

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2011-2012

11 JUILLET 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

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	7
Protocole 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	9
Avant-projet de loi	19
Avis du Conseil d'État	20

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2011-2012

11 JULI 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, ondertekend op 25 en 30 april 2007

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	7
Protocol 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	9
Voorontwerp van wet	19
Advies van de Raad van State	20

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le contexte

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 s'étaient conclues par 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 et visait pour l'essentiel 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*).

L'accord comportait cependant quelques restrictions concernant notamment les possibilités d'investissement réciproque dans des compagnies aériennes des deux côtés de l'Atlantique. Une libéralisation supplémentaire au niveau des droits de trafic était également souhaitée de même que davantage de convergence réglementaire. Dans son article 21, l'accord de 2007 énumérait une liste non exhaustive « *de points qui présentent un intérêt prioritaire* » et devaient être débattus dans une seconde phase de négociation.

Le déroulement des négociations

Conformément à l'article 21 de l'accord de transport aérien UE-États-Unis 2007, la Commission Européenne et les États-Unis ont entamé en mai 2008 les négociations préparatoires à la seconde étape. Le Conseil a examiné les progrès accomplis en décembre 2009 et en mars 2010. À l'issue de huit tours de négociations, un accord a été trouvé le 25 mars 2010 sur un projet de protocole modifiant l'accord de transport aérien UE-États-Unis 2007.

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.

La portée de l'accord

Les deux parties s'engagent à poursuivre la convergence réglementaire, en matière de sécurité et de sûreté.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Context

Dit protocol is het sluitstuk van de tweede fase van de onderhandelingen over het luchtvervoer die in 2003 tussen de Europese Gemeenschap en de Verenigde Staten van Amerika werden opgestart en die zijn uitgemond in het sluiten van de « *open-skies* »-overeenkomst. Deze eerste overeenkomst die op 30 april 2007 werd ondertekend, kwam in de plaats van de bilaterale akkoorden die tussen de Verenigde Staten en het merendeel van de lidstaten werden gesloten, en die hoofdzakelijk tot doel hadden een eengemaakte markt van de luchtvaartdiensten op te richten door met name luchtverbindingen vanuit om het even welke stad in Europa naar om het even welke stad in de Verenigde Staten (en omgekeerd) toe te laten.

De overeenkomst omvat echter enkele beperkingen met name betreffende de wederzijdse investeringsmogelijkheden in luchtvaartmaatschappijen aan weerszijden van de Atlantische oceaan. Een bijkomende liberalisering op het niveau van de vervoersrechten is eveneens wenselijk, evenals meer convergentie op reglementair gebied. In artikel 21 van de overeenkomst van 2007 wordt een niet-exhaustieve lijst opgesomd van « punten, die (...) van prioritair belang zijn » en waarover tijdens een tweede fase van de onderhandeling moet worden gedebatteerd.

Verloop van de onderhandelingen

Overeenkomstig artikel 21 van de luchtvervoersovereenkomst tussen de EU en de Verenigde Staten van 2007, hebben de Europese Commissie en de Verenigde Staten in mei 2008 de onderhandelingen ter voorbereiding van de tweede fase opgestart. De Raad heeft de in december 2009 en maart 2010 bereikte vooruitgang onderzocht. Na afloop van acht onderhandelingsrondes werd er op 25 maart 2010 een akkoord bereikt over een ontwerp-protocol tot wijziging van de luchtvervoersovereenkomst tussen de EU en de Verenigde Staten van 2007.

Het sluiten van dit protocol was eens te meer nodig, daar indien er geen akkoord was bereikt vóór 30 november 2010, elke verdragsluitende partij het recht had om de toepassing van de oorspronkelijke overeenkomst van 2007 op te schorten.

Draagwijdte van de overeenkomst

Beide partijen verbinden zich ertoe de reglementaire convergentie inzake veiligheid en beveiliging voort te zetten.

Ainsi, l'accord augmentera le niveau de coopération en matière de sûreté de manière à mieux attribuer les ressources pour contrer les menaces qui pèsent sur le système de transport aérien en encourageant chacune des deux parties à accorder une confiance mutuelle maximale aux mesures de sûreté prises par l'autre.

Des nouvelles règles réduiront les formalités administratives (par exemple, la reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens) et éviteront le gaspillage des ressources (par exemple, les initiatives communes en matière de sécurité, le contrôle unique de sûreté, l'aide aux passagers pendant leur voyage).

L'accord élargit davantage les compétences du comité mixte UE/États-Unis, l'organe chargé du suivi de la mise en œuvre de l'accord et de la coordination des différents axes de travail sur la coopération dans le domaine de la réglementation.

L'accord renforce la coopération dans le domaine de l'environnement (telle que les systèmes d'échange de droits d'émission), en incitant à une plus grande transparence des mesures de lutte contre le bruit à proximité des aéroports et en favorisant des technologies, des carburants et des modes de gestion du trafic aérien plus respectueux de l'environnement. Une déclaration commune sur la coopération dans le domaine de l'environnement est 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.

Actuellement, les participations étrangères à la propriété des compagnies aériennes américaines sont limitées à 25 % des droits de vote. Si les États-Unis modifient leur législation à cet égard, l'UE autorisera,

Op die manier zal het akkoord het samenwerkingsniveau inzake beveiliging verhogen waardoor de middelen beter worden toegekend en men zich ook beter kan verweren tegen de dreigingen die het luchtvervoer belasten. Zo kan elk van beide partijen maximaal vertrouwen stellen in de beveiligingsmaatregelen die de andere partij heeft genomen.

Nieuwe regels zullen de administratieve formaliteiten (bijvoorbeeld de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen) beperken, en ze zullen verspilling van middelen (dankzij bijvoorbeeld de gemeenschappelijke initiatieven op het vlak van veiligheid, de «*one-stop security*», de hulp aan passagiers tijdens hun reis) vermijden.

De overeenkomst zorgt voor de verdere verruiming van het gemengd comité EU/Verenigde Staten, dit is de organisatie belast met het toezicht op de uitvoering van het akkoord en de samenwerking van de diverse actielijnen inzake de samenwerking op het gebied van de reglementering.

De overeenkomst versterkt de samenwerking op milieugebied (zoals de emissieuitwisselingssystemen), door aan te sporen tot een grotere transparantie van de maatregelen in de strijd tegen de geluidsoverlast in de buurt van luchthavens en door in het luchtverkeer de toepassing van technologieën, brandstoffen en beheermethodes die het milieu meer respecteren, te bevorderen. Een gemeenschappelijke verklaring over de samenwerking op milieugebied werd als bijlage toegevoegd.

Voor het eerst in de geschiedenis van de luchtvaart omvat het verdrag ook een artikel gewijd aan de sociale dimensie van de betrekkingen tussen de EU en de Verenigde Staten op het vlak van luchtvervoer.

Door het verdrag kan er op handelsgebied 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 voortaan verzekerd.

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.

Momenteel zijn de buitenlandse aandeelhouders in het eigendom van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen beperkt tot 25 % van de stemgerechtigde aandeelhouders. Indien de Verenigde Staten hun

par réciprocité, les ressortissants des États-Unis à détenir

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 (de septième liberté) 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.

À ce stade, il n'y a toutefois toujours aucun accord sur l'échange de droits de cabotage, à savoir la possibilité pour les transporteurs européens de commercialiser des secteurs domestiques intra-américains et pour les transporteurs américains de droits équivalents sur des secteurs domestiques à l'intérieur d'un État membre.

Les bénéfices attendus

Le protocole apporte de nombreux avantages tant aux consommateurs qu'aux transporteurs aériens mais également à l'économie en général. Ils avaient déjà été valorisés, à plusieurs milliards d'euros par an, lors de la négociation de l'accord de première étape.

Une autre étude suggère qu'en poursuivant la convergence réglementaire dans le domaine du transport aérien, les coûts pour le secteur pourraient être sensiblement réduits. De même, une meilleure rentabilité du secteur du transport aérien pourrait résulter de la modification de la structure du marché en Europe et aux États-Unis.

L'inclusion d'un article sur la dimension sociale garantit que la poursuite de l'ouverture du marché sera assortie de normes du travail élevées et que les droits des travailleurs ne seront pas remis en cause par les possibilités créées par le protocole.

Dans le protocole, les deux parties s'engagent fermement à limiter ou à réduire les incidences environnementales de l'aviation internationale. Une coopération accrue visant à limiter les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement et le changement climatique permettra d'atténuer les éventuels effets indésirables sur l'environnement découlant du protocole.

wetgeving hieromtrent 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 wetwijzigingen 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 (zevenvrijheidsrechten) 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 zal toelaten dat investeerders uit de EU een meerderheidsaandeel verwerven in luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten.

In dit stadium is er echter nog geen enkel akkoord over de uitwisseling van cabotagerechten. Dit is de mogelijkheid voor Europese transporteurs om de intra-Amerikaanse binnenlandse sector te commercialiseren en om gelijkwaardige rechten te geven aan de Amerikaanse transporteurs voor de huishoudelijke sectoren binnen een lidstaat.

De verwachte voordelen

Het protocol biedt tal van voordelen zowel voor de consumenten als voor de luchtvaartmaatschappijen, maar ook voor de economie in het algemeen. Deze voordelen werden al gevaloriseerd voor meerdere miljarden euro's per jaar bij de onderhandeling van de overeenkomst van de eerste fase.

Een ander onderzoek suggereert dat met de voortzetting van de reglementaire convergentie op het gebied van luchtvervoer, de kosten voor de sector gevoelig kunnen worden verminderd. Ook kan een betere rentabiliteit van de luchtvervoerssector resulteren in de wijziging van de marktstructuur in Europa en in de Verenigde Staten.

De invoering van een artikel over de sociale dimensie garandeert dat de voortzetting van de opening van de markt gepaard zal gaan met verhoogde arbeidsnormen en dat de rechten van de werknemers niet zullen worden aangetast ingevolge de nieuwe mogelijkheden die uit het protocol voortvloeien.

In het protocol verbinden beide partijen zich ertoe om de milieu-impact van de internationale luchtvaart sterk te beperken of te verminderen. Een versterkte samenwerking teneinde de gevolgen van de internationale luchtvaart op het milieu en op de klimaatverandering te beperken, zal toelaten om de eventuele ongewenste effecten op het milieu die voortvloeien uit het protocol te verminderen.

Le contenu de l'accord

Le Protocole modifiant l'accord aérien de 2007 entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique d'autre part, comporte formellement dix articles, une Annexe sur la Propriété et le contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers et une Déclaration commune sur la coopération dans le domaine de l'environnement. Il fait également état de l'intention des Parties d'élargir l'accord, à travers des Protocoles additionnels, à la Norvège et l'Islande.

Les articles

L'article 1^{er} redéfinit deux expressions.

L'article 2 référence un nouvel article relatif à la reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires (conformité et citoyenneté des transporteurs aériens).

L'article 3 a pour but de replacer intégralement l'article 15 concernant l'environnement. Il reconnaît l'importance de protéger l'environnement et établit que les Parties s'accorderont pour limiter les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement en adoptant le principe de l'approche équilibrée. Il traite également de restriction d'exploitation fondée sur le bruit dans les aéroports.

L'article 4 introduit la dimension sociale.

L'article 5 remplace plusieurs paragraphes de l'article 18 relatif au fonctionnement du Comité mixte.

L'article 6 permet la suppression de l'article 21 et son remplacement. Il s'agit d'y lister les nouvelles possibilités en regard de l'accès au marché, de prises de participation majoritaire dans des compagnies aériennes, de restrictions d'exploitation fondées sur le bruit dans les aéroports. Ces nouvelles possibilités sont conditionnées par des avancées législatives que le Comité mixte a pour mission de surveiller.

L'article 7 établit les nouveaux droits pour les transporteurs aériens européens concernant les services de transport achetés par le gouvernement des États-Unis (« Fly America »).

L'article 8 précise que l'annexe au Protocole relatif à la Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers constitue l'annexe 6 de l'Accord.

L'article 9 concerne l'application provisoire de ce Protocole. Il définit que dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer provisoirement

Inhoud van de overeenkomst

Het protocol tot wijziging van de luchtvaartovereenkomst van 2007 tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika anderzijds, omvat -wat de vorm betreft- 10 artikelen, een bijlage over de eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen, en een gemeenschappelijk verklaring over de samenwerking op milieugebied. Het vermeldt tevens de intentie van de partijen om de overeenkomst door middel van bijkomende protocollen te verruimen naar Noorwegen en IJsland.

De artikelen

Het eerste artikel herdefinieert twee uitdrukkingen.

Artikel 2 verwijst naar een nieuw artikel in verband met de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen (deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen).

Artikel 3 strekt ertoe artikel 15 betreffende het milieu volledig te vervangen. Dit artikel erkent het belang van milieubescherming en stelt dat de partijen overeenkomen om de gevolgen van de internationale luchtvaart op het milieu te beperken door het richtsnoer inzake de evenwichtige benadering te hanteren. Dit artikel behandelt tevens de exploitatiebeperking die gebaseerd is op de geluidshinder in luchthavens.

Artikel 4 introduceert de sociale dimensie.

Artikel 5 vervangt meerdere paragrafen van artikel 18 betreffende de werking van het gemengd comité.

Artikel 6 maakt de schorsing en vervanging van artikel 21 mogelijk. Het gaat erom de nieuwe mogelijkheden met betrekking tot de toegang tot de markt, het verwerven van een meerderheidsaandeel in de luchtvaartmaatschappijen en de exploitatiebeperkingen ingevolge de geluidsoverlast rond luchthavens, op te lijsten. Deze nieuwe mogelijkheden worden bepaald door de wetgevende ontwikkelingen en het Gemengd Comité heeft de opdracht hier toezicht op te houden.

Artikel 7 stelt de nieuwe rechten inzake de vervoersdiensten die door de overheid van de Verenigde Staten (« Fly America ») zijn aangekocht, op voor de Europese luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 8 verduidelijkt dat de bijlage bij het protocol houdende het eigendom van en het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen van een derde staat bijlage 6 van de overeenkomst vormt.

Artikel 9 betreft de voorlopige toepassing van dit protocol. Het bepaalt dat in afwachting van zijn inwerkingtreding de partijen overeenkomen dat vanaf

rement le présent protocole, dans la mesure permise par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature.

L'article 10 fixe la date d'entrée en vigueur du Protocole.

La Déclaration commune en matière de coopération environnementale permet aux deux Parties de réaffirmer qu'il est primordial de limiter les incidences environnementales de l'aviation internationale et d'exprimer leur ferme volonté de collaborer dans ce domaine. Elles ont fait notamment part de leur engagement commun en faveur des objectifs environnementaux établis lors de la trente-cinquième Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

*
* *

Le Conseil d'État a donné son avis le 2 avril 2012 (avis n° 51.061/4).

Le Conseil d'État remarque qu'aucun des documents qui lui ont été transmis ne permet d'établir que la procédure d'évaluation d'incidence visée par la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, plus spécialement l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence, a été suivie et que l'auteur de l'avant-projet veillera à l'accomplissement de cette formalité.

En accommodant la remarque du Conseil d'État, un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence a encore été effectué. L'examen préalable conclut qu'une évaluation d'incidence n'est pas requise.

*Le vice-premier ministre et ministre
des Affaires étrangères, du Commerce extérieur
et des Affaires européennes,*

Didier REYNDERS.

*La vice-première ministre
et ministre de l'Intérieur,*

Joëlle MILQUET.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,
adjoind à la ministre de l'Intérieur,*

Melchior WATHELET.

de datum van ondertekening voorlopig nog het huidige protocol zal worden toegepast en dit in de mate waarin de toepasbare nationale wetgeving dit toelaat.

Artikel 10 bepaalt de datum van de inwerkingtreding van het protocol.

De Gezamenlijke verklaring inzake samenwerking op milieugebied laat beide partijen toe om opnieuw te bevestigen dat het van primordiaal belang is dat de milieu-impact van de internationale luchtvaart wordt beperkt, en het biedt hen de kans om uitdrukking te geven aan hun sterke wil tot samenwerking op dit gebied. De partijen wijzen in het bijzonder op hun gemeenschappelijk engagement met betrekking tot de milieudoelstellingen die bij de vijfendertigste bijeenkomst van de Internationale Luchtvaartorganisatie (ICAO) werden opgesteld.

*
* *

De Raad van State heeft zijn advies gegeven op 2 april 2012 (Advies nr. 51.061/4).

De Raad van State merkt op dat geen van de documenten die aan haar werden doen toegekomen, toelaat om vast te stellen dat de procedure van de effectbeoordeling bedoeld door de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling, meerbepaald het voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzakelijkheid van de uitvoering van een effectbeoordeling, gevolgd werd en dat de steller van het voorontwerp erover moet waken dat die vormvereiste wordt vervuld.

Tegemoetkomend aan de opmerking van de Raad van State werd er alsnog een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzakelijkheid van de uitvoering van een effectbeoordeling gedaan. Het voorafgaand onderzoek concludeert dat een effectbeoordeling niet nodig is.

*De vice-eerste minister en minister
van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel
en Europese Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De vice-eerste minister en minister
van Binnenlandse Zaken,*

Joëlle MILQUET.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,
toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,*

Melchior WATHELET.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes, de Notre vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes, Notre vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le 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, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 9 juillet 2012.

ALBERT

Par le Roi :

*Le vice-premier ministre et ministre
des Affaires étrangères, du Commerce extérieur
et des Affaires européennes,*

Didier REYNDERS.

*La vice-première ministre et ministre
de l'Intérieur,*

Joëlle MILQUET.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken, van Onze vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en van Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken, Onze vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

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, zal volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 9 juli 2012.

ALBERT

Van Koningswege :

*De vice-eerste minister en minister
van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel
en Europese Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De vice-eerste minister en minister
van Binnenlandse Zaken,*

Joëlle MILQUET.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,
adjoint à la ministre de l'Intérieur,*

Melchior WATHELET.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,
toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,*

Melchior WATHELET.

PROTOCOLE

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.

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (ci-après dénommés « les États-Unis »),

d'une part, et

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et États membres de l'Union européenne (ci-après dénommés « les États membres »),

et l'UNION EUROPÉENNE,

d'autre part,

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur le cadre établi par l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre

PROTOCOL

tot wijziging van de Luchtvervoerovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007.

DE VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA (hierna « de Verenigde Staten » genoemd),

enerzijds, en

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

DE REPUBLIEK HONGARIJE,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANIË EN NOORD-IERLAND,

partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en lidstaten van de Europese Unie (hierna de « lidstaten » genoemd),

en de EUROPESE UNIE,

anderzijds,

VOORNEMENS voort te bouwen op het kader dat tot stand is gebracht door de luchtvervoerovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar

part, signé les 25 et 30 avril 2007 (ci-après dénommé « l'accord ») pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique;

ACCOMPLISSANT le mandat octroyé par l'article 21 de l'accord pour négocier rapidement la deuxième étape en vue de la réalisation de cet objectif;

RECONNAISSANT que l'Union européenne s'est substituée et a succédé à la Communauté européenne, à la suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} décembre 2009, du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne et qu'à partir de cette date, tous les droits et obligations de la Communauté européenne et toutes les références à celle-ci figurant dans l'accord s'appliquent à l'Union européenne;

SONT CONVENUS DE MODIFIER L'ACCORD COMME SUIVANT :

ARTICLE 1^{er}

Définitions

L'article 1^{er} de l'accord est modifié comme suit :

1. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 2 :

« *2bis* l'expression « décision réglementaire relative à la citoyenneté », le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences de l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son établissement principal; »

2. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 3 :

« *3bis* l'expression « décision réglementaire relative à la conformité », le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion pour exploiter de tels services et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services; »

ARTICLE 2

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

Un nouvel article *6bis* est inséré après l'article 6, comme suit :

« ARTICLE 6 *bis*

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation au titre de l'article 4 de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie reconnaissent toute décision réglementaire relative à la conformité et/ou à la citoyenneté faite par les autorités aéronautiques de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette

lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007 (hierna « de Overeenkomst » genoemd), en met als doel de markttoegang open te stellen en zoveel mogelijk voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan te creëren;

TER VERVULLING van het bij artikel 21 van de Overeenkomst gegeven mandaat om snel te onderhandelen over een tweedefaseovereenkomst die de verwezenlijking van deze doelstelling dichterbij brengt;

ERKENNENDE dat de Europese Unie de Europese Gemeenschap op 1 december 2009 heeft vervangen en opgevolgd ingevolge de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en dat vanaf die datum alle rechten en plichten van de Europese Gemeenschap en alle verwijzingen naar de Europese Gemeenschap in de Overeenkomst van toepassing zijn op de Europese Unie;

ZIJN OVEREENGEKOMEN DE OVEREENKOMST ALS VOLGT TE WIJZIGEN :

ARTIKEL 1

Definities

Artikel 1 van de Overeenkomst wordt als volgt gewijzigd :

1. Na lid 2 wordt de volgende nieuwe definitie ingevoegd :

« *2 bis* « Vaststelling van nationaliteit », de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt diensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst beantwoordt aan de eisen van artikel 4 inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats; »

2. Na lid 3 wordt de volgende nieuwe definitie ingevoegd :

« *3bis* « Vaststelling van deugdelijkheid », de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt diensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst over voldoende financiële middelen en passende managementdeskundigheid beschikt om dergelijke diensten te exploiteren en bereid is de wetten, regels en eisen betreffende de exploitatie van dergelijke diensten na te leven; »

ARTIKEL 2

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

Na artikel 6 wordt een nieuw artikel *6bis* ingevoegd, dat als volgt luidt :

« ARTIKEL 6 *bis*

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

1. Na ontvangst van een aanvraag van een exploitatievergunning, overeenkomstig artikel 4, van een luchtvaartmaatschappij van de ene partij, erkennen de luchtvaartautoriteiten van de andere partij alle vaststellingen inzake deugdelijkheid en/of nationaliteit die door de luchtvaartautoriteiten van de eerste partij met betrekking tot die luchtvaartmaatschappij zijn gedaan alsof deze

décision réglementaire avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, sous réserve des dispositions du point a) ci-dessous :

a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités aéronautiques de la partie ayant reçu la demande ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la décision réglementaire prise par les autorités aéronautiques de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 4 du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agrèments appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles doivent participer des représentants des autorités aéronautiques concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte;

b) Le présent article ne s'applique pas aux décisions réglementaires concernant les certificats de sécurité ou les licences, les dispositions en matière de sûreté ou la couverture d'assurance.

2. Chaque partie informe l'autre, si possible à l'avance ou, à défaut, dès que possible, par l'intermédiaire du comité mixte, de toute modification importante des critères qu'elle applique pour l'élaboration des décisions réglementaires visées au paragraphe 1^{er} ci-dessus. Si la partie informée demande la tenue de consultations sur ces modifications, lesdites consultations sont organisées au sein du comité mixte dans les trente jours suivant la demande, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Si, à la suite de ces consultations, la partie informée estime que les critères modifiés par l'autre partie ne satisfont pas à la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires, elle peut informer l'autre partie de la suspension du paragraphe 1^{er}. La partie informée peut lever cette suspension à tout moment. Le comité mixte en est informé.»

ARTICLE 3

Environnement

L'article 15 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« ARTICLE 15

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale, les coûts et les avantages de mesures destinées à protéger l'environnement devant être soigneusement pesés, tout en favorisant conjointement, le cas échéant, des solutions globales efficaces. En conséquence, les parties entendent collaborer pour limiter ou réduire, de façon économiquement raisonnable, les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement.

2. Lorsqu'une partie examine des projets de mesures de protection de l'environnement à l'échelon régional, national ou local, il convient qu'elle en évalue les effets négatifs possibles sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour en atténuer les effets négatifs éventuels. À la demande d'une des parties, l'autre partie fournit une description de cette évaluation et des dispositions d'atténuation.

vaststellingen door hun eigen luchtvaartautoriteiten waren gedaan, en voeren zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald onder a) hieronder :

a) indien, na ontvangst van een aanvraag van een exploitatievergunning door een luchtvaartmaatschappij, of na de afgifte van een dergelijke vergunning, de luchtvaartautoriteiten van de ontvangende partij specifieke vermoedens hebben dat, ondanks de vaststellingen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, de in artikel 4 van deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden voor de afgifte van passende vergunningen of toelatingen niet zijn nageleefd, stellen zij die autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor hun bezorgdheid. In dat geval mag elke partij verzoeken om overleg, waarbij ook vertegenwoordigers van de desbetreffende luchtvaartautoriteiten moeten worden betrokken en/of om aanvullende informatie over deze bezorgdheid; op dergelijke verzoeken moet zo snel mogelijk worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het Gemengd Comité;

b) dit artikel is niet van toepassing op vaststellingen met betrekking tot veiligheidscertificaten of -licenties, beveiligingsregelingen of verzekeringsdekking.

2. Elke partij stelt de andere, voor zover mogelijk van tevoren en anders zo snel mogelijk achteraf, via het Gemengd Comité in kennis van wezenlijke wijzigingen in de criteria die zij toepast bij het doen van de in lid 1 vermelde vaststellingen. Als de ontvangende partij overleg vraagt over een dergelijke wijziging, vindt dit overleg binnen dertig dagen na het verzoek plaats in het Gemengd Comité, tenzij de partijen anders overeenkomen. Als de ontvangende partij na dergelijk overleg van oordeel is dat de gewijzigde criteria van de andere partij niet volstaan voor de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen, kan de ontvangende partij de andere partij meedelen dat lid 1 wordt opgeschort. Deze opschorting kan op elk ogenblik door de ontvangende partij worden opgeheven. Het Gemengd Comité wordt daarvan in kennis gesteld.»

ARTIKEL 3

Milieu

Artikel 15 van de Overeenkomst wordt volledig geschrapt en vervangen door :

« ARTIKEL 15

Milieu

1. De partijen erkennen dat het belangrijk is het milieu te beschermen bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid, waarbij de kosten en baten van milieubeschermingsmaatregelen zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen en, waar nodig, samen moet worden gestreefd naar effectieve mondiale oplossingen. De partijen zijn voornemens samen te werken om, op economisch redelijke wijze, het effect van de internationale luchtvaart op het milieu te beperken of terug te dringen.

2. Wanneer een partij voorgestelde milieumaatregelen overweegt op regionaal, nationaal of lokaal niveau, dient zij de mogelijke nadelige gevolgen daarvan voor de uitoefening van de in deze Overeenkomst vervatte rechten te evalueren, en indien bedoelde maatregelen worden aangenomen, passende stappen te ondernemen om dergelijke nadelige gevolgen te verzachten. Op verzoek van een partij geeft de andere partij een beschrijving van deze evaluatie en van de verzachtende maatregelen.

3. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées. Les parties appliquent toute mesure de protection de l'environnement ayant une incidence sur les services aériens régis par le présent accord conformément à l'article 2 et à l'article 3, paragraphe 4, du présent accord.

4. Les parties réitèrent l'engagement des États membres et des États-Unis à appliquer le principe de l'approche équilibrée.

5. Les dispositions suivantes s'appliquent à l'imposition de nouvelles restrictions d'exploitation obligatoires fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50 000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire :

a) Les autorités responsables des parties permettent la prise en compte de l'avis des parties intéressées dans le processus décisionnel.

b) L'introduction de toute nouvelle restriction d'exploitation est communiquée à l'autre partie au minimum cent cinquante jours avant son entrée en vigueur. À sa demande, l'autre partie a le droit d'obtenir sans délai un rapport écrit expliquant les raisons de l'introduction de la restriction, l'objectif environnemental assigné à l'aéroport et les mesures qui ont été envisagées pour atteindre cet objectif. Ce rapport contient l'évaluation des coûts et avantages probables des différentes mesures envisagées.

c) Les restrictions d'exploitation sont i) non discriminatoires, ii) pas plus restrictives que nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental assigné à l'aéroport concerné et iii) non arbitraires.

6. Les parties avalisent et encouragent l'échange d'informations et le dialogue régulier entre experts, notamment par les canaux de communication existants, afin d'approfondir la coopération, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, pour traiter de l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement et des mesures d'atténuation, à savoir notamment :

a) la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement;

b) l'amélioration de la connaissance scientifique des effets des émissions du transport aérien afin de mieux informer les décideurs politiques;

c) l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire l'impact environnemental de l'aviation;

d) la recherche et le développement de carburants alternatifs durables pour l'aviation; et

e) l'échange de vues sur des questions et des options dans les forums internationaux consacrés aux incidences environnementales de l'aviation, ainsi que, le cas échéant, la coordination des points de vue.

7. À la demande des parties, le comité mixte, assisté d'experts, veille à élaborer des recommandations sur les questions de chevauchements éventuels et de cohérence entre les mesures fondées sur le marché qu'appliquent les parties concernant les émissions du transport aérien, afin d'éviter l'inutile multiplication des mesures et des coûts et de réduire dans toute la mesure du possible la charge administrative qui pèse sur les compagnies aériennes. La mise en œuvre de ces recommandations est soumise

3. Bij de vaststelling van milieumaatregelen moeten de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in de bijlagen bij het Verdrag vastgestelde milieunormen voor de luchtvaart worden gevolgd, tenzij mededeling is gedaan van verschillen. De partijen passen milieumaatregelen toe die van invloed zijn op de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten overeenkomstig artikel 2 en artikel 3, lid 4, van deze Overeenkomst.

4. De partijen bevestigen nogmaals de verbintenis van de lidstaten en de Verenigde Staten van Amerika om het beginsel van de evenwichtige benadering toe te passen.

5. De volgende bepalingen zijn van toepassing met betrekking tot het opleggen van nieuwe verplichte geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens met meer dan 50 000 bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen per kalenderjaar :

a) De bevoegde autoriteiten van een partij voorzien in de mogelijkheid om tijdens het besluitvormingsproces rekening te houden met de standpunten van belanghebbende partijen.

b) Minstens honderdvijftig dagen vóór de inwerkingtreding van een nieuwe exploitatiebeperking wordt de andere partij daarvan in kennis gesteld. Op verzoek van die andere partij wordt haar onverwijld een schriftelijk verslag verstrekt waarin wordt uitgelegd waarom de exploitatiebeperking wordt opgelegd, welke milieudoelstellingen zijn vastgesteld voor de luchthaven en welke maatregelen in overweging zijn genomen om die doelstellingen te verwezenlijken. Het verslag bevat ook een beoordeling van de kosten en baten die waarschijnlijk verbonden zijn aan de diverse maatregelen die in overweging zijn genomen.

c) Exploitatiebeperkingen mogen (i) niet discriminerend, (ii) niet restrictiever dan nodig is om de voor een specifieke luchthaven vastgestelde milieudoelstellingen te verwezenlijken, en (iii) niet arbitrair zijn.

6. De partijen onderschrijven en stimuleren de uitwisseling van informatie en regelmatig overleg tussen deskundigen, met name via bestaande communicatiekanalen, teneinde, overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels, beter samen te werken bij het aanpakken van het milieueffect van de internationale luchtvaart en het vaststellen van verzachtende maatregelen, zoals :

a) onderzoek naar en ontwikkeling van milieuvriendelijke luchtvaarttechnologie;

b) verbetering van de wetenschappelijke kennis omtrent het effect van luchtvaartemissies, teneinde beter geïnformeerde beleidsbeslissingen te kunnen nemen;

c) innovaties op het gebied van luchtverkeersbeheer, teneinde het milieueffect van de luchtvaart te beperken;

d) onderzoek naar en ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart; en

e) uitwisseling van standpunten over kwesties en opties op internationale fora inzake het milieueffect van de luchtvaart, inclusief het in overeenstemming brengen van standpunten, voor zover van toepassing.

7. Indien de partijen dit vragen, ontwikkelt het Gemengd Comité, bijgestaan door deskundigen, beleidsaanbevelingen met betrekking tot de mogelijke overlapping van en samenhang tussen marktgebaseerde maatregelen inzake luchtvaartemissies die door de partijen worden toegepast, teneinde duplicatie van maatregelen en kosten te vermijden en de administratieve rompslomp voor luchtvaartmaatschappijen zoveel mogelijk te beperken. De tenuitvoerlegging van dergelijke aanbevelingen moet door de partijen

à une ratification ou approbation interne, selon la demande de chaque partie.

8. Si une partie estime qu'une question liée à la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation, et notamment les nouvelles mesures proposées, soulève des préoccupations quant à l'application ou à la mise en œuvre du présent accord, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 18, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.»

ARTICLE 4

Dimension sociale

Un nouvel article 17*bis* est inséré après l'article 17, comme suit :

« ARTICLE 17 *bis*

Dimension sociale

1. Les parties reconnaissent l'importance de la dimension sociale de l'accord et les avantages qui découlent de l'application de normes du travail élevées à des marchés ouverts. Les opportunités créées par l'accord ne sont pas destinées à affaiblir les normes du travail ni les droits et principes sociaux contenus dans les législations respectives des parties.

2. Les principes énoncés au paragraphe 1^{er} doivent guider les parties lorsqu'elles mettent en œuvre l'accord, notamment par la prise en compte régulière, par le comité mixte, conformément à l'article 18, des conséquences sociales de l'accord, et par l'élaboration de réponses appropriées aux préoccupations légitimes.»

ARTICLE 5

Comité mixte

Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 18 de l'accord sont supprimés et remplacés par les paragraphes suivants :

«3. Le comité mixte examine, le cas échéant, la mise en œuvre globale de l'accord, et notamment les effets éventuels des contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires sur l'exercice des droits prévus à l'article 3, les effets des mesures de sûreté prises en vertu de l'article 9, les effets sur les conditions de concurrence, notamment dans le domaine des systèmes informatisés de réservation, ainsi que les effets sociaux éventuels de la mise en œuvre de l'accord. Le comité mixte prend également en compte, en permanence, les questions ou les propositions isolées dont l'une ou l'autre partie estime qu'elles affectent ou peuvent affecter l'exploitation dans le cadre de l'accord, telles que des exigences réglementaires contradictoires.

4. Le comité mixte développe également la coopération :

a) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuelles modifications de ce dernier;

b) en examinant les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes;

worden goedgekeurd en geratificeerd, overeenkomstig hun interne voorschriften.

8. Indien een Partij van mening is dat een zaak met betrekking tot milieubescherming in de luchtvaartsector, inclusief voorgestelde nieuwe maatregelen, bezwaarlijk is voor de toepassing of tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst, kan zij vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité, overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, om de kwestie te bespreken en passende antwoorden te formuleren voor terecht bevonden bezwaren.»

ARTIKEL 4

Sociale dimensie

Na artikel 17 wordt een nieuw artikel 17*bis* ingevoegd, dat als volgt luidt :

« ARTIKEL 17*bis*

Sociale dimensie

1. De partijen erkennen het belang van de sociale dimensie van de Overeenkomst en de voordelen die ontstaan wanneer open markten gepaard gaan met goede arbeidsomstandigheden. De kansen die door de Overeenkomst worden gecreëerd, hebben niet tot doel de arbeidsomstandigheden of de arbeidsgerelateerde rechten en beginselen in de wetgeving van de partijen te ondermijnen.

2. Bij de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst laten de partijen zich leiden door de beginselen van lid 1; zo plegen zij in het Gemengd Comité regelmatig overleg, overeenkomstig artikel 18, over de sociale gevolgen van de Overeenkomst en de ontwikkeling van passende antwoorden op terecht bevonden bezwaren.»

ARTIKEL 5

Het Gemengd Comité

Artikel 18, leden 3, 4 en 5, van de Overeenkomst worden volledig geschrapt en vervangen door :

«3. Het Gemengd Comité toetst, voor zover van toepassing, de algehele uitvoering van de Overeenkomst, onder meer het effect van beperkingen van de luchtvaartinfrastructuur op de uitoefening van de in artikel 3 vastgestelde rechten, het effect van de krachtens artikel 9 genomen beveiligingsmaatregelen, het effect op de mededingingsvoorwaarden, onder meer op het gebied van geautomatiseerde boekingsystemen (CRS), en de sociale gevolgen van de uitvoering van de Overeenkomst. Het Gemengd Comité bekijkt ook permanent door elke partij vastgestelde individuele kwesties of voorstellen die de activiteiten in het kader van de Overeenkomst in het gedrang brengen, zoals conflicterende regelgeving.

4. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door :

a) mogelijke gebieden voor verdere ontwikkeling van de Overeenkomst te bestuderen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;

b) de sociale gevolgen van de uitvoering van de Overeenkomst te bestuderen en passende antwoorden op terecht bevonden bezwaren te formuleren;

c) en tenant un inventaire des questions relatives aux subventions ou aux aides publiques soulevées par l'une ou l'autre des parties au sein du comité mixte;

d) en prenant des décisions par consensus concernant toute question relative à l'application de l'article 11, paragraphe 6;

e) en élaborant, à la demande des parties, des dispositions pour la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires;

f) en encourageant la coopération entre les autorités respectives des parties dans leurs démarches visant à développer leurs systèmes respectifs de gestion du trafic aérien en vue d'optimiser leur interopérabilité et leur compatibilité, à en réduire les coûts et à en améliorer leur sécurité, leur capacité et leurs performances en termes d'environnement;

g) en encourageant l'élaboration de propositions de projets et initiatives communs dans le domaine de la sécurité aérienne, notamment avec des pays tiers;

h) en encourageant une coopération étroite et continue entre les autorités compétentes de sûreté aérienne des parties, et notamment les initiatives de développement de procédures de sûreté qui facilitent le flux des passagers et des marchandises sans compromettre la sûreté;

i) en examinant si les dispositions législatives et réglementaires et les pratiques respectives des parties dans les domaines couverts par l'annexe 9 (Facilitation) de la convention peuvent affecter l'exercice des droits prévus par le présent accord;

j) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;

k) en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées au sein des organisations internationales et dans les relations avec les pays tiers, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune; et

l) en prenant par consensus les décisions visées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et à l'article 2, paragraphe 3, de l'annexe 4.

5. Les parties partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique en étendant le présent accord aux pays tiers. À cette fin, le comité mixte envisage, le cas échéant, les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de nouveaux pays tiers au présent accord. »

ARTICLE 6

Extension des possibilités

L'article 21 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« ARTICLE 21

Extension des possibilités

1. Les parties s'engagent à poursuivre l'objectif commun consistant à continuer de lever les obstacles à l'accès aux marchés afin de maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux

c) een lijst bij te houden van kwesties betreffende overheids-subsidies of -steun die door een van beide partijen in het Gemengd Comité aan de orde zijn gesteld;

d) op basis van consensus besluiten te nemen over aangelegenheden in verband met de toepassing van artikel 11, lid 6;

e) op verzoek van de partijen regelingen op te stellen voor de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen;

f) de respectieve autoriteiten van de partijen aan te moedigen om samen inspanningen te leveren om hun luchtverkeerssystemen te ontwikkelen, teneinde de interoperabiliteit en compatibiliteit van die systemen te optimaliseren, de kosten ervan te beperken en de veiligheid, capaciteit en milieuprestaties ervan te vergroten;

g) de opstelling te bevorderen van voorstellen voor gezamenlijke projecten en initiatieven op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart, ook met derde landen;

h) aan te zetten tot permanente hechte samenwerking tussen de desbetreffende luchtvaartbeveiligingsautoriteiten van de partijen, zoals initiatieven ter ontwikkeling van beveiligingsprocedures die de passagiers- en goederenfacilitering verbeteren zonder de beveiliging in het gedrang te brengen;

i) na te gaan of de respectieve wetten, regels en praktijken van de partijen op de gebieden die onder bijlage 9 van het verdrag vallen (Facilitering) gevolgen kunnen hebben voor de uitoefening van rechten in het kader van deze Overeenkomst;

j) op deskundigenniveau gedachtewisselingen te stimuleren over nieuwe initiatieven en ontwikkelingen met betrekking tot de wet- en regelgeving op gebieden als beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (waaronder slots) en consumentenbescherming;

k) waar nodig overleg te stimuleren over kwesties in verband met luchtvervoer die worden behandeld in internationale organisaties, en in het kader van de betrekkingen met derde landen. In dit verband wordt ook een gezamenlijke aanpak in overweging genomen; en

l) op basis van consensus de besluiten te nemen waarnaar in artikel 1, lid 3, en in artikel 2, lid 3, van bijlage 4 wordt verwezen.

5. De partijen hebben dezelfde doelstelling, namelijk de voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan optimaliseren door deze Overeenkomst uit te breiden tot derde landen. Daartoe zal het Gemengd Comité, voor zover van toepassing, de voorwaarden en procedures uitwerken, met inbegrip van noodzakelijke wijzigingen van deze Overeenkomst, waaraan derde landen moeten voldoen om tot de Overeenkomst te kunnen toetreden. »

ARTIKEL 6

Verdere uitbreiding van mogelijkheden

Artikel 21 wordt volledig geschrapt en vervangen door :

« ARTIKEL 21

Verdere uitbreiding van mogelijkheden

1. De partijen verbinden zich tot dezelfde doelstellingen, namelijk belemmeringen voor de markttoegang uit de weg blijven ruimen om de voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen aan beide zijden van de

côtés de l'Atlantique, notamment en facilitant l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux afin de mieux refléter les réalités de l'industrie aéronautique mondiale, en renforçant le système de transport aérien transatlantique et en établissant un cadre qui encouragera les autres pays à ouvrir leurs propres marchés des services aériens.

2. Conformément à l'objectif commun visé au paragraphe 1^{er} et au mandat qui lui est conféré par l'article 18, consistant à surveiller la mise en œuvre du présent accord, le comité mixte examine chaque année l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les modifications législatives visées au présent article. Le comité mixte élabore des modalités de coopération dans ce domaine et fait des recommandations aux parties. L'Union européenne et ses États membres autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les États-Unis ou leurs ressortissants, sur une base de réciprocité, pour autant que le comité mixte confirme que les dispositions législatives et réglementaires des États-Unis autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les États membres ou leurs ressortissants.

3. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie autorisent la détention d'une participation majoritaire dans ses transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par l'autre partie ou ses ressortissants :

a) la section 3 de l'annexe 1 de l'accord cesse de s'appliquer;

b) les transporteurs aériens des États-Unis ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points de l'Union européenne et ses États membres et de cinq pays, sans desservir de point sur le territoire des États-Unis. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et

c) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord (« Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers ») cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les États-Unis ou leurs ressortissants.

4. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de l'Union européenne et de ses États membres concernant l'imposition de restrictions d'exploitation fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50 000 mouvements annuels d'avions à réaction subsoniques civils octroient à la Commission européenne le pouvoir d'évaluer le processus avant l'imposition de ces mesures et d'engager l'action judiciaire appropriée à l'encontre des mesures en question avant leur imposition, si les procédures appropriées n'ont pas été respectées conformément aux obligations applicables :

a) les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points des États-Unis et de cinq autres pays, sans desservir de point sur le territoire de l'Union européenne et de ses États membres. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et

Atlantische Oceaan te optimaliseren, de toegang van hun luchtvaartmaatschappijen tot mondiale kapitaalmarkten verbeteren, teneinde beter de realiteit van een mondiale luchtvaartindustrie te weerspiegelen, het trans-Atlantische luchtvervoersysteem versterken en een kader vaststellen dat andere landen aanmoedigt hun eigen markten voor luchtvaartdiensten open te stellen.

2. Overeenkomstig de in lid 1 vermelde gedeelde doelstellingen zal het Gemengd Comité, teneinde zijn taken uit hoofde van artikel 18, namelijk toezicht houden op de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst, te vervullen, jaarlijks de ontwikkelingen opnieuw bekijken, inclusief de voortgang op weg naar de in dit artikel vermelde wijzigingen van wetgeving. Het Gemengd Comité zal in dit opzicht een proces van samenwerking tot stand brengen en passende aanbevelingen uitbrengen aan de partijen. De Europese Unie en haar lidstaten staan, op basis van wederkerigheid, toe dat de Verenigde Staten of hun onderdanen meerderheidseigenaar worden van EU-luchtvaartmaatschappijen of er de feitelijke zeggenschap over verwerven, voor zover het Gemengd Comité bevestigt dat de wetten en regels van de Verenigde Staten toestaan dat de lidstaten of hun onderdanen meerderheidseigenaar worden van VS-luchtvaartmaatschappijen of er de feitelijke zeggenschap over verwerven.

3. Voor zover het Gemengd Comité, overeenkomstig artikel 18, lid 6, schriftelijk bevestigt dat de wetten en regels van elke partij toestaan dat de andere partij of haar onderdanen meerderheidseigenaar wordt van haar luchtvaartmaatschappijen of er de feitelijke zeggenschap over verwerft :

a) is bijlage 1, deel 3, van de Overeenkomst niet langer van toepassing;

b) hebben luchtvaartmaatschappijen uit de Verenigde Staten het recht gecombineerde geregelde passagiersdiensten aan te bieden tussen punten in de Europese Unie en haar lidstaten en vijf landen, zonder een punt op het grondgebied van de Verenigde Staten te bedienen. Binnen een jaar na de ondertekening van het Protocol stelt het Gemengd Comité vast om welke landen het gaat. Het Gemengd Comité kan deze lijst van landen wijzigen of het aantal landen verhogen; en

c) is bijlage 4, artikel 2, van de Overeenkomst (« Eigendom van een zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen ») niet langer van toepassing en wordt in de plaats daarvan bijlage 6 van de Overeenkomst van toepassing, wat betreft luchtvaartmaatschappijen van derde landen die eigendom zijn van of onder zeggenschap staan van de Verenigde Staten of hun onderdanen.

4. Voor zover het Gemengd Comité, overeenkomstig artikel 18, lid 6, schriftelijk bevestigt dat in de wetten en regels van de Europese Unie en haar lidstaten met betrekking tot het opleggen van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens met meer dan 50 000 bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen per jaar is bepaald dat de Europese Commissie bevoegd is om het proces dat voorafgaat aan het opleggen van dergelijke maatregelen onder de loep te nemen en, als zij er niet van overtuigd is dat passende procedures zijn gevolgd overeenkomstig de toepasselijke verplichtingen, om vóór het opleggen van dergelijke maatregelen passende juridische stappen te ondernemen met betrekking tot de maatregelen in kwestie :

a) hebben luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie het recht gecombineerde geregelde passagiersdiensten aan te bieden tussen punten in de Verenigde Staten en vijf andere landen, zonder een punt op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten te bedienen. Binnen een jaar na de ondertekening van het Protocol stelt het Gemengd Comité vast om welke landen het gaat. Het Gemengd Comité kan deze lijst van landen wijzigen of het aantal landen verhogen; en

b) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord (« Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers ») cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les États membres ou leurs ressortissants.

5. Dès que le comité mixte confirme par écrit qu'une des parties a rempli les conditions visées aux paragraphes 3 et 4 applicables à cette partie, celle-ci peut demander la tenue de consultations à haut niveau concernant la mise en œuvre du présent article. Ces consultations commencent au plus tard soixante jours après la signification de la demande, sauf si les parties en décident autrement. Les parties mettent tout en œuvre pour régler les problèmes faisant l'objet de la consultation. Si la partie ayant demandé les consultations n'est pas satisfaite du résultat de celles-ci, elle peut notifier par écrit, par la voie diplomatique, sa décision de ne pas autoriser de transporteur aérien de l'autre partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre du présent accord. Toute décision de cette nature prend effet soixante jours après sa notification. Pendant cette période, l'autre partie peut décider de ne pas autoriser de transporteur aérien de la première partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre de l'accord. Cette décision prend effet le même jour que la décision de la première partie. Toute décision de cette nature peut être levée moyennant l'accord des parties, confirmé par écrit par le comité mixte.»

ARTICLE 7

Services de transport achetés par le gouvernement des États-Unis

L'annexe 3 de l'accord est supprimée et remplacée par le texte suivant :

« Annexe 3

Concernant les services de transport achetés par le gouvernement des États-Unis

Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit de transporter des passagers et des marchandises sur des vols réguliers et affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel du gouvernement des États-Unis :

1) obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par le gouvernement ou à partir de fonds mis à disposition du gouvernement; ou

2) fournit le service de transport à destination ou pour le compte d'un pays tiers ou d'une organisation internationale ou autre sans remboursement, si le transport est effectué :

a) entre un point situé aux États-Unis et un point situé en dehors des États-Unis, pour autant que ce transport soit autorisé par l'article 3, paragraphe 1^{er}, point c), sauf — en ce qui concerne les passagers pouvant bénéficier d'un tarif contractuel « paire de villes » — entre les points pour lesquels il existe un tarif contractuel « paire de villes »; ou

b) entre deux points situés en dehors des États-Unis.

La présente annexe ne s'applique pas aux services de transport obtenus ou financés par le secrétaire à la défense ou par le secrétaire d'un département militaire.»

b) is bijlage 4, artikel 2, van de Overeenkomst (« Eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen ») niet langer van toepassing en wordt in de plaats daarvan bijlage 6 van de Overeenkomst van toepassing, wat betreft luchtvaartmaatschappijen van derde landen die eigendom zijn of onder zeggenschap staan van de lidstaten of hun onderdanen.

5. Na schriftelijke bevestiging door het Gemengd Comité dat een partij voldoet aan de voorwaarden van leden 3 en 4 die van toepassing zijn op die partij, mag die partij verzoeken om overleg op hoog niveau over de tenuitvoerlegging van dit artikel. Dergelijk overleg begint binnen zestig dagen na de datum waarop het verzoek is ingediend, tenzij anders overeengekomen door de partijen. De partijen doen alle nodige inspanningen om een oplossing te vinden voor de kwesties waarover overleg wordt gepleegd. Als de partij die om overleg heeft gevraagd, ontevreden is met het resultaat van het overleg, mag die partij via diplomatieke kanalen schriftelijk kennis geven van haar besluit dat geen enkele luchtvaartmaatschappij van de andere partij extra frequenties mag exploiteren of nieuwe markten mag aanboren in het kader van deze Overeenkomst. Een dergelijk besluit wordt zestig dagen na de kennisgeving van kracht. In die periode mag de andere partij besluiten dat geen enkele luchtvaartmaatschappij van de eerste partij extra frequenties mag exploiteren of nieuwe markten mag aanboren in het kader van de Overeenkomst. Een dergelijk besluit wordt van kracht op dezelfde dag als het besluit van de eerste partij. De partijen kunnen overeenkomen een dergelijk besluit op te heffen; dit moet schriftelijk worden meegedeeld aan het Gemengd Comité.»

ARTIKEL 7

Door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer

Bijlage 3 bij de Overeenkomst wordt volledig geschrapt en vervangen door :

« Bijlage 3

Betreffende door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer

Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht passagiers en vracht te vervoeren op geregelde en chartervluchten waarvoor een civiel departement, agentschap of instrument van de VS-regering :

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; of

2) zonder terugbetaling het vervoer verzorgt naar of voor een ander land, of voor een internationale of andere organisatie, en dat vervoer plaatsvindt :

a) tussen een punt in de Verenigde Staten en een punt buiten de Verenigde Staten, voor zover voor dergelijk vervoer toestemming is verleend in het kader van artikel 3, lid 1, onder c), behalve — uitsluitend wat passagiers betreft — wanneer het gaat om punten waartussen op stedenpaarbasis een tariefovereenkomst geldt; of

b) tussen twee punten buiten de Verenigde Staten.

Deze bijlage is niet van toepassing op vervoer dat wordt verkregen of gefinancierd door de minister van Defensie of de secretaris-generaal van een militair departement.»

ARTICLE 8

Annexes

Le texte de l'appendice au présent protocole constitue l'annexe 6 de l'accord.

ARTICLE 9

Application provisoire

1. Dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent protocole, dans la mesure permise par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature.

2. Chaque partie peut à tout moment notifier à l'autre partie, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de ne plus appliquer le présent protocole. Dans ce cas, l'application du présent protocole prend fin à minuit (temps universel) à la fin de la saison IATA (Association internationale des transporteurs aériens) en cours un an après la date de notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de cette période. Si l'application provisoire de l'accord cesse conformément à l'article 25, paragraphe 2, de l'accord, l'application provisoire du présent protocole cesse simultanément.

ARTICLE 10

Entrée en vigueur

Le présent protocole entre en vigueur à la plus tardive des deux dates suivantes :

1. la date d'entrée en vigueur de l'accord, ou
2. un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

Aux fins de cet échange de notes diplomatiques, les notes diplomatiques communiquées à ou par l'Union européenne et ses États membres sont remises, selon le cas, à ou par l'Union européenne. La ou les notes diplomatiques de l'Union européenne et de ses États membres contiennent des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à Luxembourg, le 24 juin 2010.

*
* *

ARTIKEL 8

Bijlagen

De tekst van het aanhangsel aan dit Protocol wordt als bijlage 6 aan de Overeenkomst gehecht.

ARTIKEL 9

Voorlopige toepassing

1. De partijen zijn overeengekomen dit Protocol vanaf de datum van ondertekening voorlopig toe te passen, in afwachting van de inwerkingtreding ervan, voor zover dit is toegestaan uit hoofde van de toepasselijke nationale wetgeving.

2. Elke partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft het Protocol niet langer toe te passen. In dat geval eindigt de toepassing van dit Protocol om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Luchtvaartorganisatie (IATA) dat lopende is een jaar na de datum van de schriftelijke mededeling, tenzij deze mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn verstreken is. In het geval dat de voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt stopgezet overeenkomstig artikel 25, lid 2, van de Overeenkomst, wordt tegelijk ook de voorlopige toepassing van dit Protocol stopgezet.

ARTIKEL 10

Inwerkingtreding

Dit Protocol wordt van kracht op de laatste van de hierna genoemde data :

1. de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst, of
2. één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de Partijen, waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van dit Protocol noodzakelijke procedures zijn voltooid.

De in dit artikel bedoelde diplomatieke nota's aan of door de Europese Unie en haar lidstaten worden, naar gelang van het geval, afgegeven aan of door de Europese Unie. De diplomatieke nota of nota's van de Europese Unie en haar lidstaten bevatten mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van dit Protocol vereiste procedures zijn voltooid.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Luxemburg, de 24ste juni 2012.

*
* *

Appendice au Protocole**ANNEXE 6****Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers**

1. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois.

2. Les États-Unis n'exercent pas les droits pouvant découler d'accords dans le domaine des services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien de la Principauté de Liechtenstein, de la Confédération suisse ou d'un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, ou d'un pays africain qui met en œuvre un accord « Ciel ouvert » conclu avec les États-Unis dans le domaine des services aériens à la date de la signature du présent accord, au motif que le contrôle effectif dudit transporteur est entre les mains d'un ou de plusieurs États membres, de ressortissants dudit ou desdits États membres, ou des deux à la fois.

3. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif que le contrôle effectif de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois, pour autant que le pays tiers en question entretienne de bonnes relations de coopération en matière de services aériens avec les deux parties.

4. Le comité mixte tient l'inventaire des pays tiers considérés par les deux parties comme entretenant de bonnes relations de coopération en matière de services aériens.

Déclaration commune

Les représentants des États-Unis et de l'Union européenne et de ses États membres ont confirmé que le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne et ses États membres, paraphé à Bruxelles le 25 mars 2010, doit être authentifié dans d'autres langues, selon les modalités prévues, soit par échange de lettres avant sa signature, soit par décision du comité mixte après cette signature.

La présente déclaration commune fait partie intégrante du protocole.

*
* *

Aanhangsel aan het Protocol**BIJLAGE 6****Eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen**

1. Geen enkele partij oefent rechten waarover zij beschikt op grond van overeenkomsten inzake luchtdiensten met een derde land, uit om ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen van dat derde land machtigingen of vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken omdat een wezenlijk deel van de eigendom van die maatschappij bij de andere partij, haar onderdanen, of bij beide berust.

2. De Verenigde Staten oefenen de rechten waarover zij beschikken op grond van overeenkomsten inzake luchtdiensten, niet uit om ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen van het Vorstendom Liechtenstein, de Zwitserse Confederatie, een staat die op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst lid is van de ECAA, of een Afrikaanse staat die op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst een « open-skies »-overeenkomst inzake luchtdiensten met de Verenigde Staten toepast, machtigingen of vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken omdat de feitelijke zeggenschap over die maatschappij bij een lidstaat of lidstaten, bij onderdanen van die staat of staten, of bij beide berust.

3. Geen enkele partij oefent rechten uit waarover zij beschikt op grond van overeenkomsten inzake luchtdiensten met een derde land, om ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen van dat derde land machtigingen of vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken omdat de feitelijke zeggenschap over die maatschappij bij de andere partij, haar onderdanen, of bij beide berust, voor zover het derde land in kwestie in het verleden blijkt heeft gegeven van samenwerking met beide partijen op het gebied van luchtdiensten.

4. Het Gemengd Comité houdt een inventaris bij van derde landen die, volgens beide partijen, in het verleden blijkt hebben gegeven van samenwerking met de partijen op het gebied van luchtdiensten.

Gezamenlijke verklaring

De vertegenwoordigers van de Verenigde Staten en de Europese Unie en haar lidstaten hebben bevestigd dat het Protocol tot wijziging van de luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, dat op 25 maart 2010 te Brussel is geparafeerd, authentiek moet worden verklaard in andere talen, ofwel vóór de ondertekening van het Protocol door een uitwisseling van brieven, ofwel na de ondertekening van het Protocol door een besluit van het Gemengd Comité.

Deze gezamenlijke verklaring vormt een integrerend deel van het Protocol.

*
* *

**AVANT-PROJET DE LOI
SOUMIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-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.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le 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, sortira son plein et entier effet.

*
* *

**VOORONTWERP VAN WET
VOOR ADVIES VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet 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.

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

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, zal volkomen gevolg hebben.

*
* *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 51.061/4
du 2 AVRIL 2012

Le Conseil d'État, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 7 mars 2012, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-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 », a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

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

FORMALITÉS PRÉALABLES

Une loi du 30 juillet 2010, entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2011 (1), a inséré dans la loi du 5 mai 1997 « relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable » des dispositions relatives à l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable.

Le législateur a défini l'« évaluation d'incidence » comme étant « l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable, c'est-à-dire la méthode permettant d'étudier les éventuels effets sociaux, économiques et environnementaux, ainsi que les effets sur les recettes et les dépenses de l'État, à court, à moyen et à long terme, en Belgique et à l'étranger, d'une politique proposée avant que la décision finale ne soit prise » (2).

Le système suivant a été mis en place :

1^o en principe, tout avant-projet de loi, tout projet d'arrêté royal et tout projet de décision soumis à l'approbation du Conseil des ministres doivent donner lieu à un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence (3); les seuls cas dans lesquels un tel examen préalable ne doit pas avoir lieu sont ceux qui sont appelés à être fixés par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres (4), qui, à ce jour, en l'état des textes publiés au *Moniteur belge*, n'a pas été pris;

(1) Selon son article 4, la loi du 30 juillet 2010 « modifiant la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable en ce qui concerne l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable » « entre en vigueur le premier jour du douzième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge* ». Cette publication étant intervenue le 14 octobre 2010, il en résulte que la loi du 30 juillet 2010 est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2011.

(2) Article 2, 9^o, de la loi du 5 mai 1997.

(3) Article 19/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 mai 1997. L'article 19/1, § 2, de la loi du 5 mai 1997 charge le Roi de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de cet examen préalable. À ce jour, aucun arrêté ayant un pareil objet n'a été publié au *Moniteur belge*.

(4) Article 19/1, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 5 mai 1997.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 51.061/4
VAN 2 APRIL 2012

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 7 maart 2012 door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet « 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 », heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Bij een wet van 30 juli 2010, die op 1 oktober 2011 in werking is getreden (1), zijn in de wet van 5 mei 1997 « betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling » bepalingen betreffende de duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling ingevoerd.

De wetgever heeft de « effectbeoordeling » gedefinieerd als « duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling, zijnde de methode voor het bestuderen van mogelijke sociale, economische en leefmilieueffecten, alsmede de effecten op de inkomsten en de uitgaven van de Staat, van een voorgesteld beleid op korte, middellange en lange termijn in en buiten België vooraleer de uiteindelijke beslissing wordt genomen » (2).

In dat kader is de volgende regeling ingevoerd :

1^o in principe moet elk voorontwerp van wet, elk ontwerp van koninklijk besluit en elk voorstel van beslissing dat ter goedkeuring aan de Ministerraad moet worden voorgelegd aanleiding geven tot een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren (3); de enige gevallen waarin zo een voorafgaand onderzoek niet hoeft plaats te vinden, zijn die welke moeten worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad (4), welk besluit bij de huidige stand van de teksten die in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn, nog niet uitgevaardigd is;

(1) Volgens artikel 4 van de wet van 30 juli 2010 « tot wijziging van de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling » « treedt (deze wet) in werking op de eerste dag van de twaalfde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* ». Doordat de wet van 30 juli 2010 is bekendgemaakt op 14 oktober 2010, volgt daaruit dat deze wet in werking is getreden op 1 oktober 2011.

(2) Artikel 2, 9^o, van de wet van 5 mei 1997.

(3) Artikel 19/1, § 1, eerste lid, van de wet van 5 mei 1997. Bij artikel 19/1, § 2, van de wet van 5 mei 1997 wordt de Koning ermee belast dat voorafgaand onderzoek te regelen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Tot op heden is nog geen besluit met een dergelijk onderwerp in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

(4) Artikel 19/1, § 1, tweede lid, van de wet van 5 mei 1997.

2° lorsqu'il apparaît, au terme de l'examen préalable, qu'une évaluation d'incidence est requise, il doit alors être procédé à ladite évaluation (1);

3° le respect de la procédure ainsi prescrite conditionne, selon le cas, le dépôt du projet de loi devant les Chambres législatives, l'adoption du projet d'arrêté royal ou l'approbation du projet de décision par le Conseil des ministres (2).

En l'espèce, aucun des documents transmis au Conseil d'État ne permet d'établir que la procédure décrite ci-avant a été suivie, plus spécialement l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence.

Il revient au demandeur d'avis de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

1. Selon le commentaire de l'article 9 du traité, celui-ci « concerne l'application provisoire de ce Protocole. Il définit que dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent protocole, dans la mesure permise par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature ».

Dans l'avis 45.971/3, donné le 24 février 2009 sur un avant projet devenu le décret du 30 avril 2009 « portant assentiment à l'Accord de Transport aérien » (3) que modifie le Protocole auquel l'avant-projet entend porter assentiment, la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Krachtens artikel 25, 1), van de Overeenkomst komen de Partijen « hangende de in werkingtreding » overeen om de Overeenkomst toe te passen met ingang van 30 maart 2008. Het gaat derhalve om een voorlopige toepassing in afwachting van de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het betrokken Parlement hebben verkregen (4).

Met een voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt vooruit gelopen op de instemming ermee van het Vlaams Parlement en wordt het Parlement voor de keuze gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel in geval van niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

(1) Article 19/2 de la loi du 5 mai 1997. Cette disposition charge le Roi de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de l'évaluation d'incidence. À ce jour, aucun arrêté ayant un pareil objet n'a été publié au *Moniteur belge*.

(2) Article 19/3 de la loi du 5 mai 1997.

(3) *Doc. parl.*, VI. Parl., 2008-2009, n° 2161/1, pp. 29-32.

(4) Note de bas de page 2 de l'avis cité : « Alhoewel artikel 167, § 3, van de Grondwet enkel betrekking heeft op de verdragen waarin aangelegenheden worden geregeld die uitsluitend tot de gemeenschap- en gewestbevoegdheid behoren, geldt de erin opgenomen regel, gelet op de onderlinge samenhang tussen de paragrafen 2 tot 4 van dat artikel, eveneens ten aanzien van de zogenaamde « gemengde » verdragen. »

2° wanneer uit het voorafgaand onderzoek blijkt dat een effectbeoordeling vereist is, dient de voormelde beoordeling te worden uitgevoerd (1);

3° de naleving van de aldus voorgeschreven procedure is een voorwaarde, naargelang het geval, voor het indienen van een wetsontwerp bij de Wetgevende Kamers, voor het uitvaardigen van een koninklijk besluit of voor het goedkeuren van een voorstel van beslissing door de Ministerraad (2).

In casu kan uit geen enkel stuk dat aan de Raad van State overgezonden is, opgemaakt worden of de hierboven beschreven procedure gevolgd is, meer in het bijzonder of vooraf onderzocht is of het noodzakelijk is een effectbeoordeling uit te voeren.

De adviesaanvrager dient erop toe te zien dat dit voorafgaande vormvereiste naar behoren vervuld is.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

1. Naar luid van de commentaar op artikel 9 van het verdrag betreft dit artikel « de voorlopige toepassing van dit protocol. Het bepaalt dat in afwachting van zijn inwerkingtreding de partijen overeenkomen dat vanaf de datum van ondertekening voorlopig nog het huidige protocol zal worden toegepast en dit in de mate waarin de toepasbare nationale wetgeving dit toelaat ».

De afdeling Wetgeving heeft de volgende opmerking gemaakt in advies 45.971/3, op 24 februari 2009 verstrekt omtrent een voorontwerp dat is geworden het Vlaams decreet van 30 april 2009 « houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer » (3), dat wordt gewijzigd bij het protocol waaraan het voorontwerp instemming beoogt te verlenen :

« Krachtens artikel 25, 1), van de Overeenkomst komen de Partijen « hangende de inwerkingtreding » overeen om de Overeenkomst toe te passen met ingang van 30 maart 2008. Het gaat derhalve om een voorlopige toepassing in afwachting van de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het betrokken Parlement hebben verkregen (4).

Met een voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt vooruit gelopen op de instemming ermee van het Vlaams Parlement en wordt het Parlement voor de keuze gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel in geval van niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

(1) Artikel 19/2 van de wet van 5 mei 1997. Bij deze bepaling wordt de Koning ermee belast de effectbeoordeling te regelen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Tot op heden is geen besluit met een dergelijk onderwerp in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

(2) Artikel 19/3 van de wet van 5 mei 1997.

(3) *Parl.St.* VI.Parl., 2008-09, nr. 2161/1, 29-32.

(4) *Voetoot nr. 2 van het geciteerde advies* : « Alhoewel artikel 167, § 3, van de Grondwet enkel betrekking heeft op de verdragen waarin aangelegenheden worden geregeld die uitsluitend tot de gemeenschaps- en gewestbevoegdheid behoren, geldt de erin opgenomen regel, gelet op de onderlinge samenhang tussen de paragrafen 2 tot 4 van dat artikel, eveneens ten aanzien van de zogenaamde « gemengde » verdragen. »

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomene wordt bevestigd, de overeenkomst in het interne recht geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden (1).

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden bepalingen betreffende de voorlopige toepassing in een verdrag op te nemen. Thans kan enkel worden aangeraden de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien.»

Cette observation vaut également pour l'article 9 du protocole modificatif auquel l'avant-projet de loi examiné entend porter assentiment (2).

2. Le texte du Protocole «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», auquel l'avant-projet examiné vise à porter assentiment, est accompagné d'un document intitulé: «Protocole d'entente sur les consultations», auquel est annexé un autre document, intitulé «Appendice C — Déclaration commune en matière de coopération environnementale» (3).

L'avant-projet de loi examiné ne porte cependant pas expressément assentiment à ce Protocole d'entente sur les consultations. Le protocole modificatif auquel l'avant-projet examiné vise à donner assentiment ne s'y réfère en outre pas.

Si l'intention du demandeur d'avis est bien de ne pas soumettre le Protocole d'entente sur les consultations, à l'assentiment parlementaire, il convient, pour éviter toute ambiguïté, soit de ne pas joindre ce dernier au projet de loi qui sera déposé au Sénat, soit d'indiquer clairement, notamment dans l'exposé des motifs, que ce document n'est communiqué qu'à la seule fin d'assurer une meilleure information des Chambres.

La chambre était composée de

M. P. LIÉNARDY, président de chambre.

MM. J. JAUMOTTE et S. BODART, conseillers d'État.

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été rédigé par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier,

C. GIGOT.

Le président,

P. LIÉNARDY.

(1) *Note de bas de page 3 de l'avis cité*: «Dit is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is.»

(2) Voir, dans le même sens, l'avis 51.034/4 donné le 28 mars 2012 sur un avant-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».

(3) Les documents constituant les annexes (ou appendices) A et B de ce protocole d'entente ne figurent par contre pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomene wordt bevestigd, de overeenkomst in het interne recht geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden (1).

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden bepalingen betreffende de voorlopige toepassing in een verdrag op te nemen. Thans kan enkel worden aangeraden de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien.»

Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 9 van het wijzigingsprotocol waarmee het voorliggende voorontwerp van wet beoogt in te stemmen (2).

2. Bij de tekst van het protocol «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», waarmee het voorliggende voorontwerp beoogt in te stemmen, is een document gevoegd, «Memorandum van overleg» genaamd, waaraan op zijn beurt een ander document is gevoegd, met als opschrift «Aanhangsel C — Gezamenlijke verklaring inzake samenwerking op milieugebied» (3).

Het voorliggende voorontwerp van wet strekt er evenwel niet toe uitdrukkelijk instemming te verlenen aan dat memorandum van overleg. Overigens wordt in het wijzigingsprotocol waarmee het voorliggende voorontwerp van wet beoogt in te stemmen, niet verwezen naar dit memorandum.

Indien de adviesaanvrager wel degelijk de bedoeling heeft het memorandum van overleg niet ter fine van instemming ermee voor te leggen aan het parlement, dient men, teneinde iedere verwarring te voorkomen, dit memorandum te weren uit het ontwerp van wet dat bij de Senaat zal worden ingediend, ofwel duidelijk aan te geven, met name in de memorie van toelichting, dat dit stuk uitsluitend meegedeeld wordt met het oog op een betere voorlichting van de Kamers.

De kamer was samengesteld uit

De heer P. LIÉNARDY, kamervoorzitter.

De heren J. JAUMOTTE en S. BODART, staatsraden.

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd opgesteld door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. VANDERNOOT.

De griffier,

C. GIGOT.

De voorzitter,

P. LIÉNARDY.

(1) *Voetmoot nr. 3 van het geciteerde advies*: «Dit is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is.»

(2) Zie, in dezelfde zin, advies 51.034/4, op 28 maart 2012 verstrekt omtrent een voorontwerp van wet «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».

(3) De stukken die de bijlagen (of aanhangsels) A en B van dit memorandum van overleg vormen, komen daarentegen niet voor in het dossier gevoegd bij de adviesaanvraag.