CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 52.638/VR
du 22 janvier 2013

sur

un avant-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'

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 52.638/VR
van 22 januari 2013

over

een voorontwerp van wet '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'

Le 21 décembre 2012, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé à quarante-cinq jours (*), sur un avant-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'.

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies le 22 janvier 2013. Les chambres réunies étaient composées de Pierre LIÉNARDY et Jo BAERT, présidents de chambre, Jan SMETS, Jacques JAUMOTTE, Bruno SEUTIN et Bernard BLERO, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Johan PUT, assesseurs, Colette GIGOT et Greet VERBERCKMOES, greffiers.

Les rapports ont été présentés par Yves CHAUFFOUREAUX et Anja Somers, auditeurs.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre LIÉNARDY.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 22 janvier 2013.

(*) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85*bis*.

*

Op 21 december 2012 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot vijfenveertig dagen (*) een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet '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'.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 22 januari 2013. De verenigde kamers waren samengesteld uit Pierre LIÉNARDY et Jo BAERT, kamervoorzitters, Jan SMETS, Jacques JAUMOTTE, Bruno SEUTIN en Bernard BLERO, staatsraden, Christian BEHRENDT en Johan PUT, assessoren, Colette GIGOT en Greet VERBERCKMOES, griffiers.

De verslagen werden uitgebracht door Yves CHAUUFOUREAUX en Anja SOMERS, auditeurs.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre LIÉNARDY.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 22 januari 2013.

*

(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, 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.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

L'avant-projet de loi a pour objet de donner 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' (ci-après l'accord euro-méditerranéen).

Selon le préambule de l'accord euro-méditerranéen, les finalités de celui-ci sont notamment :

> « […] de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts ;
>
> […] de faire profiter l'ensemble du secteur des transports aériens, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation ;
>
> […] de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, en réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des appareils, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile ».

L'accord euro-méditerranéen considère encore « qu'un accord entre la Communauté européenne et ses États membres d'une part, et le Maroc de l'autre part peut constituer une référence dans les relations aéronautiques euro-méditerranéennes afin d'exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel ».

L'accord euro-méditerranéen contient à cet effet des dispositions économiques (titre I), notamment l'octroi de droits et autres autorisations d'exploitation (articles 2 à 4), l'octroi de subventions accordées aux transporteurs aériens (article 8), la réglementation des activités commerciales (article 9), des dispositions en matière de droits de douane et taxes, de redevances d'usages (articles 10 et 11).

L'accord euro-méditerranéen contient également des dispositions en faveur de la coopération réglementaire (titre II), en matière de sécurité de l'aviation (article 14), de sûreté de l'aviation (article 15), de gestion du trafic aérien (article 16), de la protection de l'environnement (article 17) et de la protection des consommateurs (article 18) [1].

[1] En vertu de plusieurs de ces dispositions de l'accord euro-méditerranéen, « les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien » mentionnée à l'annexe VI.

L'accord euro-méditerranéen contient enfin des dispositions institutionnelles (titre III) relatives à son interprétation et sa mise en œuvre (article 21), à l'institution d'un comité mixte (article 22), au mode de règlement des difficultés et d'arbitrage (article 23), à sa couverture géographique (article 25), à ses relations avec d'autres accords bilatéraux ou multilatéraux (article 26), à ses amendements (article 27) et à son entrée en vigueur (article 30).

Six annexes complètent l'accord euro-méditerranéen [2] :

I – Services agréés et routes spécifiées,

II – Accords bilatéraux entre le Maroc et les États membres de la Communauté européenne,

III – Autorisations d'exploitation et permis techniques : autorités compétentes,

IV – Dispositions transitoires,

V – États mentionnés aux articles 3 et 4 de l'accord,

VI – Règles applicables à l'aviation civile.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

Les questions traitées par l'accord euro-méditerranéen auquel l'avant-projet de loi vise à porter assentiment relèvent des compétences de l'État fédéral en matière de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports, de prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, ainsi qu'en matière d'organisation et de mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics (article 6, § 4, 3° et 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles). L'article 18 du même accord qui renvoie à l'annexe VI.D traite de la protection des consommateurs ; cette matière ressort de la compétence de l'autorité fédérale en vertu de l'article 6, § 1er, VI, alinéa 4, 2°, de la loi spéciale du 8 août 1980.

D'autres questions relèvent toutefois des compétences des régions, principalement en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National (article 6, § 1er, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980). L'article 8 de l'accord euro-méditerranéen concerne l'octroi de subventions aux transporteurs aériens ; cette matière ressort de la compétence des régions en vertu de l'article 6, § 1er, VI, alinéa 1er, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980. L'article 17, paragraphe 1, du même accord, qui renvoie aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI, C, concerne, en outre, la protection de l'environnement, et plus précisément la limitation des nuisances sonores ; cette matière ressort de la compétence des régions en vertu de l'article 6, § 1er, II, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980.

[2] Sur la modification de ces annexes, il est renvoyé à l'observation sur l'article 27 ci-après.

En ce qu'il vise à reconnaitre aux ressortissants du Royaume du Maroc, des droits et libertés économiques similaires à ceux dont bénéficient les ressortissants des États membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen, l'accord euro-méditerranéen, notamment en ses articles 2 et 9, concerne au premier chef, pour son application, les autorités responsables de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux.

Dès lors, il doit être qualifié de traité mixte au sens de l'article 167, § 4, de la Constitution et doit être soumis à l'assentiment des parlements régionaux [3].

FORMALITÉS PRÉALABLES

Lors de sa réunion du 26 septembre 2012, le Groupe de travail « Traités mixtes » a considéré que cet accord euro-méditerranéen constitue un traité mixte, relevant à la fois des compétences de l'Autorité fédérale et des Régions [4].

Il revient au demandeur d'avis de vérifier que la procédure d'approbation de cette position du Groupe de travail « Traité mixte » par la Conférence interministérielle « Politique Étrangère » a bien été menée jusqu'à son terme.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1.1. L'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro-méditerranéen énonce :

> « 2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord ».

Cette disposition met en œuvre une procédure de modification des annexes de l'accord euro-méditerranéen qui peut aboutir à ce que la Belgique soit liée par ces modifications sans que les assemblées législatives y aient donné leur assentiment.

---

[3] À l'instar de 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, lequel fait l'objet d'un avant-projet de loi d'assentiment sur lequel un avis 51.034/4 a été donné le 28 mars 2012, et de divers accords maritimes bilatéraux, dont notamment l'Accord entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de la République populaire de Chine, d'autre part, relatif au transports maritimes, signé à Bruxelles le 6 décembre 2002, auquel il a été porté assentiment par une ordonnance du 20 juillet 2005, une loi du 30 janvier 2007, un décret (Région flamande) du 6 juillet 2007, et un décret (Région wallonne) du 20 septembre 2007 (avis 38.257/4, 40.588/4, 41.531/3 et 42.856/4). Voir dans le même sens l'avis 51.033/VR donné le 17 avril 2012 sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen, fait à Luxembourg le 9 juin 2006' (*Doc. parl.*, Sénat, 2011-2012, n° 1795/1, pp. 65-68).

[4] Cet Accord international relève en effet tant de la compétence de l'autorité fédérale, principalement en matière de transport aérien (article. 6, § 4, 3° et 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles) et d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, que de celle des régions, en matière d'exploitation aéroportuaire (article 6, § 1er, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980) et d'environnement (article 6, § 1er, II, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980). En ce sens, voir l'avis 51.033/VR, précité.

1.2. Bien qu'il résulte de l'article 167, § 2, de la Constitution que les Chambres doivent également donner leur assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement [5].

Dans son avis 37.954-37.970-37.977-37.978/AG [6], l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État a formulé, à propos de la problématique de l'assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l'observation suivante :

> « Tant la Cour de cassation [7] que la section de législation du Conseil d'État [8] admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies : il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements [9] et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements » [10].

1.3. Compte tenu de l'objet clairement délimité des annexes à l'accord euro-méditerranéen, une disposition approuvant de manière anticipée les modifications apportées à cet accord international paraît admissible, au regard des principes précités. Le dispositif de l'avant-projet devrait être complété en ce sens.

---

[5] Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées à un traité : D. VAN EECKHOUTTE et T. LOOSE, « Wijziging zkt. Instemming », *T.v.W.*, 2007, 3-27.

[6] Donné le 15 février 2005 sur :
- un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.954/AG) (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1) ;
- un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.970/AG) (*Doc. parl.*, Ass. réunie CoCom., 2004-2005, n° B-30/1) ;
- un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.977/AG) (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-2005, n° A-128/1) ;
- un avant-projet de loi 'portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.978/AG) (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 1091/1).

[7] *(Note de bas de page 35 de l'avis cité)* : Cass., 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, n° 417; *J.T.*, 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99.0518.N.

[8] *(Note de bas de page 36 de l'avis cité)* : Voir notamment C.E., section de législation, avis 33.510/3 du 28 mai 2002 sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 'portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes, faites à Aarhus le 25 juin 1998' (*Doc. parl.*, Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48) ; avis 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 'portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm, le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes' (*Doc.*, C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10) ; avis 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi 'portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001' (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

[9] *(Note de bas de page 37 de l'avis cité)* : Voir notamment les avis cités à la note précédente.

[10] Voir également l'avis 44.436/4 donné le 26 mai 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 15 juillet 2008 'portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieur, faite à Strasbourg, le 9 septembre 1996', (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2007-2008, n° 817/1, pp. 8-10).

1.4. Afin de permettre aux Chambres de notifier en temps utile au Gouvernement qu'elles n'approuvent pas une modification à l'une des annexes à l'accord euro-méditerranéen, il y a lieu de compléter encore l'avant-projet par une disposition pour y prévoir l'obligation, pour le Gouvernement, de communiquer aux Chambres, dans un délai déterminé, les modifications des annexes décidées conformément à l'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro-méditerranéen [11].

1.5. L'assentiment anticipé aux modifications des annexes à l'accord euro-méditerranéen n'emporte pas de dérogation à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'elles puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires.

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge* [12].

Ce n'est que si l'accord euro-méditerranéen avait lui-même déterminé le mode de publication de ces amendements que l'absence de publication au Moniteur belge ne susciterait pas d'objection [13].

Par conséquent, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures aux annexes à l'accord euro-méditerranéen [14].

---

[11] En ce sens, voir notamment l'avis 40.321/4, donné le 22 mai 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 'relative à l'adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 11 novembre 1988' (*Doc. parl.*, Sénat, 2005-2006, n° 1845/1), l'avis 40.322/4 donné le 22 mai 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 'relative à l'adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 11 novembre 1988' (*Doc. parl.*, Sénat, 2005-2006, n° 1846/1), l'avis 40.882/2/V donné le 8 août 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 'portant assentiment au Protocole portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, fait à Vilnius le 3 juin 1999' (*Doc. parl.*, Sénat, 2006-2007, n° 1866/1), l'avis 43.976/3 donné le 10 janvier 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 9 mai 2008 'houdende instemming met het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt in Londen op 5 oktober 2001' (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2007-2008, n° 1588/1, pp. 15-21), l'avis 44.436/4 précité, l'avis 44.173/4 donné le 12 mars 2008 sur un avant-projet devenu la loi du 16 février 2009 'portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, et aux Annexes, faites à Londres le 5 octobre 2001' (*Doc. parl.*, Sénat, 2007-2008, n° 847/1).

[12] Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, 565, note J. VERHOEVEN.

[13] Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, « L'application du droit international par le juge administratif », *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir également l'avis 43.976/3 précité.

[14] Voir, dans le même sens, l'avis 44.111/3 donné le donné le 28 février 2008 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 3 juillet 2008 'portant assentiment au protocole à la Convention du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, portant sur les registres des rejets et transferts de polluants, fait à Kiev, le 21 mai 2003' (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2007-2008, n° A-474/1, pp. 9-11).

2. L'article 30, paragraphe 1er, de l'accord euro-méditerranéen énonce :

« 1. Le présent accord sera appliqué, à titre provisoire, conformément au droit interne des parties contractantes, à la date de sa signature ».

En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, les traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres.

Une application à titre provisoire de l'accord euro-méditerranéen anticipe cet assentiment des Chambres et place celles-ci devant l'alternative suivante : soit ratifier l'application à titre provisoire, soit, en cas de non-ratification, mettre l'État belge dans une position délicate vis-à-vis du cosignataire de l'accord euro-méditerranéen. Ceci restreint le droit des Chambres d'apprécier librement si elles peuvent donner ou non leur assentiment.

En outre, même si l'assentiment du Parlement fédéral a pour effet de confirmer ce qui a été arrêté antérieurement, l'accord euro-méditerranen ne peut avoir d'effet en droit interne avant que cet assentiment n'ait été donné, ce qui peut être source de difficultés [15].

Il est dès lors recommandé d'éviter à l'avenir d'inscrire dans un traité des dispositions concernant l'application provisoire. Dans l'état actuel des choses, on ne peut que recommander d'entamer et d'achever le plus vite possible la procédure d'assentiment parlementaire [16].

*

[15] Ce ne sera pas le cas uniquement s'il existe déjà dans le cadre juridique existant un fondement juridique suffisant pour une application conforme au traité dans la pratique.

[16] Voir, dans le même sens, l'avis 45.971/3 donné le 24 février 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 30 avril 2009 'houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007' (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2008-2009, n° 2161/1, pp. 29-32), l'avis 48.092/VR, donné le 11 mai 2010 sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord international de 2006 sur les bois tropicaux, fait à Genève le 27 janvier 2006' (*Doc. parl.*, Sénat, 2011-2012, n° 1531/2, pp. 40-42) et l'avis 51.264/4 donné le 14 mai 2012 sur un avant-projet de décret 'portant assentiment Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007' (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2012-2013, n° 686/1, pp. 6-7).

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, 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.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

Het voorontwerp van wet strekt ertoe in te stemmen 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' (hierna de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst).

Volgens de aanhef van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst heeft die overeenkomst onder meer de volgende doelen:

> "[…] dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expediteurs concurrerende prijzen en diensten aan te bieden in open markten;
>
> […] dat alle sectoren van de luchtvervoersindustrie, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerde overeenkomst;
>
> […] het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het internationale luchtvervoer te garanderen en nogmaals bevestigend dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen gericht tegen de beveiliging van luchtvaartuigen die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van het luchtvervoer nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;".

In de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst wordt voorts gesteld "dat een overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en Marokko, anderzijds, een referentie kan vormen in de Euro-mediterrane luchtvaartbetrekkingen en de voordelen van liberalisering in deze cruciale sector van de economie kan promoten".

De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst bevat daartoe economische bepalingen (titel I), betreffende inzonderheid het verlenen van verkeersrechten en andere exploitatievergunningen (artikelen 2 tot 4), de toekenning van subsidies aan luchtvaartmaatschappijen (artikel 8), de regeling van handelsactiviteiten (artikel 9), bepalingen op het stuk van douanerechten, douaneheffingen en gebruikersheffingen (artikelen 10 en 11).

De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst bevat voorts bepalingen ter bevordering van de samenwerking op het gebied van regelgeving (titel II), inzake veiligheid van

de luchtvaart (artikel 14), beveiliging van de luchtvaart (artikel 15), luchtverkeersbeheer (artikel 16), bescherming van het milieu (artikel 17) en consumentenbescherming (artikel 18) [1].

De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst bevat ten slotte institutionele bepalingen (titel III) met betrekking tot de uitlegging en de handhaving ervan (artikel 21), het instellen van een gemengd comité (artikel 22), de regeling inzake geschillenbeslechting en arbitrage (artikel 23), de geografische uitbreiding ervan (artikel 25), de verhouding ervan ten opzichte van andere bilaterale en multilaterale overeenkomsten (artikel 26), wijzigingen ervan (artikel 27) en de inwerkingtreding ervan (artikel 30).

De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst bevat daarnaast ook zes bijlagen: [2]

I – Overeengekomen diensten en gespecificeerde routes,

II – Bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de lidstaten van de Europese Gemeenschap,

III – Procedures voor exploitatievergunningen en technische vergunningen: bevoegde autoriteiten,

IV – Overgangsbepalingen,

V – Lijst van landen waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3 en 4 van deze overeenkomst,

VI – Op de burgerluchtvaart toepasselijke regels.

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

De aangelegenheden die behandeld worden in de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst waaraan het voorontwerp van wet instemming beoogt te verlenen, vallen onder de bevoegdheden van de federale Staat inzake de algemene politie over en de reglementering van het verkeer en het vervoer, inzake de technische voorschriften betreffende verkeers- en vervoermiddelen, en inzake de organisatie en uitwerking van de luchtverkeersveiligheid op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden (artikel 6, § 4, 3° en 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen'). Artikel 18 van dezelfde overeenkomst, waarin verwezen wordt naar bijlage VI.D, heeft betrekking op de consumentenbescherming; deze aangelegenheid behoort krachtens artikel 6, § 1, VI, vierde lid, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Andere aangelegenheden behoren echter tot de bevoegdheden van de gewesten, vooral de aangelegenheden inzake de uitrusting en de exploitatie van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal (artikel 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Artikel 8 van de Euro-mediterrane

[1] Krachtens verscheidene van die bepalingen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst "[handelen] de partijen […] overeenkomstig de […] Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer" vermeld in bijlage VI.

[2] Wat de wijziging van die bijlagen betreft, wordt verwezen naar de opmerking over artikel 27, hierna.

luchtvaartovereenkomst heeft betrekking op de toekenning van subsidies aan luchtvaartmaatschappijen; deze aangelegenheid behoort krachtens artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot de bevoegdheid van de gewesten. Artikel 17, lid 1, van dezelfde overeenkomst, waarin verwezen wordt naar de bepalingen van de Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer, vermeld in bijlage VI, C, heeft daarenboven betrekking op de milieubescherming, en meer in het bijzonder op de beperking van lawaaihinder; deze aangelegenheid valt krachtens artikel 6, § 1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 onder de bevoegdheid van de gewesten.

Doordat de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst de onderdanen van het koninkrijk Marokko soortgelijke economische rechten en vrijheden wil toekennen als die welke gelden voor de onderdanen van de lidstaten van de Europese Unie en van de Europese Economische Ruimte, is de toepassing ervan, inzonderheid van de artikelen 2 en 9 ervan, in de eerste plaats een zaak voor de overheden die bevoegd zijn voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de regionale luchthavens.

De overeenkomst moet dan ook worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen[3].

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Tijdens zijn vergadering van 26 september 2012 heeft de Werkgroep "Gemengde Verdragen" geoordeeld dat deze Euro-mediterrane overeenkomst een gemengd verdrag is, dat zowel onder de bevoegdheid van de federale overheid als onder die van de gewesten valt[4].

De adviesaanvrager dient na te gaan of de procedure tot goedkeuring van dit standpunt van de Werkgroep "Gemengde Verdragen" door de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid volledig gevolgd is.

---

[3] Zoals 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, die aanleiding heeft gegeven tot een voorontwerp van instemmingwet waarover op 28 maart 2012 advies 51.034/4 is gegeven, alsmede verscheidene bilaterale scheepvaartovereenkomsten, waaronder met name de Overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Regering van de Volksrepubliek China, anderzijds, gedaan te Brussel op 6 december 2002, waaraan instemming is verleend bij een ordonnantie van 20 juli 2005, bij een wet van 30 januari 2007, bij een decreet van 6 juli 2007 (Vlaams Gewest) en bij een decreet van 20 september 2007 (Waals Gewest) (adviezen 38.257/4, 40.588/4, 41.531/3 en 42.856/4). Zie in dezelfde zin advies 51.033/VR, dat op 17 april 2012 is gegeven over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, gedaan te Luxemburg op 9 juni 2006' (*Parl.St.* Senaat 2011-2012, nr. 1795/1, 65-68).

[4] Deze internationale overeenkomst valt immers zowel onder de bevoegdheid van de federale overheid, vooral inzake het luchtvervoer (artikel. 6, § 4, 3° en 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen) en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, als onder de bevoegdheid van de gewesten inzake de exploitatie van de luchthavens (artikel 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) en het leefmilieu (artikel 6, § 1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Zie in deze zin het voormelde advies 51.033/VR.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1.1. Artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst luidt als volgt:

"2. Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen."

Die bepaling voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst die ertoe kan leiden dat België gebonden wordt door die wijzigingen, zonder dat de wetgevende vergaderingen daarmee hun instemming hebben betuigd.

1.2. Al dient krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag te worden ingestemd door de Kamers, bestaat er geen bezwaar tegen dat deze instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven[5].

In haar advies 37.954-37.970-37.977-37.978/AV[6] heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarvan, het volgende opgemerkt:

"Zowel het Hof van Cassatie[7] als de afdeling Wetgeving van de Raad van State[8] aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de

---

[5] Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen: D. VAN EECKHOUTTE en T. LOOSE, "Wijziging zkt. instemming", T.v.W., 2007, 3-27.

[6] Op 15 februari 2005 verstrekt over:
- een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.954/AV) (*Parl.St.* Vl.Parl. 2004-2005, nr. 358/1);
- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.970/AV) (*Parl.St.* Ver.Verg.Gem.Gem.Comm. 2004-2005, nr. B-30/1);
- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.977/AV) (*Parl.St.* Br.Parl. 2004-2005, nr. A-128/1);
- een voorontwerp van wet 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.978/AV) (*ParlSt.*, Senaat 2004-2005, nr. 1091/1).

[7] *(Voetnoot 35 van het genoemde advies)* : Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-1981, 808; *J.T.*, 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

[8] *(Voetnoot 36 van het genoemde advies)* : Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 'houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998' (*Parl.St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 'houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij' (*Parl.St.*, W.G.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001' (*Parl.St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen[9] en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen." [10]

1.3. Gezien het duidelijk afgebakende onderwerp van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst, lijkt een bepaling waarmee van tevoren wordt ingestemd met de wijzigingen die in die internationale overeenkomst worden aangebracht, aanvaardbaar in het licht van de voornoemde beginselen. Het dispositief van het voorontwerp zou in die zin aangevuld moeten worden.

1.4 Om de Kamers de mogelijkheid te bieden aan de regering te bekwamer tijd kenbaar te maken dat ze een bepaalde wijziging van één van de bijlagen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst niet goedkeuren, moet het voorontwerp nog worden aangevuld met een bepaling die de Regering verplicht om binnen een vastgestelde termijn aan de Kamers de wijzigingen mee te delen van de bijlagen waartoe beslist is conform artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst[11].

1.5. De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst houdt geen afwijking in van de verplichting, zoals die blijkt uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, om die wijzigingen in het Belgisch Staatsblad bekend te maken opdat ze uitwerking hebben in het interne recht.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin de wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren

---

[9] *(Voetnoot 37 van het genoemde advies)* : Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

[10] Zie eveneens advies 44.436/4, gegeven op 26 mei 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 15 juli 2008 'houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, gedaan te Straatsburg, op 9 september 1996', (*Parl.St.* W.Parl. 2007-2008, nr. 817/1, 8-10).

[11] Zie in die zin onder meer advies 40.321/4, op 22 mei 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 'betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988' (*Parl.St.* Senaat 2005-2006, nr. 1845/1), advies 40.322/4, op 22 mei 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 'betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, gedaan te Londen op 11 november 1988' (*Parl.St.* Senaat 2005-2006, nr. 1846/1), advies 40.882/2/V, op 8 augustus 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 'houdende instemming met het Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999' (*Parl.St.* Senaat 2006-2007, nr. 1866/1), advies 43.976/3, op 10 januari 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 mei 2008 'houdende instemming met het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt in Londen op 5 oktober 2001' (*Parl.St.* Vl. Parl., 2007-2008, nr.1588/1, 15-21), het voornoemde advies 44.436, advies 44.173/4, op12 maart 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 16 februari 2009 'houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2001 betreffende de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, en met de Bijlagen, gedaan te Londen op 5 oktober 2001' (*Parl.St.* Senaat 2007-2008, nr. 847/1).

kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad [12].

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt [13].

Bijgevolg moeten latere wijzigingen van de bijlagen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt [14].

2. Artikel 30, lid 1, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst stelt:

"1. Deze overeenkomst wordt vanaf de datum van ondertekening voorlopig toegepast overeenkomstig de interne wetgeving van de partijen."

Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet hebben de verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van de Kamers hebben verkregen.

Met een voorlopige toepassing van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst wordt vooruit gelopen op de instemming ermee door de Kamers en worden die voor de keuze geplaatst om ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel, in geval van niet-bekrachtiging, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking van het recht van de Kamers om vrij te oordelen of ze al dan niet hun instemming kunnen verlenen.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het federale parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomene wordt bevestigd, de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in het interne recht geen uitwerking kan hebben voordat die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden[15].

---

[12] Cass., 11 december 1953, *Arr. Verbr.*, 1954, 252; Cass., 19 maart 1981, en *J.T.*, 1982, 565, noot J. VERHOEVEN.

[13] Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, "L'application du droit international par le juge administratif", *APT*, 1998, 95). Zie eveneens het voornoemde advies 43.976/3.

[14] Zie in dezelfde zin advies 44.111/3, op 28 februari 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 3 juli 2008 'houdende instemming met het protocol bij het Verdrag van 25 juni 1998 betreffende toegang tot informatie, inspraak van het publiek bij de besluitvorming en toegang tot de rechtspraak inzake milieuaangelegenheden, betreffende de registers inzake de uitstoot en overbrenging van verontreinigende stoffen, ondertekend in Kiev op 21 mei 2003' (*Parl.St.*, Br.Parl, 2007-2008, A-474/1, 9-11).

[15] 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.

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[16].

LE GREFFIER – DE GRIFFIER LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Colette GIGOT Pierre LIÉNARDY

[16] Zie in dezelfde zin advies 45.971/3, op 24 februari 2009 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 30 april 2009 'houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007' (*Parl.St.* Vl. Parl. 2008-2009, nr. 2161/1, 29-32), advies 48.092/VR, op 11 mei 2010 verstrekt over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Internationale Overeenkomst van 2006 inzake tropisch hout, gedaan te Genève op 27 januari 2006' (*Parl.St.* Senaat 2011-2012, nr. 1531/2, 40-42) en advies 51.264/4, op 14 mei 2012 verstrekt over een voorontwerp van decreet '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' (*Parl.St.* W.Parl. 2012-2013, nr. 686/1, 6-7).