOI

portant assentiment à l'Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, fait à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTÉRIEURES
PAR
M. Kristof WATERSCHOOT

Documents précédents:

Doc 53 2491/ (2012/2013):
001: Projet transmis par le Sénat.

Doc 53 2492/ (2012/2013):
001: Projet transmis par le Sénat.

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

10 december 2012

WETSONTWERP

houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, gedaan te Brussel op 25 april 2007 en te Washington op 30 april 2007

WETSONTWERP

houdende instemming met het Protocol, gedaan te Luxemburg op 24 juni 2010, tot wijziging van de Luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE BUITENLANDSE BETEREKKINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Kristof WATERSCHOOT**

Voorgaande documenten:

Doc 53 2491/ (2012/2013):
001: Ontwerp overgezonden door de Senaat.

Doc 53 2492/ (2012/2013):
001: Ontwerp overgezonden door de Senaat.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: François-Xavier de Donnea

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Ingeborg De Meulemeester, Els Demol, Daphné Dumery, Peter Luykx
PS	Philippe Blanchart, Olivier Henry, Patrick Moriau, Christiane Vienne
MR	François-Xavier de Donnea, Corinne De Permentier
CD&V	Roel Deseyn, Kristof Waterschoot
sp.a	Dirk Van der Maele
Ecolo-Groen	Eva Brems
Open Vld	Herman De Croo
VB	Alexandra Colen
cdH	Georges Dallemande

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Zuhal Demir, Jan Jambon, Bert Maertens, Nadia Sminate, Jan Van Esbroeck
Anthony Dufrane, Isabelle Emmery, André Frédéric, Rachid Madrane, Özlem Özen
Daniel Bacquelaine, Denis Ducarme, Katrin Jadin
Stefaan De Clerck, Gerald Kindermans, Nathalie Muylle
Caroline Gennez, Bruno Tuybens
Juliette Boulet, Wouter De Vriendt
Gwendolyn Rutten, Lieve Wierinck
Annick Ponthier, Bert Schoofs
Christian Brotcorne, Myriam Delacroix-Rolin

<i>N-VA</i>	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
<i>CD&V</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>sp.a</i>	:	<i>socialistische partij anders</i>
<i>Ecolo-Groen</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>
<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>FDF</i>	:	<i>Fédéralistes Démocrates Francophones</i>
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MLD</i>	:	<i>Mouvement pour la Liberté et la Démocratie</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>
<i>DOC 53 0000/000:</i> Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	<i>DOC 53 0000/000:</i> Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
<i>QRVA:</i> Questions et Réponses écrites	<i>QRVA:</i> Schriftelijke Vragen en Antwoorden
<i>CRIV:</i> Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	<i>CRIV:</i> Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
<i>CRABV:</i> Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	<i>CRABV:</i> Beknopt Verslag (blauwe kaft)
<i>CRIV:</i> Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	<i>CRIV:</i> Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
<i>PLEN:</i> Séance plénière	<i>PLEN:</i> Plenum
<i>COM:</i> Réunion de commission	<i>COM:</i> Commissievergadering
<i>MOT:</i> Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	<i>MOT:</i> Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes:</i> <i>Place de la Nation 2</i> <i>1008 Bruxelles</i> <i>Tél. : 02/549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.lachambre.be</i> <i>e-mail : publications@lachambre.be</i>	<i>Bestellingen:</i> <i>Natieplein 2</i> <i>1008 Brussel</i> <i>Tel. : 02/549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.dekamer.be</i> <i>e-mail : publicaties@dekamer.be</i>

SOMMAIRE	Page	INHOUD	Blz.
I. Exposé introductif du représentant du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes	4	I. Inleidende uiteenzetting van de vertegenwoordiger van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken.....	4
II. Discussion générale	6	II. Algemene bespreking.....	6
III. Discussion des articles et votes	9	III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	9

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les présents projets de loi lors de sa réunion du 4 décembre 2012.

**I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DU REPRÉSENTANT
DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DU COMMERCE
EXTÉRIEUR ET DES AFFAIRES EUROPÉENNES**

**A. Contexte historique des négociations entre
l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique**

Le représentant du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes, rappelle que le 5 juin 2003, la Commission européenne avait reçu mandat du Conseil Transports, Télécommunications et Energie (TTE) de négocier un accord communautaire global avec les États-Unis, en vue d'établir "un espace aérien sans frontières".

Les négociations entre les deux Parties ont été officiellement lancées le 25 juin 2003 et se sont clôturées par la signature de l'Accord sur le transport aérien, dit "accord de ciel ouvert" (*open sky*) le 30 avril 2007 lors du sommet Union européenne(UE) /États-Unis d'Amérique (USA).

Le Protocole est l'aboutissement de la deuxième étape des négociations entre l'UE et les USA sur le transport aérien, dont la conclusion était d'autant plus nécessaire que chaque partie aurait été en droit de suspendre l'application de l'accord initial de 2007 si aucun accord n'était trouvé avant le 30 novembre 2010.

**B. Contenu de l'accord signé le 30 avril 2007 entre
l'UE et les USA**

L'Accord conclu vise à se substituer aux accords aériens bilatéraux conclus entre les États membres de l'UE et les États-Unis et peut être considéré comme un premier pas important dans la voie d'un marché transatlantique intégré du transport aérien. Son principal effet sera d'étendre substantiellement les possibilités pour les compagnies aériennes d'exploiter des liaisons transatlantiques. Pour les compagnies européennes, il offrira la possibilité nouvelle de permettre des exploitations depuis n'importe quel point européen et plus uniquement depuis leur propre territoire. Le nombre de vols, de routes et de destinations devient totalement libre de même que la fixation des tarifs.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze wetsontwerpen besproken tijdens haar vergadering van 4 december 2012.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE
VERTEGENWOORDIGER VAN DE VICE-
EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN
BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE
HANDEL EN EUROPESE ZAKEN**

**A. Historische context van de onderhandelingen
tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten
van Amerika**

De vertegenwoordiger van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken herinnert eraan dat de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie op 5 juni 2003 aan de Europese Commissie opdracht heeft gegeven om met de Verenigde Staten over een algemene communautaire overeenkomst te onderhandelen met het oog op de totstandbrenging van een "open luchtruim".

De onderhandelingen tussen beide partijen zijn officieel op 25 juni 2003 van start gegaan en werden afgerond op 30 april 2007 met de ondertekening van een overeenkomst inzake luchtvervoer, de zogenaamde "*open-sky*"-overeenkomst, tijdens de top Europese Unie (EU) / Verenigde Staten van Amerika (USA).

Dat Protocol is het sluitstuk van de tweede fase van de onderhandelingen tussen de EU en de USA. Het sluiten ervan was des te meer nodig omdat elk van de partijen het recht zou hebben gehad het oorspronkelijke akkoord van 2007 op te schorten indien vóór 30 november 2010 geen nieuwe overeenkomst kon worden gesloten.

**B. Inhoud van de overeenkomst van 30 april tus-
sen de EU en de USA**

De gesloten Overeenkomst moet de bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen de EU-lidstaten en de Verenigde Staten vervangen. Ze is een belangrijke eerste stap naar de oprichting van een geïntegreerde trans-Atlantische luchtvervoermarkt. De belangrijkste uitwerking ervan is dat de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen aanzienlijk meer mogelijkheden krijgen om trans-Atlantische vluchten te exploiteren. De Europese luchtvaartmaatschappijen kunnen nu vluchten inleggen vanuit elk Europees punt en niet enkel meer vanuit hun eigen grondgebied. Het aantal vluchten, routes en bestemmingen alsmede de tarieven kunnen volkomen vrij worden bepaald.

Les compagnies aériennes tant européennes qu'américaines pourront en outre emporter du trafic entre les territoires respectifs de l'autre Partie et des destinations au-delà. Elles ne seront toutefois pas autorisées à effectuer des vols intérieurs aux États-Unis pour les compagnies européennes et entre deux points situés à l'intérieur d'un même État européen pour les compagnies américaines (principe de cabotage). Rien n'interdit cependant à ces dernières d'assurer des liaisons entre deux pays européens.

L'Accord prévoit également des mesures de coopération au niveau de la sûreté, la sécurité, la concurrence, l'environnement et les aides d'États. La question des investissements étrangers dans les compagnies aériennes constituait l'un des points difficiles des négociations et n'a pas été véritablement résolue dans cet accord. Ce point fera partie de la négociation d'un accord dit de seconde étape, qui est explicitement prévu dans le texte.

L'UE et les USA constituent les plus grands marchés au monde pour le transport aérien puisqu'ils représentent à eux deux 60 % de la totalité du trafic aérien. L'accord met fin aux entraves pour les compagnies aériennes des deux parties désireuses d'exploiter des vols transatlantiques, ce qui dopera la concurrence et la création d'emplois et contribuera à faire baisser les tarifs aériens.

C. Contenu du protocole d'accord signé le 24 juin 2010 entre l'Union européenne et les États-Unis

Par ce texte, les deux parties s'engagent à poursuivre la convergence réglementaire en matière de sécurité et de sûreté. Des nouvelles règles réduiront les formalités administratives et éviteront le gaspillage des ressources. Le Protocole élargit davantage les compétences du comité mixte UE/États-Unis, qui est chargé du suivi de la mise en œuvre de l'accord. Il renforce la coopération dans le domaine de l'environnement, notamment en ce qui concerne les systèmes d'échange de droits d'émission, pour lesquels une déclaration commune est d'ailleurs annexée. Pour la première fois dans l'histoire de l'aviation, le Protocole comprend aussi un article consacré à la dimension sociale des relations entre l'UE et les États-Unis dans le domaine du transport aérien.

Dans le domaine commercial, le Protocole permet des avancées notables. L'élargissement de l'accès des compagnies aériennes de l'UE au programme

Zowel Europese als Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zullen bovendien vluchten mogen uitvoeren tussen de respectieve grondgebieden van de andere partij en verder gelegen bestemmingen. Europese luchtvaartmaatschappijen mogen wel geen binnenlandse vluchten in de Verenigde Staten uitvoeren en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen mogen geen twee punten op het grondgebied van een zelfde Europese lidstaat verbinden (cabotageprincipe). Het is hun evenwel niet verboden verbindingen tussen twee Europese lidstaten te exploiteren.

De Overeenkomst bevat ook samenwerkingsmaatregelen op het gebied van beveiliging, veiligheid, concurrentie, milieu en overheidssteun. De kwestie van de buitenlandse investeringen in de luchtvaartmaatschappijen was een van de knelpunten tijdens de onderhandelingen en kon ook niet echt worden opgelost in deze overeenkomst. Dit punt zal verder worden besproken bij de onderhandeling over een tweedefaseovereenkomst die uitdrukkelijk in de tekst gepland is.

De EU en de USA vormen de grootste luchtvervoermarkten ter wereld daar ze samen 60 % van alle luchtverkeer vertegenwoordigen. De overeenkomst maakt een einde aan alle toegangsbeperkingen tot de markt voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen die trans-Atlantische vluchten willen uitvoeren en bevordert aldus de concurrentie, de werkgelegenheid en de toepassing van lagere tarieven.

C. Inhoud van de protocolovereenkomst van 24 juni 2010 tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten

Met dit Protocol verbinden beide partijen zich ertoe de reglementaire convergentie inzake veiligheid en beveiliging voort te zetten. Nieuwe regels zullen de administratieve formaliteiten beperken en de verspilling van middelen vermijden. Bovendien worden de bevoegdheden van het gemengd comité EU/Verenigde Staten, dit is de instelling die belast is met het toezicht op de uitvoering van de overeenkomst, verruimd. Het Protocol versterkt de samenwerking op het vlak van milieu (zoals de systemen voor de uitwisseling van emissierechten), waarvoor er overigens een gemeenschappelijke verklaring is bijgevoegd. Voor het eerst in de geschiedenis van de luchtvaart omvat het Protocol ook een artikel gewijd aan de sociale dimensie van de betrekkingen tussen de EU en de Verenigde Staten op het vlak van luchtvervoer.

Op commercieel vlak kan er dankzij het Protocol merkbaar vooruitgang worden geboekt. De verruiming van de toegang voor luchtvaartmaatschappijen van de

“Fly America”, réservé aux compagnies américaines, est tout d’abord assuré. Des droits commerciaux supplémentaires seront également échangés à l’avenir à condition que la législation soit modifiée sur les deux aspects suivants: les règles en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes et la lutte contre le bruit à proximité des aéroports.

En ce qui concerne les règles de propriété tout d’abord, le représentant du ministre rappelle que les participations étrangères à la propriété des compagnies aériennes américaines sont actuellement limitées à 25 % des droits de vote. Si les États-Unis modifient leur législation à cet égard, l’UE autorisera, par réciprocité, les ressortissants des États-Unis à détenir une participation majoritaire dans des compagnies aériennes de l’UE.

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

II.— DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Interventions des membres

M. Kristof Waterschoot (CD&V) souhaiterait savoir si les entités fédérées (régions) et les autres États membres ont déjà ratifié la présente convention et son protocole.

Il souligne que, malgré l’instauration d’un marché unique européen au niveau économique, les sociétés américaines pourront effectuer des vols entre États membres tandis que les sociétés européennes ne pourront pas effectuer de vols entre différentes villes des USA en vertu des règles de cabotage.

EU tot het *Fly America*-programma, voorbehouden aan de Amerikaanse maatschappijen, is voor alles gewaarborgd. De bijkomende commerciële rechten zullen in de toekomst eveneens worden uitgewisseld, op voorwaarde dat de wetgeving wordt aangepast voor de twee volgende aspecten: de regels inzake het eigendom van en het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen en de strijd tegen de geluidsoverlast in de buurt van luchthavens.

Wat de eigendomsregels betreft, wijst de vertegenwoordiger van de minister erop dat de buitenlandse aandeelhouders in het eigendom van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen momenteel beperkt zijn tot 25 % van de stemgerechtigde aandeelhouders. Indien de Verenigde Staten hun wetgeving op dat punt wijzigen, dan zal de EU in ruil aan de onderdanen van de Verenigde Staten toestaan om een meerderheidsaandeel te bezitten in de luchtvaartmaatschappijen van de EU.

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

II.— ALGEMENE BESPREKING

A. Opmerkingen van de leden

De heer Kristof Waterschoot (CD&V) wenst te vernemen of de deelgebieden (gewesten) en de andere lidstaten deze overeenkomst en het bijbehorend protocol al hebben geratificeerd.

Hij brengt in herinnering dat, ondanks de invoering van een Europese interne economische markt, de luchtvaartmaatschappijen uit de USA vluchten tussen EU-lidstaten mogen uitvoeren, maar dat de Europese luchtvaartmaatschappijen géén vluchten tussen Amerikaanse steden mogen aanbieden, ingevolge de cabotageregels.

Enfin, l'orateur se demande quel est l'intérêt juridique de ratifier aujourd'hui une convention dont l'entrée en vigueur date de 2008¹.

M. Georges Dallemande (cdH) souhaiterait connaître l'impact des présents projets sur les compagnies belges ainsi que sur l'échange de données relatives aux passagers. Il se demande par ailleurs si la ratification de l'Accord et du Protocole rendra plus compliquée la mise en place de taxes européennes sur les émissions carbone du secteur aérien.

B. Réponses du représentant du ministre

Le représentant du ministre explique que la Belgique est l'un des rares États membres de l'UE qui prévoit que l'on ne peut pas appliquer une convention à titre provisoire avant sa ratification. Cet obstacle juridique est généralement contourné, en Belgique comme dans d'autres pays, par le biais d'autorisations administratives délivrées par l'Aviation civile, qui permettent de considérer que la convention est en vigueur à la date prévue par le texte.

Il rappelle ensuite que l'interdiction du cabotage — c'est-à-dire le fait qu'un avion d'un État transporte des passagers ou des biens entre deux points d'un autre État — est prévue par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944. Il est dès lors logique que les avions américains puissent effectuer des vols entre différents États membres de l'UE alors que les USA ne forment qu'un seul État et que le cabotage par des sociétés européennes y est donc interdit.

Il confirme le fait que l'Accord et son Protocole auront un impact sur les transporteurs belges puisqu'elle met sur pied d'égalité les différentes compagnies européennes qui souhaiteraient effectuer des vols vers les USA depuis n'importe quelle ville européenne. La Commission européenne estime que cette plus grande concurrence fera diminuer les prix de ces vols.

L'orateur rappelle que jusqu'alors, les compagnies belges ne pouvaient voler que vers 5 destinations américaines. La Belgique avait ensuite négocié fin des années '90 un accord bilatéral du même type que le

¹ L'entrée en vigueur était prévue un mois après la date de la dernière note transmise entre les parties selon l'article 26 de l'Accord (voir Doc. Sénat, 5-1707/1, p. 31).

Tot slot is het de spreker onduidelijk welke zin het juridisch gezien heeft vandaag een overeenkomst te ratificeren die al in 2008 in werking is getreden¹.

De heer Georges Dallemande (cdH) kende graag de impact van de ter besprekking voorliggende wetsontwerpen op de Belgische luchtvaartmaatschappijen en op de uitwisseling van passagiersgegevens. Voorts vraagt hij zich af of de ratificatie van de Overeenkomst en van het bijbehorend Protocol de invoering van een Europese taks op koolstofuitstoot door de luchtvaartsector niet zal bemoeilijken.

B. Antwoorden van de vertegenwoordiger van de minister

Volgens de vertegenwoordiger van de minister is België een van de weinige EU-lidstaten waarvan de wetgeving bepaalt dat een overeenkomst niet voorlopig kan worden toegepast als ze niet eerst werd geratificeerd. Dat juridische obstakel wordt in België net als in andere landen doorgaans omzeild, via administratieve machtingen verleend door de Burgerluchtvaart, dankzij welke ervan uit kan worden gegaan dat de overeenkomst in werking is getreden op de in de tekst vermelde datum.

Vervolgens herinnert hij eraan dat het verbod op cabotage (dat wil zeggen het feit dat een vliegtuig van een welbepaalde Staat passagiers of goederen vervoert tussen twee plaatsen binnen een andere Staat) is opgenomen in de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago. Bijgevolg is het logisch dat de Amerikaanse vliegtuigen vluchten kunnen uitvoeren tussen de verschillende EU-lidstaten, terwijl cabotage door Europese luchtvaartmaatschappijen verboden is binnen de Verenigde Staten, die samen één Staat vormen.

De spreker bevestigt dat de Overeenkomst en het bijbehorende Protocol een weerslag zullen hebben op de Belgische transporteurs, omdat ze de verschillende Europese luchtvaartmaatschappijen die vanuit eender welke Europese stad op de VS willen vliegen, op voet van gelijkheid plaatst. De Europese Commissie is de mening toegedaan dat die grotere concurrentie de prijs van die vluchten zal doen dalen.

De spreker brengt in herinnering dat de Belgische luchtvaartmaatschappijen voorheen slechts op vijf Amerikaanse bestemmingen mochten vliegen. Eind van de jaren '90 heeft België dan een bilateraal akkoord

¹ De inwerkingtreding van de overeenkomst was vastgesteld op "één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatische nota's tussen de Partijen", overeenkomstig artikel 26 van de Overeenkomst (zie Stuk Senaat, 5-1707/1, blz. 31).

présent Accord (“*open sky*”), qui a été jugé contraire au droit communautaire et plus particulièrement à la liberté d’établissement par la Cour de justice des Communautés européennes en 2002².

Le représentant du ministre explique que le Protocole de 2010, qui règle les aspects non traités par l’Accord telles que les questions environnementales, comporte surtout des déclarations d’intention sans portée normative sauf en ce qui concerne les restrictions d’exploitation dans les aéroports accueillant plus de 50 000 mouvements par an. Lors des négociations du texte, les USA ont fait acter cette mesure spécifique en mettant également l’accent sur la nécessité de cohérence avec les travaux et résolutions de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI). Dans ce cas, les deux parties sont informées et les autorités responsables des parties permettent la prise en compte de l’avis des parties intéressées³.

C. Répliques

M. Kristof Waterschoot (CD&V) regrette que l’on ait attendu si longtemps pour ratifier l’Accord et son Protocole s’il s’agit simplement d’une ratification administrative.

M. Georges Dallemande (cdH) souligne que la réponse du représentant du ministre confirme ses inquiétudes quant à l’effet de la convention liant les USA et l’UE. Celle-ci risque en effet de ne plus pouvoir prendre de décisions unilatérales en matière de taxation des émissions carbones ou de normes sonores.

Le représentant du ministre précise que le Protocole renvoie aux décisions de l’OACI en matière de protection de l’environnement (article 3). Il rappelle que l’UE est représentée au sein de cette organisation mais qu’elle se retrouve assez isolée sur ces thématiques.

onderhandeld van hetzelfde type als de nu ter ratificatie voorliggende Overeenkomst (“*open sky*”), maar dat akkoord werd in 2002 door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen bestempeld als strijdig met het gemeenschapsrecht en meer bepaald met de vrijheid van vestiging².

Vervolgens legt de vertegenwoordiger van de minister uit dat het Protocol van 2010 tot regeling van aspecten die niet in de Overeenkomst worden behandeld, zoals de milieuspecten, vooral intentieverklaringen bevat zonder normatieve draagwijdte, behalve aangaande de exploitatiebeperkingen in de luchthavens met meer dan 50 000 bewegingen per jaar. Tijdens de onderhandelingen over de tekst hebben de VS die specifieke maatregel laten optekenen en hebben daarbij ook de noodzaak beklemtoond van coherentie met de werkzaamheden en resoluties van de Internationale Luchtvaartorganisatie (*International Civil Aviation Organization — ICAO*). In dat geval worden de beide belanghebbende partijen daarvan op de hoogte gebracht en zorgen de bevoegde autoriteiten ervoor dat mogelijk rekening wordt gehouden met hun standpunten³.

C. Replieken

De heer Kristof Waterschoot (CD&V) vindt het jammer dat zo lang is getalmd met de ratificatie van de Overeenkomst en het bijbehorend Protocol, zeker als men bedenkt dat het maar om een administratieve ratificatie gaat.

Volgens de heer Georges Dallemande (cdH) bevestigen de antwoorden van de vertegenwoordiger van de minister zijn ongerustheid over de gevolgen van die overeenkomst tussen de VS en de EU. De EU dreigt immers niet langer unilaterale beslissingen te kunnen nemen, bijvoorbeeld een taks op koolstofuitstoot of de invoering van geluidsnormen.

De vertegenwoordiger van de minister preciseert dat in het Protocol wordt verwezen naar de beslissingen van de ICAO inzake milieubescherming (artikel 3). Hij wijst erop dat de EU in die organisatie vertegenwoordigd is, maar in die aangelegenheden wel geïsoleerd staat met haar standpunten.

² CJCE, arrêt C-471/98, 5 novembre 2002. Des accords bilatéraux avec 7 autres États-membres ont été annulés pour les mêmes raisons.

³ Article 3 du Protocole, qui modifie l’article 15 de l’Accord, Doc. Sénat, 5-1708/001, p. 12.

² HJEG, arrest nr. C-471/98, 5 november 2002. Bilaterale overeenkomsten met 7 andere lidstaten werden om dezelfde redenen vernietigd.

³ Artikel 3 van het Protocol, tot wijziging van artikel 15 van de Overeenkomst, Stuk Senaat, 5-1708/1, blz. 12.

**III.— DISCUSSION DES ARTICLES
ET VOTES**

Les articles des projets n'ont fait l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 1^{er} et 2, ainsi que l'ensemble du projet de loi DOC 53 2491/001, sont successivement adoptés à l'unanimité.

Les articles 1^{er} et 2, ainsi que l'ensemble du projet de loi DOC 53 2492/001 sont successivement adoptés à l'unanimité.

Le rapporteur,

Kristof
WATERSHOOT

Le président a.i.,

Dirk
VAN der MAELEN

**III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING
EN STEMMINGEN**

Over de artikelen van de wetsontwerpen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 1 en 2, alsmede het gehele wetsontwerp DOC 53 2491/001, worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

De artikelen 1 en 2, alsmede het gehele wetsontwerp DOC 53 2492/001, worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Kristof
WATERSHOOT

De wnd. voorzitter,

Dirk
VAN der MAELEN