

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

23 OCTOBRE 2012

Projet de loi portant assentiment à l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administraiton intérimaire des Nations unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen, fait à Luxembourg le 9 juin 2006

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET
DE LA DÉFENSE
PAR
MME ARENA

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2012-2013

23 OKTOBER 2012

Wetsontwerp houdende instemming met de Multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbeestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europees Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, gedaan te Luxemburg op 9 juni 2006

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN EN
VOOR DE LANDSVERDEDIGING
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW ARENA

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:

5-1795 - 2011/2012:

N° 1 : Projet de loi.

Zie:

Stukken van de Senaat:

5-1795 - 2011/2012:

Nr. 1 : Wetsontwerp.

I. INTRODUCTION

La commission a examiné le projet 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 EXTÉRIEURE ET DES AFFAIRES EUROPÉENNES

L'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, la Roumanie et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo, d'autre part, ont signé le 9 juin 2006 un Accord multilatéral sur la création d'un Espace aérien commun européen (EAEC).

Il s'agit du premier accord global dans le domaine de l'aviation depuis l'adoption par le Conseil, en juin 2005, d'une « feuille de route » visant à développer la politique extérieure de l'Union européenne en matière d'aviation dont l'objectif fondamental est la création d'un espace aérien commun élargi avec les « pays du voisinage ».

Les dispositions de cet Accord prévalent naturellement sur celles des accords bilatéraux existants en matière de transport aérien conclus entre les différentes parties associées à l'EAEC.

Le respect des règles de l'EAEC, notamment en matière de liberté totale d'accès au marché, ne pouvant être réalisé en une étape, nécessite une transition facilitée par des dispositions spécifiques de durée limitée. Sous réserve des dispositions transitoires, elles excluent toute restriction en matière de fréquences, capacité, liaisons aériennes, type d'aéronef ou autre restriction résultant de dispositions ou d'accords bilatéraux de services aériens.

L'EAEC a été expressément conçu comme un cadre ouvert accessible aux pays européens désireux de s'intégrer pleinement dans le cercle européen des transports aériens et dans la politique européenne de voisinage.

L'EAEC devrait contribuer au développement économique de la région des Balkans, favorisant ainsi sa stabilisation.

Cet Accord crée un nouveau marché unique de trente-cinq pays et 500 millions d'habitants.

I. INLEIDING

De commissie heeft het wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 23 oktober 2012.

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

De Europese Unie en haar lidstaten enerzijds en de Republiek Albanië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, Bosnië-Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Croatië, De Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo, anderzijds, ondertekenden op 9 juni 2006 een Multilaterale Overeenkomst over de oprichting van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAA).

Het gaat om het eerste algemene akkoord inzake luchtvaart sinds de Raad in juni 2005 een « stappenplan » goedkeurde met het oog op de ontwikkeling van het buitenlands beleid van de Europese Unie inzake luchtvaart. De belangrijkste doelstelling is de oprichting van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte die uitgebreid wordt met de « buurlanden ».

De bepalingen van deze Overeenkomst hebben uiteraard voorrang op de bestaande bilaterale akkoorden inzake luchtvervoer die de verschillende bij de ECAA aangesloten partijen hebben gesloten.

De naleving van de ECAA-regels, meer bepaald inzake de volledige vrije markttoegang, kan niet in een enkele stap worden verwezenlijkt. Er is een overgang nodig met specifieke bepalingen van beperkte duur. Onder voorbehoud van de overgangsbepalingen, is iedere uitzondering op het gebied van frequenties, capaciteit, luchtverbindingen en vliegtuigtype of iedere andere beperking die voortvloeit uit bepalingen of bilaterale akkoorden van luchtvaartdiensten uitgesloten.

De ECAA is uitdrukkelijk opgevat als een open kader dat toegankelijk is voor Europese landen die zich voluit willen integreren in de Europese luchtvaartwereld en in het Europese nabuurschapsbeleid.

De ECAA zou moeten bijdragen tot de economische ontwikkeling en aldus tot de stabiliteit van de Balkanregio.

Deze Overeenkomst creëert een nieuwe interne markt van vijfendertig landen die 500 miljoen inwoners telt.

Par l'ouverture de la concurrence sur ces marchés, le consommateur devrait pouvoir bénéficier de tarifs plus avantageux. De nouvelles opportunités seront également offertes aux investisseurs en supprimant les barrières existantes précédemment dans les accords bilatéraux aériens, en matière de contrôle et de propriété de compagnies aériennes.

L'Accord EACE assure également des niveaux élevés de sécurité et de sûreté en Europe, ainsi que l'application uniforme des règles de concurrence et des droits des consommateurs. Cette harmonisation des normes, particulièrement dans le domaine de la sécurité et de la sûreté aérienne, devrait permettre de satisfaire la demande croissante de services aériens tout en limitant les incidents ou les retards.

L'Accord vise également à éviter une congestion de l'espace aérien grâce à un contrôle plus efficace des flux de trafic aérien.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Anciaux demande si l'Accord comporte des dispositions au sujet d'Eurocontrol, dont la compétence est étendue à plusieurs pays extérieurs à l'Union européenne. Ces pays seront-ils représentés aussi au sein d'Eurocontrol ?

M. Anciaux souligne en outre que l'article 32 de l'Accord, qui porte sur l'élargissement de l'Espace aérien commun européen (EACE), prévoit la possibilité que d'autres pays adhèrent à l'Accord. Cela a-t-il déjà été le cas et qui décide en l'espèce ?

M. Vanlouwe constate que l'Accord a été signé en 2006. Comment se fait-il que son entrée en vigueur soit si tardive ? Il est également question en l'espèce de la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo. Ne devrait-elle pas être adaptée ? Et n'est-ce pas la raison pour laquelle l'entrée en vigueur de l'Accord s'est fait attendre si longtemps ? Où en est la procédure d'assentiment au sein des Parlements des entités fédérées ?

Réponses du représentant de la direction générale Transport Aérien

Il y une grande différence entre, d'une part, l'Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres et les États-Unis d'Amérique, fait à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007 (doc. Sénat, n° 5-1707/2) et, d'autre part, l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, ancienne République yougoslave de Macédoine, la

Aangezien die markten worden opgengesteld voor concurrentie, zou de consument voordeligere tarieven moeten kunnen genieten. Investeerders krijgen ook nieuwe mogelijkheden aangezien de beperkingen die vroeger in de bilaterale luchtvaartakkoorden bestonden op het vlak van controle en eigendom van de luchtvaartmaatschappijen, worden weggenomen.

De ECAA-overeenkomst waarborgt ook een hoger veiligheids- en beveiligingsniveau in Europa evenals de uniforme toepassing van de concurrentieregels en de consumentenrechten. Dankzij die harmonisering van de normen, in het bijzonder voor luchtvaartveiligheid en -beveiliging, zou men aan de groeiende vraag naar luchtvaartdiensten moeten kunnen voldoen en zou het aantal incidenten en vertragingen kunnen worden beperkt.

Met deze Overeenkomst wil men ook de congestie van het luchtruim voorkomen door een doeltreffender toezicht op het luchtverkeer.

III. ALGEMENE BESPREKING

De heer Anciaux vraagt of de Overeenkomst bepalingen bevat aangaande Eurocontrol, waarvan de bevoegdheid wordt uitgebreid tot een aantal landen buiten de Europese Unie. Krijgen deze landen ook een aandeel in Eurocontrol ?

Verder stipt de heer Anciaux aan dat artikel 32 van de Overeenkomst betreffende uitbreiding van de Gemeenschappelijk Europese Luchtvaartruimte (ECAA) in de mogelijkheid voorziet voor andere landen om tot de Overeenkomst toe te treden. Is dit reeds gebeurd en wie oordeelt hierover ?

De heer Vanlouwe stelt vast dat de Overeenkomst ondertekend is in 2006. Waarom is hier zoveel tijd overgegaan alvorens de overeenkomst in werking is getreden ? Er is nog sprake van de Missie van de Verenigde Naties voor Interimbestuur in Kosovo. Moet dit niet aangepast worden en is het misschien de reden waarom de inwerkingtreding van de Overeenkomst zo lang op zich heeft laten wachten ? Wat is de stand van zaken van de instemmingsprocedures van de verschillende deelparlementen ?

Antwoorden van de vertegenwoordiger van het directoraat-generaal Luchtvaart

Er bestaat een groot verschil tussen 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), en de Multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en

Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen, fait à Luxembourg le 9 juin 2006.

Le premier Accord est un accord bilatéral aérien, plus ou moins classique mais « amélioré » au niveau européen, tandis que le deuxième Accord vise à créer un espace commun aérien, avec les pays qui ont vocation à rejoindre l'Union européenne, notamment les pays des Balkans. La Commission de l'Union européenne a pris les devants sur l'agenda politique d'intégration de ces pays pour faire accepter par ces pays tout l'*acquis communautaire* concernant le transport aérien. L'annexe I de l'Accord comprend cet *acquis communautaire* sous forme d'un inventaire de tous les règlements européens en matière d'aviation et de transport aérien. L'objectif final est d'unifier les règles applicables à l'aviation civile entre ces pays et les États Membres de l'Union européenne.

Eurocontrol n'est pas repris en tant que tel dans l'Accord mais la gestion du trafic aérien relève de l'article 13 de l'Accord. Il y est clairement fait référence au « *Single European Sky* » (ciel unique européen) et au programme SESAR (*Single European Sky Air Traffic Management*) associé qui a pour but d'uniformiser la gestion du trafic aérien au niveau communautaire.

L'article 18 de l'Accord prévoit un comité mixte qui se réunit une fois par an pour évaluer le fonctionnement global de l'Accord et qui statue sur les modifications qui pourraient lui être apporté.

L'Accord prévoit, par pays, un phasage de sa mise en œuvre en fonction de leur adoption de l'*acquis communautaire*. L'annexe V reprend des protocoles avec des dispositions transitoires par pays. Le bon déroulement de ce phasage fait l'objet d'une évaluation annuelle de la Commission européenne.

Ce type d'accord avait été étendu à d'autres pays, notamment à la Moldavie. Un accord a été signé avec ce pays en juin 2012.

La procédure d'assentiment de l'Accord a pris plus de temps parce qu'il s'agit d'un accord multilatéral aérien de type nouveau dont la mise en œuvre est plus complexe que celle d'un accord bilatéral classique. De plus, la procédure de la détermination du caractère mixte de l'Accord et par conséquent le dépôt des

Herzegovina, de Republiek Bulgaïe, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, gedaan te Luxemburg op 9 juni 2006.

De eerstgenoemde Overeenkomst is een min of meer klassieke bilaterale luchtvaartovereenkomst die wel « verbeterd » is op Europees niveau, terwijl de tweede Overeenkomst een gemeenschappelijke luchtvaartruimte wil oprichten met de landen die geroepen zijn om tot de Europese Unie toe te treden, in het bijzonder de Balkanlanden. De Commissie van de Europese Unie is vooruitgelopen op de politieke agenda voor het lidmaatschap van deze landen om hen het hele *acquis communautaire* inzake luchtvervoer te doen aannemen. Bijlage I van de Overeenkomst bevat dit *acquis communautaire* in de vorm van een inventaris van alle Europese regels op het vlak van luchtvaart en luchtvervoer. Het einddoel is de regelgeving betreffende de burgerluchtvaart in die landen en in de lidstaten van de Europese Unie te harmoniseren.

Eurocontrol is niet als dusdanig opgenomen in de Overeenkomst, maar het luchtverkeersbeheer wordt geregeld in artikel 13 van de Overeenkomst. Er wordt uitdrukkelijk verwezen naar de *Single European Sky* (het gemeenschappelijk Europees luchtruim) en naar het bijhorende SESAR-programma (*Single European Sky Air Traffic Management*), dat het luchtverkeersbeheer op gemeenschappelijk niveau wil uniformiseren.

Artikel 18 van de Overeenkomst stelt een Gemengd Comité in dat één maal per jaar vergadert om de algemene werking van de Overeenkomst te evalueren en dat besluiten kan nemen over mogelijke wijzigingen.

De Overeenkomst voorziet per land in een gefaseerde uitvoering naar gelang van hun vorderingen in het aannemen van de *acquis communautaire*. Bijlage V bevat protocollen met overgangsbepalingen per land. Het verloop van deze gefaseerde uitvoering wordt jaarlijks door de Europese Commissie geëvalueerd.

Dit soort overeenkomst werd reeds uitgebreid naar andere landen, waaronder Moldavië. In juni 2012 werd een overeenkomst met dat land ondertekend.

De goedkeuringsprocedure van de Overeenkomst heeft meer tijd vergegd omdat het om een nieuw soort multilaterale luchtvaartovereenkomst gaat, waarvan de tenuitvoerlegging ingewikkelder is dan die van een klassieke bilaterale overeenkomst. Bovendien heeft de procedure voor het bepalen van de gemengde aard van

projets de loi portant assentiment au traité aux différents parlements belges a également retardé la procédure d'assentiment.

Aucun parlement belge n'a encore procédé à l'assentiment de l'Accord en question.

IV. VOTES

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

Confiance a été faite à la rapporteuse pour la rédaction du présent rapport.

La rapporteuse,
Marie ARENA.

Le président,
Karl VANLOUWE.

* * *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet de loi
(voir le doc. Sénat, n° 5-1795/1 — 2011/2012).**

de Overeenkomst, en bijgevolg het indienen van wetsontwerpen ter goedkeuring van het verdrag in de verschillende Belgische parlementen, de goedkeuringsprocedure vertraagd.

Geen enkel Belgisch parlement heeft de Overeenkomst al goedgekeurd.

IV. STEMMINGEN

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

Vertrouwen wordt geschenken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,
Marie ARENA.

De voorzitter;
Karl VANLOUWE.

* * *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst
van het wetsontwerp
(zie stuk Senaat, nr. 5-1795/1 — 2011/2012).**