

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

23 APRIL 2013

Projet de loi portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET
DE LA DÉFENSE
PAR
M. ANCIAUX

I. INTRODUCTION

La commission a examiné le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport au cours de sa réunion du 23 avril 2013.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2012-2013

23 APRIL 2013

Wetsontwerp houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN EN
VOOR DE LANDSVERDEDIGING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER ANCIAUX

I. INLEIDING

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 23 april 2013.

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie :

Président/Voorzitter : Karl Vanlouwe.

Membres / Leden :

N-VA	Bart De Nijn, Patrick De Groote, Karl Vanlouwe, Sabine Vermeulen.
PS	Marie Arena, Philippe Mahoux, Olga Zrihen.
MR	Armand De Decker, Dominique Tilmans.
CD&V	Sabine de Bethune, Johan Verstreken.
sp.a	Bert Anciaux, Dalila Douifi.
Open Vld	Jean-Jacques De Gucht.
Vlaams Belang	Anke Van dermeersch.
Écolo	Benoit Hellings.
cdH	Vanessa Matz.

Suppléants / Plaatsvervangers :

Frank Boogaerts, Huub Broers, Lieve Maes, Elke Sleurs, Wilfried Vandaele.
Hassan Bousetta, Fatiha Saïdi, Louis Siquet.
Jacques Brotchi, Christine Defraigne, Richard Miller.
Cindy Franssen, Etienne Schouppe, Els Van Hoof.
Fatma Pehlivan, Ludo Sannen, Fauzaya Talhaoui.
Nele Lijnen, Yoei Vastersavendts.
Yves Buysse, Bart Laeremans.
Zakia Khattabi, Jacky Morael.
André du Bus de Warnaffe, Bertin Mampaka Mankamba.

Voir :

Documents du Sénat :

5-2015 - 2012/2013 :

N° 1 : Projet de loi.

Zie :

Stukken van de Senaat :

5-2015 - 2012/2013 :

Nr. 1 : Wetsontwerp.

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

L'Union européenne (UE) et ses États membres d'une part, le Royaume du Maroc d'autre part, ont signé le 12 décembre 2006 un Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens.

Cet Accord euro-méditerranéen vise à la libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union Européenne et le Maroc en échange de la reprise progressive, par ce dernier pays, de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

L'Accord s'inscrit dans la volonté européenne d'élargir l'espace aérien commun à l'ensemble des pays du voisinage de l'Union européenne. Le Maroc est le premier pays non européen à avoir signé un tel accord qui entend servir de référence dans les relations aéronautiques euroméditerranéennes.

Il ouvre un espace aérien commun permettant aux compagnies aériennes européennes et marocaines de décoller de tout point en Europe et au Maroc respectivement, pour un marché représentant plus de onze millions de passagers par an en 2010. Les passagers bénéficient, par cet Accord, de liaisons qui étaient jusque-là inédites, permettant ainsi d'éviter les correspondances multiples. Entre 2006 et 2010, le trafic entre la Belgique et le Maroc a quasiment doublé pour approcher le million de passagers annuel. Cette progression est essentiellement due au développement de liaisons opérées par les transporteurs à bas coûts et bas tarifs, représentant 77 % du marché Belgique-Maroc en 2010.

Outre l'ouverture des marchés, cet Accord devrait garantir des niveaux élevés et uniformes de sécurité et de gestion du trafic aérien avec le Maroc ainsi que l'application de règles communautaires en matière de concurrence, de droit des consommateurs et de protection de l'environnement. Cette harmonisation des normes permettra de garantir un cadre concurrentiel équitable.

L'Accord prévoit deux phases. La convergence réglementaire débute dès la première phase en parallèle à l'ouverture des marchés entre tout point européen et tout point marocain (troisième et quatrième libertés). La deuxième phase ne débute qu'après validation de l'implémentation satisfaisante par le Maroc de l'acquis communautaire en matière de transport aérien. À ce moment une ouverture supplémentaire des marchés (cinquième liberté) sera autorisée.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE HEER DIDIER REYNERS, VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN EUROPESE ZAKEN

De Europese Unie (EU) en haar Lidstaten enerzijds en het Koninkrijk Marokko anderzijds hebben op 12 december 2006 een Euro-mediterrane Luchtvaartovereenkomst ondertekend.

Deze Euro-mediterrane Overeenkomst beoogt een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en Marokko, in ruil voor een geleidelijke overname van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart door Marokko.

De Overeenkomst geeft uiting aan de Europese wil om de gemeenschappelijke luchtvaartruimte tot de buurlanden van de Europese Unie uit te breiden. Marokko is het eerste niet-Europese land dat zo'n overeenkomst heeft ondertekend; deze overeenkomst zal als referentie voor de Euro-mediterrane luchtvaartbetrekkingen dienen.

Door de oprichting van deze gemeenschappelijke luchtvaartruimte kunnen Europese en Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen uit ongeacht welk punt in Europa en Marokko opstijgen, voor het bedienen van een markt die meer dan elf miljoen reizigers in 2010 telde. Passagiers kunnen gebruik maken van volkomen nieuwe verbindingen die overstappen overbodig maken. Tussen 2006 en 2010 is het luchtverkeer tussen België en Marokko bijna verdubbeld en was het goed voor bijna één miljoen passagiers per jaar. Deze toename komt vooral door de ontwikkeling van lagekosten luchtvaartmaatschappijen die 77 % van de markt België-Marokko in 2010 voor hun rekening namen.

Naast de vrijmaking van de markt zorgt deze Overeenkomst voor een hoger en uniform niveau van veiligheid en beheer van het luchtverkeer met Marokko en voor de toepassing van de communautaire regels inzake concurrentie, consumentenrechten en milieubescherming. Deze harmonisatie van de normen waarborgt ook eerlijke concurrentievoorwaarden.

De overeenkomst voorziet in twee fasen. De convergentie van de regels begint vanaf de eerste fase, samen met de openstelling van de markten tussen ongeacht welk Europees punt en ongeacht welk Marokkaans punt (derde- en vierde vrijheidsrecht). De tweede fase vangt aan na de validatie van de toereikende implementatie van het *aquis communautaire* inzake luchtvaart door Marokko. Op dat ogenblik zal de markt verder worden opengesteld (vijfde vrijheidsrecht).

L'Accord est appelé à régir les relations aériennes du Maroc avec l'ensemble des pays de l'Union européenne. Il se substitue aux accords bilatéraux précédemment conclus avec ces pays et possède un champ géographique plus large. Il supprime l'essentiel des limitations existantes en matière de trafic aérien (nationalité, fréquences, capacité, ...) en contrepartie de la reprise, par le Maroc, de l'acquis communautaire en la matière. Il simplifie considérablement les procédures administratives et reconnaît, sans restriction, le droit d'établissement des compagnies européennes et marocaines au sein de l'espace commun.

L'Accord comprend trente articles regroupés sous trois titres principaux (Dispositions économiques, Coopération réglementaire, Dispositions institutionnelles) et six Annexes

III. ÉCHANGE DE VUES

M. Hellings souhaite savoir si les convergences réglementaires concernent uniquement le trafic passagers, ou également le fret? L'Accord aborde-t-il la question des heures d'ouverture des aéroports et évoque-t-il la question des normes de bruit?

M. Anciaux renvoie à l'article 2 du projet de loi qui permet des modifications aux Annexes de l'Accord. Il aimerait savoir si les accords bilatéraux énumérés à l'Annexe II peuvent dès lors aussi être modifiés par l'Accord.

Le représentant du ministre de la Mobilité répond que la question se réfère à l'Annexe II, qui dresse simplement la liste des accords bilatéraux européens qui seront remplacés par l'Accord en projet.

Quant au champ d'application de l'Accord, il ne s'agit pas seulement du transport de passagers, mais de tous types d'opérations, y compris le fret, mais aussi ce que l'on appelait auparavant les vols charter.

En ce qui concerne les heures d'ouverture des aéroports, l'Accord ne contient guère de précisions. C'est le genre de sujet qui peut être mis à l'agenda du Comité mixte institué par l'Accord, qui se réunit une fois par an et examine la mise en œuvre en pratique de l'Accord.

Enfin, l'Accord ne contient rien non plus de très précis à propos des normes de bruit. Il contient toutefois une clause assez générale qui traite de l'environnement, et qui renvoie à l'acquis communautaire en ce domaine notamment aux directives européennes relatives au bruit dans les aéroports (annexe 6.6 de l'Accord).

De Overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen Marokko en alle lidstaten van de Europese Unie. Ze vervangt de bilaterale overeenkomsten die eerder met deze Staten werden ondertekend en heeft geografisch een breder bereik. Ze schaft de meeste bestaande luchtvaartbeperkingen af (nationaliteit, frequentie, capaciteit, ...) in ruil voor de overname van de communautaire verworvenheden door Marokko. Ze vereenvoudigt aanzienlijk de administratieve procedures en erkent, zonder beperking, het recht van Europese en Marokkaanse maatschappijen om zich binnen de gemeenschappelijke ruimte te vestigen.

De Overeenkomst telt dertig artikels die in drie titels werden ondergebracht (Economische bepalingen, samenwerking op het gebied van regelgeving, Institutionele bepalingen) en zes bijlagen.

III. GEDACHTEWISSELING

De heer Hellings wenst te weten of de convergentie van de regels alleen betrekking heeft op het personenvervoer of ook op vracht. Is in de Overeenkomst ook sprake van de openingsuren van de luchthavens en van de geluidsnormen?

De heer Anciaux verwijst naar artikel 2 van het wetsontwerp dat wijzigingen van de Bijlagen van de Overeenkomst mogelijk maakt. Hij wenst te weten of de bilaterale overeenkomsten, opgesomd in Bijlage II dan ook door de Overeenkomst kunnen gewijzigd worden.

De vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit antwoordt aan de laatste spreker dat zijn vraag verwijst naar Bijlage II, die alleen maar de lijst weergeeft van de Europese bilaterale overeenkomsten die door de ontwerpovereenkomst worden vervangen.

Wat het toepassingsgebied van de Overeenkomst betreft, gaat het niet alleen om het vervoer van passagiers, maar om alle soorten vervoer, met inbegrip van vrachtovervoer, en ook wat men vroeger chartervluchten noemde.

Over de openingsuren van vluchthavens geeft de Overeenkomst niet veel aanwijzingen. Dit is het soort aspect dat kan worden geplaatst op de agenda van het gemengd Comité dat door de Overeenkomst wordt opgericht. Het vergadert één keer per jaar en ziet toe op de praktische uitvoering van de Overeenkomst.

Ten slotte bevat de Overeenkomst ook geen gedetailleerde bepalingen over geluidsnormen. Er is wel een vrij algemene milieuclausule in opgenomen die verwijst naar het *acquis communautaire* op dat vlak.

Étant donné que l'article 2 du projet de loi prévoit que les Annexes peuvent être modifiées, il serait inconcevable, selon M. Anciaux, que dans le futur, l'on insère, dans l'Annexe II, certains accords techniques complémentaires qui seraient ainsi remplacées par les dispositions de l'Accord à l'examen.

Le représentant du ministre renvoie à la solution proposée par le Conseil d'État dans son avis (doc. Sénat, n° 5-2015/1, p. 48), solution que l'on retrouve à l'article 2 du projet de loi et qui permet de pallier ce problème. Cet article permettra de prendre en compte les modifications qui seront apportées à cet accord à travers des Annexes, celles-ci étant discutées et négociées au sein du Comité mixte.

IV. VOTES

Les articles 1^{er} et 2 ainsi que l'ensemble du projet de loi sont adoptés par 8 voix et 1 abstention.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le rapporteur,
Bert ANCIAUX.

Le président,
Karl VANLOUWE.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet de loi
(voir le doc. Sénat, n° 5-2015/1 — 2012/2013).**

De heer Anciaux stelt dat gelet op het feit dat artikel 2 van het wetsontwerp bepaalt dat de Bijlagen kunnen gewijzigd worden, het niet aanvaardbaar is dat in de toekomst bepaalde bijkomende technische akkoorden in Bijlage II worden opgenomen om aldus door de voorliggende Overeenkomst te worden vervangen.

De vertegenwoordiger van de minister verwijst naar de oplossing die de Raad van State voorstelt in zijn advies (stuk Senaat, nr. 5-2015/1, blz. 48), en die men terugvindt in artikel 2 van het wetsontwerp, om dit probleem op te lossen. Dankzij dit artikel kan rekening worden gehouden met de wijzigingen die via de bijlagen aan de overeenkomst worden aangebracht. De onderhandelingen over deze wijzigingen vinden plaats in het gemengd Comité.

IV. STEMMINGEN

De artikelen 1 en 2 alsmede het wetsontwerp in zijn geheel worden aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,
Bert ANCIAUX.

De voorzitter,
Karl VANLOUWE.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst
van het wetsontwerp
(zie stuk Senaat, nr. 5-2015/1 — 2012/2013).**