



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

advies 68.972/1
van 1 april 2021

avis 68.972/1
du 1^{er} avril 2021

over

sur

een voorontwerp van ordonnantie ‘houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van 15 december 2020 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het opnemen van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap overeenkomstig Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap’

un avant-projet d’ordonnance ‘portant assentiment à l’Accord de coopération du 15 décembre 2020 entre l’Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l’accord de coopération du 2 septembre 2013 entre l’Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l’intégration des activités aériennes dans le système communautaire d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre conformément à la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d’intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre’

Op 5 maart 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met klimaattransitie, leefmilieu, energie en participatieve democratie, verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie ‘houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van 15 december 2020 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het opnemen van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap overeenkomstig Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap’.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 25 maart 2021. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Chantal BAMPS en Bert THYS, staatsraden, Michel TISON en Johan PUT, assessoren, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur-afdelingshoofd.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Chantal BAMPS, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 1 april 2021.

*

Le 5 mars 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative, à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance ‘portant assentiment à l'Accord de coopération du 15 décembre 2020 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'accord de coopération du 2 septembre 2013 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre conformément à la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre’.

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 25 mars 2021. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Chantal BAMPS et Bert THYS, conseillers d'État, Michel TISON et Johan PUT, assesseurs, et Greet VERBERCKMOES, greffier.

Le rapport a été présenté par Kristine BAMS, premier auditeur chef de section.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Chantal BAMPS, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 1^{er} avril 2021.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van ordonnantie strekt tot het verlenen van parlementaire instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ‘betreffende het opnemen van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap overeenkomstig Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap’.

De doelstelling van het samenwerkingsakkoord bestaat erin het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 aan te passen in functie van respectievelijk Verordening (EU) 2017/2392 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2017 ‘tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden’, Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2018 ‘tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG ter bevordering van kosteneffectieve emissiereducties en koolstofarme investeringen en van Besluit (EU) 2015/1814’, de regulering van de emissies van de internationale luchtvaart via het compensatiemechanisme CORSIA² en Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/1603 van de Commissie van 18 juli 2019 ‘tot aanvulling van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie aangenomen maatregelen voor de monitoring, rapportage en verificatie van luchtvaartemissies ter uitvoering van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel’.

VOORAFGAANDE OPMERKING

3. De door de gemachtigde van het Vlaamse Gewest aangeleverde concordantietabel, waarin het verband wordt weergegeven tussen de ontworpen bepalingen en de daarmee overeenstemmende Europese bepalingen waaraan uitvoering wordt gegeven of die worden omgezet, dient aan het bij het parlement in te dienen ontwerp te worden toegevoegd.

¹ Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*.

ONDERZOEK VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

ALGEMENE OPMERKING

4. Met het oog op het nakomen van verplichtingen die uit het Europese recht voortvloeien, schrijven verscheidene bepalingen van het samenwerkingsakkoord waaraan instemming verleend wordt – met name artikel 8, 2°, artikel 9 en artikel 11, 10° – voor of hebben zij tot gevolg dat verplichtingen nagekomen en welbepaalde handelingen gesteld moeten worden op tijdstippen waarvan er sommige thans reeds verstreken zijn of verstreken zullen zijn wanneer alle wetgevers in kwestie met het akkoord ingestemd zullen hebben.

Wat die bepalingen betreft, moet het akkoord dus met terugwerkende kracht uitwerking hebben.

Een dergelijke terugwerking is slechts denkbaar als de betrokken bepalingen van het akkoord in feite reeds toegepast zijn of zullen zijn op de aangeduide tijdstippen.

De stellers van het akkoord moeten zich ervan vergewissen dat dit *in casu* wel degelijk het geval is.

Het akkoord moet opnieuw onderzocht worden en, in voorkomend geval, herzien worden teneinde rekening te houden met die opmerking.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 2

5.1. Artikel 2, 3°, van het samenwerkingsakkoord vervangt in artikel 2, 7°, van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 de omschrijving van de term “register” en verwijst daarbij naar artikel 10 van Verordening (EU) 525/2013.³

Artikel 2, 5°, van het samenwerkingsakkoord voegt een punt 22° toe aan artikel 2 van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013, waarin een omschrijving van “Verordening (EU) 525/2013” wordt gegeven.

Gevraagd of de verwijzing naar artikel 10 van Verordening (EU) 525/2013 en een omschrijving van deze verordening nog actueel zijn, nu deze verordening werd opgeheven door Verordening (EU) 2018/1999,⁴ antwoordde de gemachtigde:

³ Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 ‘betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de unie met betrekking tot klimaatverandering, en tot intrekking van Beschikking nr. 280/2004/EG’.

⁴ Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ‘inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van Richtlijn 94/22/EG, Richtlijn 98/70/EG, Richtlijn 2009/31/EG, Verordening (EG) nr. 663/2009, Verordening (EG) nr. 715/2009, Richtlijn 2009/73/EG, Richtlijn 2009/119/EG van de Raad, Richtlijn 2010/31/EU, Richtlijn 2012/27/EU, Richtlijn 2013/30/EU en Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013’.

“Verordening 525/2013 was inderdaad maar geldig tot 31 december 2020. Artikel 10 verordening 525/2013 is vervangen door artikel 40 van Verordening (EU) 2018/1999 van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie.”

De stellers van het samenwerkingsakkoord dienen na te gaan of de verwijzing en de omschrijving in respectievelijk artikel 2, 3° en 5°, van het samenwerkingsakkoord behouden kunnen blijven dan wel of deze dienen te worden vervangen door een verwijzing naar artikel 40 van Verordening (EU) 2018/1999 en een omschrijving van deze verordening.

5.2. Artikel 2, 5°, van het samenwerkingsakkoord voegt een punt 27° toe aan artikel 2 van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013, waarbij in de omschrijving van de “CORSIA-vliegtuigexploitant” in de Nederlandse tekst van punt 2° gewag wordt gemaakt van een ‘ICAO-telefonieaanduiding’.

Door de gemachtigde werd dienaangaande de volgende toelichting verschaft:

“De definitie van ‘CORSIA-vliegtuigexploitant’ (artikel 2, punt 27) is opgesteld conform de bepalingen opgenomen in Part II, Chapter 1, punt 1.2 ‘Attribution of an aeroplane operator to a State’ van de International Standards and Recommended Practices, Environmental Protection - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Annex 16, Volume IV to the Convention on International Civil Aviation) (‘CORSIA SARPs’).

De term ‘ICAO telefonie-aanduiding’ is de Nederlandse vertaling van de Engelse term ‘ICAO designator’. Het gaat om een 3-letterige-identificatiecode, die door ICAO conform ‘Part I of Annex 6 to the Chicago Convention - International Commercial Air Transport – Aeroplanes’ wordt toegekend aan commerciële luchtvaartmaatschappijen en die onder meer gebruikt wordt in de vluchtplannen.

ICAO designators zijn opgenomen in het ICAO document ‘Doc 8585 - Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services’.”

De Raad van State, afdeling Wetgeving, neemt hiervan akte.

Artikel 13

6. In het ontworpen artikel 20/4, § 3, van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 wordt bepaald dat de bevoegde autoriteiten instaan voor het berekenen van de verplichtingen inzake koolstofcompensatie van de CORSIA-vliegtuigexploitanten, conform de regels van hoofdstuk 3 van bijlage 16 van het Verdrag ‘inzake de internationale burgerluchtvaart’, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hierna: het Verdrag van Chicago), Volume IV – *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, aangenomen op 27 juni 2018 door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

6.1. Gevraagd waaruit blijkt dat België gebonden is door voormelde regelgeving, verwijst de gemachtigde naar een antwoord dat bezorgd werd door de FOD Mobiliteit:

“L’article 37 de la Convention de Chicago (Convention relative à l’aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944 et entrée en vigueur le 4 avril 1947 + loi

d'assentiment belge du 30 avril 1947, en vigueur le 2 décembre 1948) requiert le concours des Etats pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatif aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

Cet article est le fondement de la force obligatoire des normes édictées dans les Annexes (au nombre de 18 actuellement) à la Convention. La résolution A-31 de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale - instituée par la Convention de Chicago) détermine aussi la force obligatoire des normes et pratiques recommandées.

Néanmoins, les Etats restent libres de ne pas les adopter, mais à condition de suivre la procédure de notification par l'article 38 ('Tout Etat à qui il sera impossible de se conformer à tous égards à de tels standards et procédures internationaux ou qui ne pourra pas rendre ses propres règlements ou méthodes d'exploitation exactement conformes aux standards et aux procédures internationaux lorsque ceux-ci auront été amendés, ou qui jugera nécessaire d'adopter des règlements ou des méthodes différant sur quelque point particulier de ceux qui sont établis conformément à un standard international, devra aviser immédiatement l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile des différences existant entre ses pratiques nationales et les standards internationaux').

Les Annexes édictent des normes et des pratiques recommandées (SARP's).

Les normes (Standards): leur application uniforme (règles relatives aux matériels, aux performances techniques de ces matériels, aux personnels, aux procédures de navigation aérienne) est tenue pour nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne ou au bon fonctionnement du transport aérien. Toute divergence d'application par un Etat doit être justifiée par ledit Etat. En principe, la justification réside dans une impossibilité (même temporaire) d'appliquer la norme (le Standard).

Les pratiques recommandées (Recommended Practices): leur application est tenue pour désirable en vue d'assurer la sécurité ou la régularité de la navigation aérienne ou le bon fonctionnement du transport aérien. Les Etats doivent s'efforcer d'y conformer leur législation ou leur réglementation.

In bijlage alvast de officiële Belgische notificatie aan ICAO van vrijwillige deelname aan de pilootfase van CORSIA.

De bijlage is gratis raadpleegbaar via

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx>."

6.2. Aangezien de ontworpen bepaling gericht is tot de bevoegde autoriteiten, die overeenkomstig artikel 2, 20°, van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 worden omschreven als zijnde "de aangewezen autoriteiten overeenkomstig artikel 18 van de richtlijn, in dit geval het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de federale overheid" en niet tot particulieren, kan het ontbreken van een Nederlandstalige tekstversie van deze bijlage worden gebillijkt.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

7. Bij de tekst van het voorontwerp van instemmingsordonnantie zijn geen opmerkingen te maken.

*

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique ¹ et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

2. L'avant-projet d'ordonnance soumis pour avis a pour objet de donner l'assentiment du Parlement à l'accord de coopération entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'accord de coopération du 2 septembre 2013 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale 'relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre conformément à la Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la Directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre'.

L'objectif de l'accord de coopération consiste à adapter l'accord de coopération du 2 septembre 2013 en fonction, respectivement, du règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 'modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021', de la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 'modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814', de la régulation des émissions de l'aviation internationale par la voie du mécanisme de compensation CORSIA ² et du règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission du 18 juillet 2019 'complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les mesures adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de l'aviation aux fins de l'application d'un mécanisme de marché mondial'.

OBSERVATION PRÉLIMINAIRE

3. La table de concordance fournie par le délégué de la Région flamande, qui indique le lien entre les dispositions en projet et les dispositions européennes correspondantes auxquelles il est donné exécution ou qui sont transposées, doit être jointe au projet qui sera déposé au parlement.

¹ S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

² *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*.

EXAMEN DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

OBSERVATION GÉNÉRALE

4. En vue de respecter des obligations résultant du droit européen, plusieurs dispositions de l'accord de coopération auquel il est envisagé de porter assentiment – notamment l'article 8, 2°, l'article 9 et l'article 11, 10° – imposent ou ont pour effet d'imposer des obligations ou l'accomplissement d'actes déterminés à des moments qui, pour certains d'entre eux, sont déjà passés aujourd'hui ou le seront lorsque les divers législateurs concernés auront donné leur assentiment à l'accord.

En ce qui concerne ces dispositions, l'accord est donc appelé à produire ses effets rétroactivement.

Une telle rétroactivité ne peut se concevoir que si, en pratique, les dispositions concernées de l'accord ont ou auront déjà été appliquées aux moments indiqués.

Il appartiendra aux auteurs de l'accord de s'assurer que tel est bien le cas en l'espèce.

L'accord sera réexaminé et, le cas échéant, revu pour tenir compte de cette observation.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 2

5.1. L'article 2, 3°, de l'accord de coopération remplace, à l'article 2, 7°, de l'accord de coopération du 2 septembre 2013, la définition du terme « registre » et vise dans ce cadre l'article 10 du règlement (UE) 525/2013³.

L'article 2, 5°, de l'accord de coopération ajoute un point 22° à l'article 2 de l'accord de coopération du 2 septembre 2013, qui donne une définition du « règlement (UE) 525/2013 ».

³ Règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 'relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique et abrogeant la décision n° 280/2004/CE'.

À la question de savoir si la référence à l'article 10 du règlement (UE) 525/2013 et une définition de ce règlement sont encore actuels, ce règlement ayant été abrogé par le règlement (UE) 2018/1999⁴, le délégué a répondu en ces termes :

« Verordening 525/2013 was inderdaad maar geldig tot 31 december 2020. Artikel 10 verordening 525/2013 is vervangen door artikel 40 van Verordening (EU) 2018/1999 van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaattactie ».

Les auteurs de l'accord de coopération vérifieront si la référence et la définition contenues respectivement à l'article 2, 3° et 5°, de l'accord de coopération peuvent être maintenues, ou bien si elles doivent être remplacées par une référence à l'article 40 du règlement (UE) 2018/1999 et une définition de ce règlement.

5.2. L'article 2, 5°, de l'accord de coopération ajoute un point 27° à l'article 2 de l'accord de coopération du 2 septembre 2013, la définition de l'« exploitant d'aéronefs CORSIA » faisant mention, dans le texte néerlandais du point 2°, d'une 'ICAO-telefonieaanduiding'.

À cet égard, le délégué a donné les éclaircissements suivants :

« De definitie van 'CORSIA-vliegtuigexploitant' (artikel 2, punt 27) is opgesteld conform de bepalingen opgenomen in Part II, Chapter 1, punt 1.2 'Attribution of an aeroplane operator to a State' van de International Standards and Recommended Practices, Environmental Protection - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Annex 16, Volume IV to the Convention on International Civil Aviation) ('CORSIA SARPs').

De term 'ICAO telefonie-aanduiding' is de Nederlandse vertaling van de Engelse term 'ICAO designator'. Het gaat om een 3-letterige-identificatiecode, die door ICAO conform 'Part I of Annex 6 to the Chicago Convention - International Commercial Air Transport – Aeroplanes' wordt toegekend aan commerciële luchtvaartmaatschappijen en die onder meer gebruikt wordt in de vluchtplannen.

ICAO designators zijn opgenomen in het ICAO document 'Doc 8585 - Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services' ».

Le Conseil d'État, section de législation, en prend acte.

Article 13

6. L'article 20/4, § 3, en projet, de l'accord de coopération du 2 septembre 2013 dispose que les autorités compétentes sont responsables du calcul des exigences de compensation des émissions de CO₂ des exploitants d'aéronefs CORSIA, conformément aux règles énoncées au

⁴ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 'sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 25/2013 du Parlement européen et du Conseil'.

chapitre 3 de l'annexe 16 de la Convention 'relative à l'aviation civile internationale', signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après : la Convention de Chicago), volume IV – *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale*, adoptée le 27 juin 2018 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

6.1. À la question de savoir d'où il apparaît que la Belgique est liée par les règles précitées, le délégué répond en renvoyant à une réponse fournie par le SPF Mobilité :

« L'article 37 de la Convention de Chicago (Convention relative à l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944 et entrée en vigueur le 4 avril 1947 + loi d'assentiment belge du 30 avril 1947, en vigueur le 2 décembre 1948) requiert le concours des Etats pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatif aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

Cet article est le fondement de la force obligatoire des normes édictées dans les Annexes (au nombre de 18 actuellement) à la Convention. La résolution A-31 de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale - instituée par la Convention de Chicago) détermine aussi la force obligatoire des normes et pratiques recommandées.

Néanmoins, les États restent libres de ne pas les adopter, mais à condition de suivre la procédure de notification par l'article 38 ('Tout Etat à qui il sera impossible de se conformer à tous égards à de tels standards et procédures internationaux ou qui ne pourra pas rendre ses propres règlements ou méthodes d'exploitation exactement conformes aux standards et aux procédures internationaux lorsque ceux-ci auront été amendés, ou qui jugera nécessaire d'adopter des règlements ou des méthodes différant sur quelque point particulier de ceux qui sont établis conformément à un standard international, devra aviser immédiatement l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile des différences existant entre ses pratiques nationales et les standards internationaux').

Les Annexes édictent des normes et des pratiques recommandées (SARP's).

Les normes (Standards): leur application uniforme (règles relatives aux matériels, aux performances techniques de ces matériels, aux personnels, aux procédures de navigation aérienne) est tenue pour nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne ou au bon fonctionnement du transport aérien. Toute divergence d'application par un Etat doit être justifiée par ledit Etat. En principe, la justification réside dans une impossibilité (même temporaire) d'appliquer la norme (le Standard).

Les pratiques recommandées (Recommended Practices): leur application est tenue pour désirable en vue d'assurer la sécurité ou la régularité de la navigation aérienne ou le bon fonctionnement du transport aérien. Les Etats doivent s'efforcer d'y conformer leur législation ou leur réglementation.

In bijlage alvast de officiële Belgische notificatie aan ICAO van vrijwillige deelname aan de pilootfase van CORSIA.

De bijlage is gratis raadpleegbaar via

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx> ».

6.2. Dès lors que la disposition en projet s'adresse aux autorités compétentes, qui conformément à l'article 2, 20°, de l'accord de coopération du 2 septembre 2013 sont définies comme étant « les autorités désignées conformément à l'article 18 de la directive, en l'espèce la Région wallonne, la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et l'autorité fédérale », et non aux particuliers, l'absence d'une version néerlandaise de cette annexe peut se justifier.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

7. Le texte de l'avant-projet d'ordonnance d'assentiment n'appelle aucune observation.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Greet VERBERCKMOES

Marnix VAN DAMME