



Vlaams
Parlement

stuk **1874** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 17 januari 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

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, ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Het belang van de luchtvaart

In de mededeling over ‘het externe luchtvaartbeleid van de Europese Unie (EU) – de aanpak van toekomstige uitdagingen’¹, wijst de Europese Commissie op de fundamentele rol die de luchtvaart speelt in de Europese economie, zowel voor de burgers als voor het bedrijfsleven. De luchtvaartsector verschaft werk aan 5,1 miljoen mensen en draagt 365 miljard euro of 2,4% bij tot het Europese bruto binnenlands product (bbp). Door historische hinderpalen uit de weg te ruimen, heeft de EU in de laatste twee decennia de gefragmenteerde nationale luchtvaartmarkten hervormd en geïntegreerd in de grootste en meest open regionale luchtvaartmarkt ter wereld.

2. Het ontstaan van het extern luchtvaartbeleid van de Europese Unie

De ontwikkeling van een extern luchtvaartbeleid was een logisch gevolg van de oprichting van de interne markt en de vaststelling van de bijhorende gemeenschappelijke regels. Een belangrijke mijlpaal was het ‘open skies’-arrest van het Hof van Justitie van de Unie.

In juni 2003 werd de Europese Commissie gemachtigd om onderhandelingen te openen over een uitgebreide luchtvervoerovereenkomst met de Verenigde Staten (VS) en over ‘horizontale’ overeenkomsten met andere landen, teneinde de bilaterale overeenkomsten van de EU-lidstaten in overeenstemming te brengen met de EU-wetgeving.

De Raad van de Europese Unie stemde in juni 2005 in met drie belangrijke ‘pijlers’ van een extern luchtvaartbeleid. Eén van die pijlers is de ontwikkeling van een ruimere gemeenschappelijke luchtvaartruimte op basis van een parallel proces van geleidelijke marktopening en overeenstemming van de regelgeving met de EU-luchtvaartregelgeving.

3. De Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte

De Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte ging al van start in 1993 toen de meest geavanceerde integratie van derde landen in het luchtvervoersbeleid van de Europese Gemeenschap (EG), thans de Europese Unie (EU), werd verwezenlijkt in het kader van de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER). Het resultaat is dat Noorwegen, IJsland en Liechtenstein op gelijke voet als de EU-lidstaten deelnemen aan de interne luchtvaartmarkt. Ook met Zwitserland is een hoge graad van integratie bereikt dankzij een specifieke luchtvervoerovereenkomst uit 2002. Andere landen werden uitgenodigd om aan het project deel te nemen.

De EU streeft ernaar de Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte verder te ontwikkelen op basis van twee belangrijke concepten: dat van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt en dat van de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst.

Het concept van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt wordt toegepast met betrekking tot de landen die al bij het pan-Europese institutionele kader voor de luchtvaart zijn betrokken, zoals de landen van de Westelijke Balkan, en die begonnen zijn met hun regelgeving in overeenstemming te brengen met de EU-regels via deelname aan organisaties als Eurocontrol.

¹ COM(2012) 556.

De Europese Commissie kent aan die landen een hoge prioriteit toe wegens economische en luchtvaartpolitieke redenen, maar ook als sectorale bijdrage aan het nabuurschapsbeleid van de EU. Het uiteindelijke doel is de EU en haar partners langs haar oostelijke en zuidelijke grenzen samen te brengen teneinde dezelfde marktregels te delen.

Het luchtvaartbeleid van de EU ten aanzien van partnerlanden is gebaseerd op een tweeledige agenda. Enerzijds moeten nieuwe marktkansen worden gecreëerd en anderzijds moet een geharmoniseerd regelgevingskader tot stand worden gebracht. Zoals de Europese Commissie al heeft benadrukt in haar mededeling ‘Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap’², is deze tweeledige agenda niet alleen een theoretisch model, maar ook een praktische constructie die het mogelijk maakt de luchtvervoerovereenkomsten af te stemmen op de specifieke kenmerken van een bepaalde situatie.

Partners uit de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte hebben een groot ontwikkelingspotentieel. Luchtvervoer kan een belangrijke katalysator zijn voor het verwezenlijken van dat potentieel.

4. Ontstaan van de overeenkomst

In oktober 1996 verleende de Raad een mandaat aan de Europese Commissie om een multilaterale overeenkomst te sluiten met op dat ogenblik tien kandidaat-lidstaten van de EU, alsook met IJsland en Noorwegen. De onderhandelingen werden in 2002 stopgezet.

Op 10 december 2004 gaf de Raad van Ministers aan de Europese Commissie de toelating om onderhandelingen te openen met acht landen van Zuidoost-Europa en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK). De uitbreiding van het mandaat tot het Balkangebied betekende een belangrijke stap voorwaarts.

De onderhandelingen gingen van start op 31 maart 2005. Na twee plenaire vergaderingen en één ronde van bilaterale gesprekken met de respectieve partnerlanden, bereikten de verdragspartijen op 20 december 2005 overeenstemming over de ontwerptekst. Die tekst was aanzienlijk vereenvoudigd ten opzichte van die over dewelke vanaf 1996 werd onderhandeld. Zo werden bepalingen over mededinging overgeheveld naar de stabilisatie- en associatieovereenkomsten die de EU sloot met de betrokken landen.

Op 9 juni 2006 namen de Raad en de vertegenwoordigers van de EU-lidstaten in het kader van de Raad bijeen, een besluit³ aan inzake de ondertekening en de voorlopige toepassing van de overeenkomst.

5. Doel en belang van de overeenkomst

De EU streeft naar de totstandbrenging van een uitgebreide Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte waarin haar buurlanden worden opgenomen. De Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte strookt met de ruimere doelstellingen van het beleid en is, samen met de uitgebreide luchtvervoerovereenkomsten met belangrijke mondiale partners en horizontale overeenkomsten, een cruciaal onderdeel van dat beleid.

De voorliggende overeenkomst heeft tot doel de buurlanden in Zuidoost-Europa op te nemen in de bestaande interne luchtvaartmarkt van de EU die op het ogenblik van de start van de onderhandelingen bestond uit de toenmalige 25 EU-lidstaten, Noorwegen en IJsland.

² COM(2005) 79.

³ Besluit 2006/682/EG, Publicatieblad L 285 van 16 oktober 2006.

De betrokken landen van Zuidoost-Europa zullen de luchthavenwetgeving van de EU (het ‘acquis van de Europese Unie’) volledig toepassen. Van zodra het acquis volledig ten uitvoer is gelegd, krijgen luchtvaartmaatschappijen van de ECAA vrije toegang tot de uitgebreide Europese interne luchtvaartmarkt. De overeenkomst verleent luchtvaartmaatschappijen van alle partijen toegang tot directe verbindingen tussen hun eigen grondgebied en dat van de andere partijen. Andere rechten zijn gekoppeld aan de afronding van specifieke in de overeenkomst vastgelegde overgangsmaatregelen van de respectieve geassocieerde partijen. Deze regelingen verschillen van partij tot partij.

De overeenkomst zal nieuwe mogelijkheden creëren in een markt die meer dan 500 miljoen inwoners telt. Tezelfdertijd zal de overeenkomst zorgen voor gelijke hoge normen inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart door een uniforme toepassing van regels. De luchtvaarttrafiek zal aanzienlijk toenemen en er zullen ruimere mogelijkheden ontstaan voor het bedrijfsleven en de consumenten, vooral omdat het toerisme een belangrijke groeipool is in de kustgebieden van de betrokken landen. Met zijn groot aantal luchthavens biedt de regio nog verdere groeikansen waardoor betaalbaar luchtvervoer voor steeds meer mensen bereikbaar wordt. Bovendien zal de overeenkomst kapitaalstromen van beide kanten vergemakkelijken door de versoepeling van de in bilaterale overeenkomsten vastgelegde regels inzake eigendom en zeggenschap.

De Europese Commissie stelt in haar mededeling van 1 oktober 2008 over “een Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010 – voortgangsverslag”⁴ dat meer dan twee jaar na de ondertekening van de voorliggende overeenkomst en de Euromediterrane luchtvervoersovereenkomst met Marokko, haar ervaringen met de tenuitvoerlegging van de Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte over het algemeen positief zijn. De overeenkomsten hebben bijgedragen tot snelle veranderingen in de luchtvaartsector van de partnerlanden en tot een stijging van het aantal passagiers en luchtvaartmaatschappijen die op nieuwe routes vliegen.

6. Vlaamse bevoegdheden in de overeenkomst

Overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI), zoals gewijzigd, zijn de gewesten krachtens artikel 6, §1, X, 7°, bevoegd voor “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”. Punt A van bijlage I over markttoegang en aanvullende rechten vermeldt een aantal besluiten van de EU die van toepassing zijn krachtens de overeenkomst.

De bevoegdheid tot grondafhandeling wordt geregeld door het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens (Belgisch Staatsblad, BS 7 maart 2000) waarin zowel regels zijn opgenomen in verband met zelfafhandeling als in verband met grondafhandelingsdiensten. Dit besluit houdt de omzetting in van de Europese richtlijn 96/67/EG.

De ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 (BS 31 december 2003) en 13 maart 2009 (BS 8 april 2009) stellen de luchthavenvergoedingen vast voor respectievelijk de luchthavens van Oostende en Antwerpen. De aangerekende luchthavenvergoedingen (gebruikerslasten) mogen niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat zij voor de lasten wordt aangeslagen.

Punt E van bijlage I over milieubescherming behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II, BWHI, eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

⁴ COM(2008) 596.

Bepaalde verdragsartikelen betreffen een federale bevoegdheid, maar de gewesten moeten op basis van artikel 6, §3, 6°, BWHI, worden betrokken voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en voor de rechten die er betrekking op hebben.

Ook de verdragsartikelen 11 en 12 over de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart vormen een federale bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 6, §4, 4°, BWHI, inzake het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, moeten ook hier de gewesten worden betrokken.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

De overeenkomst telt 34 artikelen en vijf bijlagen.

In de preambule erkennen de verdragspartijen het geïntegreerde karakter van de internationale burgerluchtvaart. Zij wensen een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte tot stand te brengen die is gebaseerd op wederzijdse toegang tot de luchtvervoermarkten en de vrijheid van vestiging, onder gelijke mededingingsvoorwaarden en eerbiediging van dezelfde regels, in het bijzonder met betrekking tot veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale harmonisatie en leefmilieu. De verdragspartijen wijzen op de noodzaak om de regels van de ECAA na te leven, maar zijn er zich van bewust dat zulks niet in één stap kan worden gerealiseerd. De partijen benadrukken ook dat de luchtvaartmaatschappijen niet mogen worden gediscrimineerd bij het verwerven van de toegang tot luchtvervoersinfrastructuur.

Doel en beginselen

Artikel 1 schetst het doel van de overeenkomst: een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte tot stand brengen. De overeenkomst legt de regels vast die tussen de verdragspartijen van toepassing zijn. Deze regels omvatten de bepalingen die zijn opgenomen in de in bijlage I genoemde wetgeving. De verdragsbepalingen zijn van toepassing voor zover zij betrekking hebben op het luchtvervoer of een in bijlage I genoemd aanverwant onderwerp.

Artikel 2 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

Artikel 3 verwijst naar de overname van het relevante acquis door de Balkanlanden, waarbij de nadruk wordt gelegd op de draagwijdte van het dwingend karakter in de zin van het recht van de Unie. Het artikel stelt dat de toepasselijke bepalingen van de besluiten die worden bedoeld of zijn vervat in bijlage I of in beschikkingen van het gemengd comité, de verdragspartijen verbinden en deel uitmaken van of worden opgenomen in hun interne rechtsorde. Een besluit dat overeenstemt met een EG-verordening, wordt opgenomen in de interne rechtsorde van de verdragspartijen. Een met een EG-richtlijn overeenstemmend besluit geeft de overheid van de verdragspartijen de vrijheid om de vorm en wijze van toepassing te kiezen.

Artikel 4 verplicht de verdragspartijen om alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de uitvoering van de overeenkomst te waarborgen. De verdragspartijen mogen evenmin de verwezenlijking van de doelstellingen van de overeenkomst belemmeren.

Artikel 5 stipuleert dat de verdragsbepalingen de betrekkingen tussen de verdragsluitende staten en de landen van de EER niet mogen aantasten. De overeenkomst die het voordeel van de eengemaakte markt uitbreidt tot IJsland en Noorwegen, blijft verder van toepassing voor de bestaande luchtvaartrelaties tussen deze twee landen en de EU-lidstaten.

Non-discriminatie

Artikel 6 verbiedt elke discriminatie op grond van nationaliteit in het kader van de toepassing van de overeenkomst door de verdragspartijen. Dit verbod vloeit voort uit het streven naar de oprichting van een gemeenschappelijk luchtruim, gestoeld op de vrije markttoegang, de vrijheid van vestiging en eerlijke concurrentievoorwaarden.

Recht van vestiging

De artikelen 7 tot 10 bepalen de voorwaarden waaronder de vrijheid van vestiging op het grondgebied van de verdragspartijen is verzekerd. Krachtens deze bepalingen zijn de Europese vervoerders gemachtigd om zich niet alleen te vestigen op het grondgebied van één van de Balkanlanden, maar eveneens op het grondgebied van elke andere lidstaat, teneinde alle verdragspartijen bij deze overeenkomst te bedienen.

Artikel 7 verbiedt beperkingen van de vrijheid van vestiging voor onderdanen van een EU-lidstaat of een ECAA-partner. De vrijheid van vestiging omvat de toegang tot werkzaamheden en de uitoefening daarvan, alsmede de oprichting en het beheer van ondernemingen.

Artikel 8 stelt vennootschappen die zijn opgericht in overeenstemming met de wetgeving van een EU-lidstaat of een ECAA-partner en hun hoofdvestiging binnen de ECAA hebben, gelijk met natuurlijke personen die onderdaan zijn van een EU-lidstaat of een ECAA-partner.

Artikel 9 stelt dat de bepalingen van de artikelen 7 en 8 niet van toepassing zijn op werkzaamheden ter uitoefening van het openbaar gezag op het grondgebied van een verdragspartij. Die bepalingen en de uit hoofde daarvan genomen maatregelen, doen niets af aan de toepasselijkheid van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de verdragspartijen inzake toelating, verblijf en arbeid, of waarbij een bijzondere regeling is vastgesteld voor vreemdelingen die uit hoofde van de openbare orde, de openbare veiligheid en de volksgezondheid zijn gerechtvaardigd.

Artikel 10 bepaalt dat, onverminderd meer gunstige bepalingen in bestaande overeenkomsten en in het kader van de voorliggende overeenkomst, de verdragspartijen kwantitatieve beperkingen en maatregelen van gelijke werking afschaffen die van toepassing zijn op de overbrenging van materieel dat een luchtvaartmaatschappij in staat moet stellen de luchtvervoersdiensten voort te zetten. De verdragspartijen kunnen die overbrenging verbieden of beperken indien zij een gevaar zou kunnen betekenen voor de bescherming van de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven, of voor de bescherming van de intellectuele, industriële en commerciële eigendom. De verboden of beperkingen mogen evenwel geen middel zijn tot discriminatie noch een verkapte beperking van de handel.

Veiligheid en beveiliging van de luchtvaart

De artikelen 11 en 12 bepalen de voorwaarden waarbinnen de verhoogde niveaus van veiligheid en beveiliging zijn gewaarborgd door de toepassing van de overeenkomst.

Artikel 11 gaat over de veiligheidsnormen waaraan geregistreerde vliegtuigen moeten voldoen en over platforminspectie in en rond het vliegtuig. Een verdragspartij kan vragen overleg te plegen over de veiligheidsnormen die een andere partij hanteert. Geen enkele verdragsbepaling kan zo worden uitgelegd dat zij voor een bevoegde burgerluchtvaartinstantie een beletsel vormt om onverwijld de nodige maatregelen te treffen wanneer zij vaststelt dat een product of dienst niet voldoet aan de vastgestelde minimumnormen.

Artikel 12 verplicht de verdragspartijen om op hun luchthavens toezicht te houden op de beveiliging van de luchtvaart. Op verzoek verlenen de partijen elkaar bijstand om wederrechtelijke daden of andere veiligheidsdreigingen voor de burgerluchtvaart te voorkomen. Een geassocieerde partij kan aan een inspectie door de Europese Commissie worden onderworpen.

Luchtverkeersbeheer

Artikel 13 beschrijft gedetailleerd de gevolgen van de overeenkomst op het vlak van luchtverkeersbeheer en de uitbreiding van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim met de Balkanlanden. De verdragspartijen moeten samenwerken inzake het luchtverkeersbeheer met het doel het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim uit te breiden tot de ECAA teneinde de veiligheidsnormen en de efficiëntie van de luchtverkeersnormen te verhogen, de capaciteit te optimaliseren en vertragingen tot een minimum te beperken. De verdragspartijen nemen maatregelen om hun institutionele structuren aan te passen aan het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim door bevoegde nationale toezichthoudende instanties aan te wijzen of in te stellen. De EU betreft de geassocieerde partijen bij elk operationeel initiatief op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit in het kader van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. De EU ziet erop toe dat de geassocieerde leden worden betrokken bij de ontwikkeling van een Air Traffic Master Plan (ATM-masterplan) in het kader van het programma van de Commissie inzake de technische implementatie van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim (SESAR).

Mededinging

Artikel 14 verwijst naar de relevante bepalingen van de EU-regelgeving inzake mededingingsrecht en staatssteun. De Balkanlanden dienen deze regelgeving zodanig over te nemen dat zij eerlijke en rechtvaardige concurrentievoorwaarden kunnen waarborgen voor de luchtvaartmaatschappijen van de verdragsluitende partijen. Volgens dit artikel gelden de regels inzake mededinging en staatssteun die in overeenkomsten tussen twee of meer verdragspartijen zijn opgenomen, tussen die partijen.

Handhaving

Artikel 15 geeft de rechten weer die voortvloeien uit de overeenkomst en die voor een nationale rechtbank afdwingbaar zijn. Het bevestigt eveneens de exclusieve bevoegdheid van het Hof van Justitie van de Europese Unie voor kwesties die betrekking hebben op de rechtsgeldigheid van de beslissingen die de Europese instellingen op grond van de overeenkomst nemen. De EU-instellingen zijn bevoegd om vergunningen te verlenen.

Interpretatie

Artikel 16 gaat over de interpretatie van de verdragsbepalingen en de in bijlage I genoemde besluiten. Besluiten en beslissingen van het Hof van Justitie en van de Europese Commissie hebben voorrang.

Nieuwe wetgeving

Artikel 17 biedt de verdragspartijen de mogelijkheid om eenzijdig nieuwe wetgeving op het gebied van het luchtvervoer of een daarmee samenhangend gebied aan te nemen of hun bestaande wetgeving te wijzigen. Geassocieerde partijen nemen dergelijke wetgeving slechts aan wanneer zij in overeenstemming is met de overeenkomst. De partijen stellen via het gemengd comité de andere partijen in kennis van nieuwe of aangepaste wetgeving. Het gemengd comité kan op verzoek binnen de twee maanden een gedachtewisseling organiseren over de implicaties van de nieuwe of gewijzigde wetgeving.

Gemengd comité

Artikel 18 voorziet de oprichting en werking van een gemengd comité dat verantwoordelijk is voor het beheer van de overeenkomst en zorgt voor de goede uitvoering ervan. Het gemengd comité kan besluiten werkgroepen in te stellen die het comité kunnen bijstaan bij de uitoefening van zijn taken.

Artikel 19 legt het bindend karakter vast van besluiten van het gemengd comité. Een verdragspartij wordt verplicht om maatregelen te nemen en het gemengd comité daarvan in kennis te stellen.

Regeling van geschillen

Artikel 20 stelt dat geschillen inzake de toepassing of interpretatie van de overeenkomst, worden voorgelegd aan het gemengd comité, behalve in gevallen waarvoor de overeenkomst specifieke procedures vaststelt. Indien het gemengd comité er niet in slaagt binnen de vier maanden een oplossing te vinden, kunnen de partijen de zaak voorleggen aan het Hof van Justitie dat een definitieve en bindende uitspraak doet. Ondertussen kan een partij vrijwaringsmaatregelen treffen.

Vrijwaringsmaatregelen

Artikel 21 beperkt de vrijwaringsmaatregelen naar reikwijdte en duur. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van de overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.

Artikel 22 verplicht een partij die overweegt vrijwaringsmaatregelen te treffen, de andere partijen daarvan via het gemengd comité in kennis te stellen. De partijen plegen overleg in het gemengd comité om een aanvaardbare oplossing te vinden.

Openbaarmaking van informatie

Artikel 23 verbiedt onder de geheimhoudingsplicht vallende informatie openbaar te maken, met name over ondernemingen, hun handelsbetrekkingen of de elementen van hun kostprijs.

Derde landen en internationale organisaties

De artikelen 24 tot 26 handelen over de mogelijkheid van een verdere ontwikkeling van de overeenkomst als gevolg van de eventuele aansluiting van de verdragspartijen bij een internationale organisatie of bij een andere internationale overeenkomst.

Artikel 24 bepaalt dat de verdragspartijen in het kader van het gemengd comité overleg plegen over luchtvervoervraagstukken die tot het werkterrein van internationale organisaties behoren, over de aspecten van mogelijke ontwikkelingen in de betrekkingen tussen de partijen en derde landen op het vlak van het luchtvervoer, alsmede over de werking van de voornaamste onderdelen van gesloten overeenkomsten.

De artikelen 25 en 26 beschrijven het doel van het overleg. Het voornaamste doel is vaststellen of de betrokken vraagstukken problemen van gemeenschappelijk belang doen ontstaan, of de activiteiten van de verdragspartijen in de betrokken internationale organisatie moeten worden gecoördineerd, welke eventuele andere aanpak passend is, of onderzoeken en nagaan welke aanpak wenselijk is.

Overgangsbepalingen

Artikel 27 stelt dat in de protocollen de overgangsregelingen en bijbehorende termijnen zijn opgenomen die van toepassing zijn tussen de EU en haar lidstaten, enerzijds, en de betrokken geassocieerde partij, anderzijds. In de betrekkingen tussen Noorwegen of IJsland en een geassocieerde partij zijn dezelfde voorwaarden van toepassing. Tijdens de overgangsperioden worden de relevante elementen van de luchtvervoerregeling tussen twee geassocieerde partijen vastgesteld op basis van het meest restrictieve van de twee protocollen die betrekking hebben op de geassocieerde partijen in kwestie. De EU voert in samenwerking met de betrokken geassocieerde partij beoordelingen uit voor de geleidelijke overgang van die partij naar de volledige toepassing van de ECAA.

Relatie met bilaterale luchtvervoerovereenkomsten en -regelingen

Artikel 28 bevestigt dat de overeenkomst in de plaats treedt van de relevante normen van bilaterale overeenkomsten die momenteel van kracht zijn en die de luchtvaartrelaties tussen de EU-lidstaten en de betrokken Balkanlanden regelen. Enkel die bepalingen van de bilaterale overeenkomsten die gunstiger waren, blijven van kracht. Op dezelfde wijze zullen de bepalingen van de voorliggende overeenkomst gelden boven die van de akkoorden die al bestonden tussen de Balkanlanden, enerzijds, en IJsland en Noorwegen, anderzijds. Er zijn evenwel uitzonderingen op die regel.

Inwerkingtreding, herziening, beëindiging en andere bepalingen

Volgens artikel 29 treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de dag waarop de EU en haar lidstaten en ten minste één geassocieerde partij hun akten van bekrachtiging of goedkeuring hebben neergelegd bij de secretaris-generaal van de Raad van de EU die als depositaris optreedt. Na die datum treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop een staat zijn akte heeft neergelegd. De EU en haar lidstaten en ten minste één geassocieerde partij kunnen besluiten de overeenkomst voorlopig toe te passen.

Artikel 30 geeft aan dat de overeenkomst op verzoek van een verdragspartij kan worden herzien. Een herziening is er in elk geval vijf jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst.

Artikel 31 voorziet de mogelijkheid om de overeenkomst te beëindigen.

Artikel 32 maakt het mogelijk om de ECAA uit te breiden. Dit artikel onderstreept het evolutieve karakter van de overeenkomst door te voorzien in de mogelijkheid om het voordeel van de verdragsbepalingen uit te breiden naar nieuwe landen.

Artikel 33 bepaalt dat de overeenkomst geldig is, zonder dat hiermee afbreuk wordt gedaan aan de respectieve rechtsopvattingen van Spanje en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot de luchthaven van Gibraltar.

Artikel 34 bepaalt dat de overeenkomst is opgesteld in de officiële talen van de EU en die van de andere verdragspartijen.

Briefwisseling

In een brief aanvaardt de Macedonische regering de overeenkomst, maar heeft zij problemen met de gebruikte benaming 'Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië'. In het antwoord namens de EU en haar lidstaten wordt nota genomen van de brief die de plaats inneemt van de ondertekening. Dit betekent evenwel niet dat de EU en haar lidstaten een andere benaming erkennen.

Bijlagen

De overeenkomst telt vijf bijlagen die er integraal deel van uitmaken.

Bijlage I gaat over de overname van het acquis. Het is een oplistijng van de Europese regelgeving in termen van markttoegang, luchtverkeersbeheer, veiligheid, beveiliging, milieu, sociale wetgeving en bescherming van de consument. De landen die de ECAA-overeenkomst ondertekenen, moeten die regelgeving overnemen.

Bijlage II verduidelijkt de procedureregels die in het kader van de overeenkomst werden gekozen, alsook de gebruikte terminologie.

Bijlage III moet samen worden gelezen met verdragsartikel 14 over het mededingingsrecht. Het is de bedoeling de uitvoeringsmodaliteiten ervan zo nauwkeurig mogelijk te bepalen.

Bijlage IV beschrijft de procedure voor het voorleggen van zaken aan het Hof van Justitie van de EU. Deze bijlage moet samen worden gelezen met verdragsartikel 16 dat de voorrang van het Hof van Justitie op de nationale rechtbanken vastlegt.

De in bijlage V opgenomen protocollen bevatten overgangsbepalingen tussen de EU en haar lidstaten, enerzijds, en de respectieve Balkanlanden, anderzijds, en dus de reglementaire convergentiegraad die is vereist om de Europese markt open te stellen voor elk Balkanland dat partij is bij de overeenkomst. Indien de protocollen inhoudelijk ietwat verschillen, kan de uitvoering verschillen naargelang het betrokken land. Het is immers de bedoeling dat het openstellen van de markt stapsgewijs en voorwaardelijk verloopt in de zin dat er een daadwerkelijke assimilatie moet plaatsvinden van het acquis. De Europese Commissie biedt technische assistentie aan de betrokken landen, en gaat ter plaatse na in welke mate een land zijn wet- en regelgeving in overeenstemming heeft gebracht met het acquis.

In het kader van het toezicht op de voortgang van Kroatië bij de tenuitvoerlegging van het luchtvaartacquis hebben deskundigen van de EU-lidstaten en van de Europese Commissie in november 2009 een beoordelingsbezoek aan dat land gebracht. De resultaten van die beoordeling bevestigden dat Kroatië voldoet aan de voorwaarden voor de afronding van de eerste overgangperiode. Op 9 november 2010 nam de Europese Commissie een voorstel voor een besluit van de Raad aan over de naleving door Kroatië van de voorwaarden voor de afronding van de eerste overgangperiode.

III. PROCEDUREVERLOOP

1. Ondertekening en gemengd karakter

De overeenkomst werd op 9 juni 2006 ondertekend zonder dat zij vooraf werd voorgelegd aan de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB).

In het advies dat hij op 17 april 2012 uitbracht op vraag van de federale minister van Buitenlandse Zaken, wijst de Raad van State op de bevoegdheid van de gewesten. Zoals hoger vermeld zijn de gewesten krachtens artikel 6, §1, X, 7°, BWHI, bevoegd voor “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”. Bovendien heeft punt E van bijlage I betrekking op de bescherming van leefmilieu en meer bepaald op de beperking van de geluidsemissie wat krachtens artikel 6, §1, II, 1°, BWHI, een gewestbevoegdheid is.

Tijdens zijn vergadering van 19 juni 2012 legde de WGV het gemengde karakter van de overeenkomst vast. Zowel de federale overheid als de gewesten oefenen hun bevoegdheden uit.

2. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

In zijn advies 2012/23 van 26 september 2012 verklaart de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) zich akkoord met het ontwerp van instemmingsdecreet.

De Raad wijst op het belang van de overeenkomst – ook voor Vlaanderen – en dit om economische en politieke redenen. De Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte creëert nieuwe kansen door de opening van markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. Bovendien zorgt de samenwerking op het vlak van regelgeving voor een eerlijker speelveld binnen de luchtvaartsector.

De Raad verwijst ook naar ‘Vlaanderen in Actie’ dat Vlaanderen wil omvormen tot een slimme draaischijf waarbinnen de luchthavens een belangrijke schakel vormen.

Volgens de Raad past de overeenkomst binnen de focus die het Vlaamse buitenlands beleid legt op de Westelijke Balkan en de oostelijke buurlanden van de Unie. De overeenkomst kan alvast de economische banden tussen Vlaanderen en deze regio versterken.

De Raad vraagt de Vlaamse overheid om aandacht te besteden aan de besprekingen in de Raad van ministers van de EU over de mandaten die de Europese Commissie ontvangt om te onderhandelen over soortgelijke overeenkomsten.

Tot slot betreurt de Raad dat de afhandeling van de instemmingsprocedure zolang op zich heeft laten wachten waardoor België als één van de laatste EU-lidstaten zijn ratificatieakte zal kunnen neerleggen. Zoals hoger gesteld is het feit dat het gemengd karakter pas zes jaar na de ondertekening werd vastgelegd, daaraan niet vreemd. De gefedereerde overheden konden dan pas hun instemmingsprocedure opstarten.

3. Advies van de Raad van State

De Raad van State maakte geen opmerkingen in het advies met kenmerk 52.135/3 dat hij op 16 oktober 2012 uitbracht.

4. Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

Overeenkomstig artikel 29 treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de dag waarop de EU, haar lidstaten, en minstens één geassocieerde verdragspartij hun akten van bekrachtiging of goedkeuring hebben neergelegd.

De EU, haar lidstaten en minstens één geassocieerde verdragspartij kunnen besluiten vanaf de datum van ondertekening de overeenkomst voorlopig toe te passen. België heeft ter gelegenheid van de ondertekening verklaard dat het de overeenkomst slechts voorlopig kan toepassen nadat het de depositaris ervan in kennis heeft gesteld dat zijn instemmingsprocedure is afgerond.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS



**Voorontwerp van decreet 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,
ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw
en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam
van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te
dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. 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, ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. 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, ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel, 21 december 2012.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS