

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

23 OCTOBRE 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, faits 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 ET
DE LA DÉFENSE
PAR
MM. DAEMS ET TORFS

Composition de la commission :/Samenstelling van de commissie :

Président/Voorzitter : Karl Vanlouwe.

Membres/Leden :

N-VA	Piet De Bruyn, Patrick De Groot, Karl Vanlouwe, Sabine Vermeulen.
PS	Marie Arena, Philippe Mahoux, Olga Zrihen.
MR	Armand De Decker, Dominique Tilmans.
CD&V	Sabine de Bethune, Rik Torfs.
sp.a	Bert Anciaux, N.
Open Vld	Rik Daems.
Vlaams Belang	Anke Van dermeersch.
Écolo	Jacky Morael.
cdH	Vanessa Matz.

Suppléants/Plaatsvervangers :

Frank Boogaerts, Huub Broers, Lieve Maes, Elke Sleurs, Helga Stevens.
Hassan Bousetta, Fatiha Saïdi, Louis Siquet, Muriel Targnion.
Jacques Brotchi, Christine Defraigne, Richard Miller.
Jan Durnez, Cindy Franssen, Peter Van Rompuy.
Fatma Pehlivan, Ludo Sannen, Fauzaya Talhaoui.
Nele Lijnen, Bart Tommelein.
Yves Buysse, Bart Laeremans.
Zakia Khattabi, Claudia Niessen.
André du Bus de Warnaffe, Dimitri Fourny.

Voir:

Documents du Sénat:

5-1707 - 2011/2012:

N° 1: Projet de loi.

Voir aussi:

Documents du Sénat:

5-1708 - 2011/2012:

N° 1: projet de loi.

N° 2: Rapport.

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2012-2013

23 OKTOBER 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 BETREKKINGEN EN
VOOR DE LANDSVERDEDIGING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN DAEMS EN TORFS

Zie:

Stukken van de Senaat:

5-1707 - 2011/2012:

Nr. 1: Wetsontwerp.

Zie ook:

Stukken van de Senaat:

5-1708 - 2011/2012:

Nr. 1: Wetsontwerp.

Nr. 2: Verslag.

I. INTRODUCTION

La commission a examiné les présents projets de loi lors de sa réunion du 23 octobre 2012.

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

L'Union européenne (UE) et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, ont signé le 30 avril 2007 un accord sur le transport aérien, dit «accord de ciel ouvert».

Le 5 juin 2003, la Commission européenne avait reçu mandat du Conseil (Transports) de négocier un accord communautaire avec les États-Unis, en vue d'établir «un espace aérien sans frontières». Il s'agissait du premier mandat de négociation obtenu par la Commission européenne en vue de la négociation d'un accord dit «global» avec un pays tiers.

Les négociations entre les deux parties ont été officiellement lancées le 25 juin 2003 et se sont terminées le 2 mars 2007 à l'issue de onze réunions de travail et de deux sessions de négociation. L'Accord a été signé le 30 avril 2007 lors du sommet Union européenne/États-Unis.

L'Accord conclu vise à se substituer aux accords aériens bilatéraux conclus entre les États membres et les États-Unis. Il peut être considéré comme un premier pas important dans la voie d'un marché transatlantique intégré du transport aérien. Il étend substantiellement les possibilités pour les compagnies aériennes des deux parties 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.

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. Rien n'interdit cependant à ces dernières d'assurer des liaisons entre deux pays européens.

I. INLEIDING

De commissie heeft deze wetsontwerpen besproken tijdens haar vergadering van 23 oktober 2012.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN EUROPESE AANGELEGHENHEDEN

De Europese Unie (EU) en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika (VS), anderzijds, hebben een Overeenkomst inzake luchtvervoer, «*open-skies*»-overeenkomst genaamd, op 30 april 2007 ondertekend.

Op 5 juni 2003 heeft de (Vervoer) Raad aan de Europese Commissie opdracht gegeven om met de Verenigde Staten een communautaire overeenkomst te onderhandelen met het oog op de totstandbrenging van een «open luchtruim». Dit was het eerste onderhandelingsmandaat dat de Europese Commissie kreeg om over een «algemeen» akkoord met een derde land te onderhandelen.

De onderhandelingen tussen beide partijen begonnen officieel op 25 juni 2003 en werden op 2 maart 2007 afgesloten na elf werkvergaderingen en twee onderhandelingssessies. De Overeenkomst werd tijdens de Top EU-VS op 30 april 2007 ondertekend.

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

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. Het is hun evenwel niet verboden verbindingen tussen twee Europese lidstaten te exploiteren.

L'Accord prévoit également des mesures de coopération au niveau de la sûreté, sécurité, concurrence, environnement et aides d'États.

Le 24 juin 2010, l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, ont signé un protocole d'accord modifiant l'accord de transport aérien en question.

Ce protocole est l'aboutissement de la deuxième étape des négociations entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique sur le transport aérien, qui avaient été ouvertes en 2003 et avaient débouché sur un accord de « ciel ouvert ». Ce premier accord, signé le 30 avril 2007, se substituait aux accords bilatéraux passés entre les États-Unis et la plupart des États membres, qui visaient principalement à établir un marché unique des services aériens, notamment en autorisant des liaisons aériennes en partance de n'importe quelle ville d'Europe vers n'importe quelle ville des États-Unis (et vice-versa). La conclusion de ce protocole était d'autant plus nécessaire que, si aucun accord n'était trouvé avant le 30 novembre 2010, chaque partie était alors en droit de suspendre l'application de l'accord initial de 2007.

Par ce protocole, les deux parties s'engagent à poursuivre la convergence réglementaire en matière de sécurité et de sûreté. Des nouvelles règles limiteront les formalités administratives et permettront d'éviter le gaspillage des ressources. L'accord élargit en outre les compétences du comité mixte UE/États-Unis, l'organe chargé du suivi de la mise en œuvre de l'accord. Il renforce la coopération dans le domaine de l'environnement (en particulier les systèmes d'échange de droits d'émission), pour laquelle une déclaration commune est d'ailleurs annexée.

Pour la première fois dans l'histoire de l'aviation, l'accord 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, l'accord permet des avancées notables. L'élargissement de l'accès des compagnies aériennes de l'UE au programme « *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.

De Overeenkomst bevat ook samenwerkingsmaatregelen op het gebied van beveiliging, veiligheid, concurrentie, milieu en overheidssteun.

Op 24 juni 2010 hebben de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, een protocolakkoord tot wijziging van deze luchtvervoersovereenkomst ondertekend.

Dit Protocol is het sluitstuk van de tweede fase van de onderhandelingen over het luchtvervoer die in 2003 tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten van Amerika werden opgestart en die in het sluiten van een « *open-skies* » — overeenkomst zijn uitgemond. Deze eerste Overeenkomst, die op 30 april 2007 werd ondertekend, kwam in de plaats van de bilaterale akkoorden die werden gesloten tussen de Verenigde Staten en het merendeel van de lidstaten, en die hoofdzakelijk tot doel hadden een eengemaakte markt voor luchtvaartdiensten op te richten door met name luchtvverbindingen vanuit om het even welke stad in Europa naar om het even welke stad in de Verenigde Staten (en omgekeerd) toe te laten. Het sluiten van dit Protocol is eens te meer noodzakelijk, want indien er geen enkel akkoord werd gevonden vóór 30 november 2010, elke verdragsluitende partij het recht had om de toepassing van de oorspronkelijke overeenkomst van 2007 op te schorten.

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. De Overeenkomst 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 de Overeenkomst ook een artikel gewijd aan de sociale dimensie van de betrekkingen tussen de EU en de Verenigde Staten op het vlak van luchtvervoer.

Op handelsgebied kan er dankzij de Overeenkomst merkbaar vooruitgang worden geboekt. De verruiming van de toegang voor luchtvaartmaatschappijen van de 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.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Arena estime que la Communauté européenne n'a pas été bonne négociatrice. Les entreprises européennes ne peuvent pas effectuer des vols intérieurs aux États-Unis tandis que les compagnies aériennes américaines auront la possibilité d'assurer la liaison entre tous les États européens. De cette manière, on introduit une concurrence déloyale, par rapport aux compagnies aériennes européennes actives aux États-Unis.

Mme Piryns estime, elle aussi, que l'Accord crée une concurrence déloyale entre les compagnies aériennes américaines et les compagnies européennes. Elle constate que le personnel navigant américain peut travailler jusqu'à cinq ans en Belgique sans payer d'impôts, ce qui engendre, selon elle, un sérieux déséquilibre entre le statut du personnel européen et celui du personnel américain. Les normes environnementales et les dispositions sociales restent également très vagues.

M. Anciaux renvoie à l'exposé des motifs du projet de loi, qui souligne que « l'Accord met fin à toute entrave d'accès au marché 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. D'après les services de la Commission européenne, cet accord serait de nature à permettre la création de 80 000 emplois des deux côtés de l'Atlantique ainsi qu'à générer 12 milliards d'euros de bénéfices » (doc. Sénat, n° 5-1707/1, p. 3). Dans quelle mesure cela fait-il l'objet d'un mesurage et d'un suivi ? Quand l'Accord entrera-t-il en vigueur ?

L'intervenant se réfère également à l'article 21 de l'Accord, qui prévoit que les deux parties s'engagent à entamer des négociations en vue de poursuivre l'ouverture de l'accès aux marchés dans le cadre d'un accord de seconde étape. Ce dernier devrait notamment porter en priorité sur la poursuite de la libéralisation des droits de trafic et les opportunités supplémentaires d'investissements étrangers (doc. Sénat, n° 5-1707/1, p. 6). Où en est-on à ce sujet ?

Les compagnies aériennes étant des acteurs économiques très bien protégés, le commissaire estime qu'il faut très fort relativiser les dispositions de l'Accord relatives à des tarifs réduits. Elles jouent essentiellement en faveur des compagnies aériennes américaines. En outre, il reste très difficile d'obtenir des droits de trafic dans un aéroport déterminé des États-Unis.

III. ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Arena stelt dat er grote wederzijdse belangen zijn, maar is van oordeel dat de Europese Gemeenschap niet goed onderhandeld heeft. De Europese ondernemingen mogen geen binnenlandse vluchten in de Verenigde Staten uitvoeren, terwijl de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen verbindingen te verzekeren tussen alle Europese Staten. Op die manier organiseert men oneerlijke concurrentie ten opzichte van de Europese luchtvaartmaatschappijen die in de Verenigde Staten actief zijn.

Mevrouw Piryns is ook van mening dat er door de Overeenkomst oneerlijke concurrentie ontstaat tussen de Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen. Spreekster stelt vast dat het Amerikaans luchtvaartpersoneel tot vijf jaar in België kan werken zonder belastingen te betalen. Dit leidt, volgens haar, tot een ernstig onevenwicht tussen het statuut van het Europees personeel enerzijds en het Amerikaans personeel anderzijds. De milieunormen en sociale bepalingen blijven eveneens zeer vaag.

De heer Anciaux verwijst naar de toelichting van het wetsontwerp waarin gesteld wordt dat « De Overeenkomst stelt een eind 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. Volgens de diensten van de Europese Commissie zou deze overeenkomst kunnen leiden tot het scheppen van 80 000 arbeidsplaatsen aan beide kanten van de Atlantische Oceaan en een opbrengst van 12 miljard euro » (stuk Senaat, nr. 5-1707/1, blz. 3). In hoeverre wordt dit gemeten en opgevolgd ? Wanneer treedt de Overeenkomst in werking ?

Spreker verwijst ook naar artikel 21 van de Overeenkomst waarin sprake is dat beide partijen zich ertoe verbinden te onderhandelen met het oog op een tweedefaseovereenkomst voor de verdere opening van de toegang tot markten. In deze tweedefaseovereenkomst zal de nadruk gelegd worden op een verdere liberalisering van de verkeersrechten en op meer mogelijkheden voor buitenlandse investeringen (stuk Senaat, nr. 5-1707/1, blz. 6). Wat is hier de stand van zaken ?

Het commissielid is van mening dat, gelet op het feit dat luchtvaartmaatschappijen zeer goed beschermd economische actoren zijn, de bepalingen in de Overeenkomst inzake verlaagde tarieven sterk moeten gerelativeerd worden. Zij spelen vooral in het voordeel van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Het verkrijgen van vliegrechten in een bepaalde luchthaven in de VS blijft bovendien ingewikkeld.

Mme Matz renvoie à l'article 3.7 de l'Accord qui prévoit que : « L'accès des transporteurs communautaires aux services de transport achetés par les pouvoirs publics des États-Unis est régi par l'annexe 3 » (doc. Sénat, n° 5-1707/1, p. 15). Cette annexe stipule que : « Les transporteurs aériens de la Communauté ont le droit de transporter des passagers et du fret sur des vols réguliers ou affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel des États-Unis obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par les pouvoirs publics ou à partir de fonds mis à disposition des pouvoirs publics » (doc. Sénat, n° 5-1707, p. 39). Le terme « l'agence » pourrait-il se référer aux vols secrets de la CIA ?

M. Torfs constate que l'Accord est en vigueur depuis 2008. Seuls les parlements de l'Union européenne même, de l'Allemagne et de notre pays ne lui ont pas encore donné leur assentiment. Quelle en est la raison ? Où en est la procédure d'assentiment au sein des parlements des entités fédérées ?

M. Vanlouwe souligne que le Conseil d'État a effectivement formulé une observation dans laquelle il souligne qu' «en vertu de l'article 167, § 3, de la Constitution, les traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment du parlement concerné» (traduction) (doc. Sénat, n° 5-1707/1, p. 47). Un suivi a-t-il été effectué à cet égard ?

Réponses du représentant de la direction générale transport aérien

Il faut tenir compte de tout l'historique de la période de l'après-guerre lors de laquelle les États-Unis avaient presque tous les droits de trafic entre les divers pays européens. C'est donc aussi sur la base de cet acquis, que les États-Unis ont renégocié les accords de transport aérien.

Les transporteurs aériens américains peuvent emporter du trafic entre deux États membres au sein de la Communauté européenne mais pas à l'intérieur de ces États (cabotage). Il n'existe pas de frontières entre les États des États-Unis et, dès lors, les transporteurs aériens européens ne peuvent pas pratiquer le cabotage à l'intérieur des États-Unis. Cependant, les droits relatifs au trafic « au-delà » sont réciproques pour les parties à l'Accord. Lorsqu'un transporteur aérien communautaire assure par exemple un vol Bruxelles-New York, il peut prolonger ce vol vers une destination au-delà des États-Unis en emportant du trafic. À la lumière de l'historique du dossier, il n'y a donc pas de déséquilibre fondamental concernant les opportunités de la Communauté européenne d'une part et des États-Unis, d'autre part.

Mevrouw Matz verwijst naar artikel 3.7 van het Akkoord, dat als volgt luidt: « De toegang van de communautaire luchtvaartmaatschappijen tot door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer wordt geregeld in Bijlage 3 » (stuk Senaat nr. 5-1707/1, blz. 15). Die bijlage bepaalt het volgende: « Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht passagiers en vracht te vervoeren op geregelde en chartervluchten waarvoor een civiel departement, agentschap of instantie van de regering van de VS 1) het vervoer verkrijgt voor zichzelf of ter uitvoering van een regeling waarbij de betaling wordt verricht door de regering of met ter beschikking van de regering gestelde gelden » (stuk Senaat nr. 5-1707/1, blz. 39). Kan de term « agentschap » op de geheime vluchten van de CIA slaan ?

De heer Torfs stelt vast dat de Overeenkomst sedert 2008 in werking is getreden. Enkel de parlementen van de Europese Gemeenschap zelf, van Duitsland en van ons land hebben hun instemming nog niet gegeven aan de Overeenkomst. Wat is de reden hiervan ? Wat is de stand van zaken betreffende de instemmingsprocedure van de deelparlementen ?

De heer Vanlouwe wijst er op dat de Raad van State inderdaad een opmerking heeft gemaakt waarin gesteld wordt « Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het betrokken parlement hebben verkregen » (stuk Senaat, nr. 5-1707/1, blz. 47). Is dit opgevolgd ?

Antwoorden van de vertegenwoordiger van het directoraat-generaal luchtvaart

Men moet rekening houden met de historisch toestand van na de oorlog toen de Verenigde Staten bijna alle verkeersrechten tussen de diverse Europese landen hadden. De Verenigde Staten hebben dus ook op basis van dat verworven recht opnieuw over de overeenkomsten inzake luchtvervoer onderhandeld.

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen mogen verkeer organiseren tussen twee lidstaten binnen de Europese Gemeenschap maar niet binnen die Staten (cabotage). Er zijn geen grenzen tussen de Staten van de Verenigde Staten en bijgevolg is cabotage binnen de Verenigde Staten niet toegestaan voor de Europese luchtvaartmaatschappijen. De rechten voor het verkeer « daarbuiten » zijn voor de partijen in de Overeenkomst wederkerig. Wanneer een luchtvaartmaatschappij uit de gemeenschap bijvoorbeeld een vlucht Brussel-New York verzekert, mag ze die vlucht verlengen naar een bestemming buiten de Verenigde Staten en daarbij verkeer organiseren. In het licht van de geschiedenis van het dossier is er dus geen fundamentele wanverhouding tussen de opportuniteiten van de Europese Gemeenschap enerzijds en van de Verenigde Staten anderzijds.

Pendant les années nonante, la Belgique n'avait droit à exploiter que cinq destinations aux États-Unis, déterminées dans l'accord aérien bilatéral. Les tarifs devaient être convenus entre les administrations aéronautiques. Il y avait donc de nombreuses restrictions. Par après, la Belgique a négocié un accord bilatéral de type « *Open Sky* » avec les États-Unis à la fin des années nonante. Cet accord a été contesté par l'Union européenne et notre pays s'est vu condamner devant la Cour européenne de Luxembourg en 2002, comme d'autres pays européens qui avaient conclu de tels accords. Les accords étaient jugés contraire au principe de la liberté d'établissement en droit communautaire. Ces accords bilatéraux ne permettaient pas à un autre transporteur européen de s'établir en Belgique pour exploiter des vols vers les États-Unis.

Cet accord de 2007 au niveau de la Communauté européenne y remédie, permettant à tous les transporteurs communautaires d'exploiter des droits de trafic au départ de n'importe quel État membre vers un pays tiers.

La notion « d'agence » qui figure à l'annexe 3 de l'Accord porte sur les fonctionnaires américains qui bénéficient de tarifs privilégiés sur certains services et sur certains liaisons. Les transporteurs européens communautaires ne peuvent pas s'adresser directement à ces fonctionnaires.

Il s'agit effectivement d'un traité mixte. L'Accord doit donc également obtenir l'assentiment des parlements des régions. Le parlement flamand a déjà donné son assentiment au premier accord de 2007. L'Accord de deuxième étape, dit « Protocole » établi en 2010, qui ajoute notamment une dimension sociale et environnementale au premier accord, n'a encore reçu l'assentiment d'aucun des parlements belges.

IV. VOTES

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, faits à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007 (doc. Sénat, n° 5-1707/2).

Les articles 1^{er} et 2, ainsi que l'ensemble du projet de loi, sont adoptés à l'unanimité des 10 membres présents.

Projet de loi portant assentiment au Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les États-Unis

In de jaren negentig had België het recht om slechts vijf bestemmingen in de Verenigde Staten te exploiteren, die waren vastgelegd in de bilaterale luchtvaartovereenkomst. Over de tarieven moest een overeenkomst worden gesloten tussen de luchtvaartadministraties. Er waren dus veel beperkingen. Daarna, op het einde van de jaren negentig, onderhandelde België met de Verenigde Staten over een bilaterale overeenkomst van het « *Open Sky* »-type. De Europese Unie heeft die overeenkomst betwist en ons land werd voor het Europees Hof van Luxemburg in 2002 veroordeeld, net als andere Europese landen die dergelijke overeenkomsten hadden gesloten. Die overeenkomsten werden strijdig bevonden met het beginsel van vrije vestiging in het communautair recht. Dergelijke bilaterale overeenkomsten stonden niet toe dat een andere Europese luchtvaartmaatschappij zich in België vestigde om vluchten naar de Verenigde Staten te exploiteren.

Deze overeenkomst van 2007 op het niveau van de Europese Gemeenschap verhelpt dat, aangezien ze alle communautaire transporteurs toestaat verkeersrechten naar een derde land te exploiteren vanuit elke lidstaat.

Het begrip « agentschap » dat in bijlage 3 van de Overeenkomst wordt vermeld, behelst de Amerikaanse ambtenaren die voordelige tarieven genieten voor bepaalde diensten en op bepaalde verbindingen. De Europese communautaire maatschappijen mogen zich niet rechtstreeks tot die ambtenaren richten.

Het gaat inderdaad om een gemengd verdrag. Ook de parlementen van de gewesten moeten dus met de Overeenkomst instemmen. Het Vlaams parlement heeft reeds met de eerste Overeenkomst van 2007 ingestemd. Met de Overeenkomst van de tweede stap, het zogenaamde « Protocol », dat in 2010 tot stand kwam en dat de eerste Overeenkomst een sociale dimensie en een milieudimensie geeft, heeft nog geen enkel parlement in België ingestemd.

IV. STEMMINGEN

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 (stuk Senaat, nr. 5-1707/2).

De artikelen 1 en 2, alsmede het wetsontwerp in zijn geheel, worden eenparig aangenomen door de 10 aanwezige leden.

Wetsontwerp houdende instemming met het Protocol, gedaan te Luxemburg op 24 juni 2010, tot wijziging van de Luchtvervoerovereenkomst

d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 (doc. Sénat, n° 5-1708/2).

Les articles 1^{er} et 2, ainsi que l'ensemble du projet de loi, sont adoptés à l'unanimité des 10 membres présents.

*
* *

Confiance a été faite aux rapporteurs pour la rédaction du présent rapport.

Les rapporteurs,
Rik DAEMS.
Rik TORFS.

Le président,
Karl VANLOUWE.

Textes adoptés par la commission

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, faits à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007 :

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet de loi
(voir le doc. Sénat, n° 5-1707/1 — 2011/2012).**

*
* *

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 (doc. Sénat, n° 5-1708/2) :

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet de loi
(voir le doc. Sénat, n° 5-1708/1 — 2011/2012).**

tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, onder tekend op 25 en 30 april 2007 (stuk Senaat, nr. 5-1708/2).

De artikelen 1 en 2, alsmede het wetsontwerp in zijn geheel, worden eenparig aangenomen door de 10 aanwezige leden.

*
* *

Vertrouwen werd geschenken aan de rapporteurs voor het uitbrengen van dit verslag.

De rapporteurs,
Rik DAEMS.
Rik TORFS.

De voorzitter,
Karl VANLOUWE.

Teksten aangenomen door de commissie

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 :

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst
van het wetsontwerp
(zie stuk Senaat, nr. 5-1707/1 — 2011/2012).**

*
* *

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, onder tekend op 25 en 30 april 2007 (stuk Senaat, nr. 5-1708/2) :

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst
van het wetsontwerp
(zie stuk Senaat, nr. 5-1708/1 — 2011/2012).**