

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

6 maart 2009

ONTWERP VAN DECREET

**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**

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE BESPREKING

1. Totstandkoming van de overeenkomst

Nadat het Europees Hof van Justitie de bilaterale luchtvaartakkoorden tussen de Verenigde Staten (VS) en acht lidstaten van de Europese Unie (EU), waaronder België, vernietigd had wegens hun onverenigbaarheid met het Europese gemeenschapsrecht, kreeg de Europese Commissie op 5 juni 2003 een mandaat om namens de EU onderhandelingen over een luchtvaartovereenkomst aan te knopen met de VS. De onderhandelingen werden opgestart tijdens de top tussen de EU en de VS die in juni 2003 plaatsvond. Er werden 11 onderhandelingsrondes gehouden.

De onderhandelingen liepen vertraging op omdat in de VS verzet rees tegen de grotere controle die buitenlanders zouden kunnen krijgen over Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen.

Na nieuwe onderhandelingen werd de ontwerptekst uiteindelijk op 2 maart 2007 geparafeerd. Op 14 maart 2007 nam het Europees Parlement een resolutie aan die door de Vervoerscommissie ingediend werd. De parlementsleden spraken hun tevredenheid uit over de clausules met betrekking tot eigendom, investering en zeggenschap, over franchising en het gebruik van merken en over de openstelling van het 'Fly America Programme' voor Europese luchtvaartmaatschappijen. Zij betreurden echter dat men op het vlak van cabotage (binnenlands vervoer door buitenlandse transporteurs) niet verder gekomen is, en dat de mogelijkheid voor Europese maatschappijen om daadwerkelijk zeggenschap uit te oefenen over een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij nog steeds beperkt blijft. Het Europees Parlement toonde zich tevreden met het voorstel van de Commissie om de luchtvaart op te nemen in het Europese stelsel voor handel in emissierechten, teneinde het effect van de luchtvaartsector op de klimaatverandering te verminderen.

Op 22 maart 2007 keurde de Raad voor transport, telecommunicatie en energie de ontwerpovereenkomst goed.

2. Belang van de overeenkomst

Artikel 25 stelt dat de partijen overeenkomen om de overeenkomst toe te passen met ingang van 30

maart 2008. Vanaf die datum is het trans-Atlantische luchtruim geliberaliseerd. Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen kunnen van om het even welke luchthaven in de EU naar om het even welke luchthaven in de VS vliegen. Voordien konden enkel nationale luchtvaartmaatschappijen dergelijke vluchten uitvoeren. Ook voor Zaventem zou het aantal trans-Atlantische vluchten kunnen toenemen.

De overeenkomst vervangt de bestaande bilaterale overeenkomsten die de lidstaten gesloten hadden. Zij is van groot politiek en economisch belang en moet ten goede komen aan de passagiers, aan de luchtvaartmaatschappijen, aan de Europese Gemeenschap (EG) en haar lidstaten, aan de VS en aan de volledige trans-Atlantische economie.

De Europese Commissie verwacht enkel voordelen van de overeenkomst. De Commissie rekent op een sterke groei van het passagiers- en goederenverkeer en tienduizenden nieuwe jobs aan beide kanten van de Atlantische Oceaan. Bovendien zal een open luchtruim leiden tot lagere prijzen.

3. Inhoud

De partijen bij de overeenkomst (de VS, enerzijds, de EU-lidstaten en de EG, anderzijds) wensen een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering. Zij willen alle sectoren van de luchtvervoerindustrie het voordeel geven van een geliberaliseerde overeenkomst. De veiligheid en de beveiliging in het internationale luchtvervoer moet in de hoogste mate verzekerd worden. De partijen bevestigen ook het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid. Tenslotte willen zij wereldwijd een precedent scheppen ter bevordering van de voordelen van liberalisering in deze cruciale economische sector.

4. Vlaamse bevoegdheden

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".

Overeenkomstig artikel 6, §3, van dezelfde bijzondere wet is de federale overheid bevoegd voor:

- “4° de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen, havens, waterwegen, dijken, luchthavens en vliegvelden;
- 6° het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en de rechten die er betrekking op hebben.”.

Voor deze aangelegenheden moet de federale overheid overleg plegen met de gewesten.

Overeenkomstig artikel 6, §4, van dezelfde bijzondere wet is de federale overheid bevoegd voor:

- “3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen;
- 4° 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.”.

Voor deze aangelegenheden is de federale overheid verplicht om de gewestregeringen erbij te betrekken als er een nieuwe regelgeving tot stand gebracht wordt.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

Bij de beoordeling of de overeenkomst een gemengd karakter heeft, zijn vooral de verdragsartikelen 3, 10, 11, 12 en 15 van belang.

Met betrekking tot de bepalingen van verdragsartikel 3, kent het directoraat-generaal Luchtvaart de verkeersrechten toe. Dit gaat dus om een federale bevoegdheid op grond van artikel 6, §3, 6°, BWHI. Op basis van artikel 6, §1, X, 7°, zijn de uitbaters van de regionale luchthavens evenwel bevoegd voor de operaties aan de grond.

Wat verdragsartikel 8 betreft, wordt het luchtwaardigheidscertificaat overeenkomstig de huidige reglementering gecontroleerd door het land waar dit toegekend is. Als er in België certificaten toegekend worden, is dit door het directoraat-generaal Luchtvaart. Het betreft hier dus geen gewestelijke bevoegdheid.

Daarentegen wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling (verdragsartikel 10) 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 opgenomen zijn in verband met zelfafhandeling als in verband met grondafhandelingsdiensten. Dit besluit houdt de omzetting in van de Europese richtlijn 96/67/EG.

Wat de verdragsartikelen 11 en 12 betreft, zijn er de ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 (BS 31 december 2003) en 1 juni 2006 (BS 13 juni 2006) die de luchthavenvergoedingen vaststellen voor respectievelijk de luchthavens van Oostende en Antwerpen.

De aangerekende luchthavenvergoedingen (gebruikerslasten) mogen niet minder gunstig zijn dan de meest gunstige voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat zij voor de lasten aangeslagen worden (artikel 12).

Wat verdragsartikel 15 in verband met het milieu betreft, behoren milieumaatregelen uiteraard eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1 geeft een aantal begripsomschrijvingen. ‘Overeenkomst’ betekent de overeenkomst zelf, de bijlagen en het aanhangsel, alsmede eventuele wijzigingen hiervan. Onder ‘luchtvervoer’ wordt verstaan het vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, lading en post, gescheiden of gecombineerd, dat tegen vergoeding of te huur aan het publiek aangeboden wordt.

Volgens artikel 2 geven de partijen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij een eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging bij het aanbieden van het integrale luchtvervoer waarop de overeenkomst betrekking heeft.

In artikel 3 zijn de rechten van de partijen en van de luchtvaartmaatschappijen opgenomen. Elke partij verleent de andere partij volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

- het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

- het recht om internationaal luchtvervoer te verzekeren tussen verschillende vliegvelden;
- de overige in de overeenkomst gespecificeerde rechten.

Elke luchtvaartmaatschappij kan naar keuze:

- vluchten in één of beide richtingen exploiteren;
- verschillende vluchtnummers combineren;
- achterliggende, tussenliggende en verder gelegen vliegvelden en vliegvelden op het grondgebied van de partijen bedienen in elke combinatie en in iedere volgorde;
- landingen overslaan;
- op elk vliegveld de transfer van verkeer van een vliegtuig naar een ander vliegveld doen plaatsvinden;
- verder gelegen vliegvelden bedienen zonder verandering van vliegtuig of vluchtnummer en die diensten aanbieden en bekendmaken als doorgaande diensten;
- een tussenlanding maken;
- doorvoervluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij;
- het verkeer op hetzelfde vliegtuig combineren.

Elke partij laat iedere luchtvaartmaatschappij vrij in de bepaling van frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer. Er is in principe – als voldaan wordt aan de voorwaarden – geen beperking met betrekking tot het veranderen van type vliegtuig of het aantal gebruikte vliegtuigen.

Geen enkele bepaling van de overeenkomst geeft Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het recht op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht of post op te nemen die bestemd zijn voor een ander vliegveld in die lidstaat (cabotage). Hetzelfde geldt voor Europese maatschappijen in de VS. De toegang van de Europese maatschappijen tot door de Amerikaanse regering verworven vervoer, wordt geregeld in bijlage 3.

Artikel 4 gaat over het verlenen van vergunningen aan luchtvaartmaatschappijen. Een aanzienlijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappijen moet berusten bij

de VS, respectievelijk (een) EU-lidsta(a)t(en), hun onderdanen of beiden. Bovendien moet de luchtvaartmaatschappij een vergunning gekregen hebben als Amerikaanse, respectievelijk Europese maatschappij en haar hoofdkantoor moet gevestigd zijn op het grondgebied van de VS, respectievelijk de EG. De luchtvaartmaatschappijen moeten in staat zijn te voldoen aan de in de wet- en regelgeving voorgescreven voorwaarden en zij moeten de bepalingen inzake veiligheid en beveiliging toepassen.

Artikel 5 bepaalt dat elke partij de exploitatie- of technische vergunningen kan intrekken, opschorten of beperken of op een andere wijze de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij kan opschorten of beperken indien niet aan de gestelde voorwaarden voldaan wordt of wanneer een luchtvaartmaatschappij zich niet gehouden heeft aan de wetten en voorschriften van die partij.

Artikel 6 legt de partijen op uitvoering te geven aan de bepalingen van bijlage 4 in de besluiten die zij nemen krachtens hun respectieve wetten en voorschriften betreffende eigendom, investering en zeggenschap.

Volgens artikel 7 moeten de wetten en voorschriften betreffende de toelating tot of het vertrek van vliegtuigen of betreffende de exploitatie en het besturen van die vliegtuigen zolang zij zich op het grondgebied van een partij bevinden, toegepast worden op en nageleefd worden door die vliegtuigen. Ook de wetten en voorschriften met betrekking tot de toelating tot of het vertrek van passagiers, bemanning of vracht gelden.

Artikel 8 handelt over de wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de afgegeven of geldig verklaarde vergunningen. De bevoegde overheden van een partij kunnen om overleg met andere bevoegde overheden verzoeken over de veiligheidsnormen met betrekking tot luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartmaatschappijen die onder toezicht van die overheden staan. Dat overleg moet binnen 45 dagen na het verzoek plaatsvinden.

Artikel 9 regelt de te nemen veiligheidsmaatregelen. De partijen bevestigen dat hun onderlinge plicht om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden een integrerend deel van de overeenkomst vormt. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht in hun algemeenheid te beperken, handelen de partijen volgens een aantal internationale overeenkomsten. De partijen

verlenen elkaar desgevraagd hulp om elke bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart het hoofd te bieden. In hun onderlinge betrekkingen gedragen de partijen zich overeenkomstig de veiligheidsnormen voor de luchtvaart en de passende aanbevolen praktijken die vastgesteld zijn door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Elke partij zorgt ervoor dat doeltreffende maatregelen getroffen worden ter bescherming van vliegtuigen en ter inspectie van passagiers, bemanning, bagage, vracht en proviand. Die maatregelen moeten afgestemd zijn op de toegenomen dreiging tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart.

Niets in het artikel vormt een beperking van de bevoegdheid van een partij om een vliegtuig de toegang tot haar grondgebied te ontzeggen. Een partij kan ook noodmaatregelen treffen om een specifieke bedreiging van haar veiligheid het hoofd te bieden. De partijen streven naar onderling verenigbare praktijken en normen als middel om de veiligheid te verhogen en de verschillen in regelgeving zoveel mogelijk te beperken. Een partij die overweegt noodmaatregelen te treffen, moet de mogelijke nadelige gevolgen voor het luchtvervoer inschatten. Wanneer zich een incident voordoet of dreigt voor te doen, verlenen de partijen elkaar bijstand door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te treffen die een snelle en veilige beëindiging van het incident of de dreiging beogen. Wanneer een partij gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de andere partij de veiligheidsvoorschriften niet naleeft, kunnen de bevoegde overheden overleg vragen. Zij kunnen ook afspreken welke luchthavens wanneer moeten beoordeeld worden en zij leggen een procedure vast voor het evalueren van de resultaten.

Artikel 10 geeft aan de luchtvaartmaatschappijen van elke partij het recht om op het grondgebied van de andere partij:

- kantoren te vestigen en er gespecialiseerd personeel te stationeren;
- zelf in te staan voor haar eigen grondaafhandeling, hetzij door die zelf te doen, hetzij door een plaatselijke bevoorradere te kiezen;
- luchtvervoer te verkopen;
- plaatselijke inkomsten in te wisselen en zonder beperkingen of belastingen over te maken, tenzij dit niet strookt met de wetgeving;

- plaatselijke uitgaven in de valuta van het land in kwestie te betalen;
- samenwerkingsovereenkomsten te sluiten met andere luchtvaartmaatschappijen of een aanbieder van vervoer over land of zee in een willekeurig land;
- franchise- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen: bijlage 5 is van toepassing op die overeenkomsten;
- overeenkomsten te sluiten voor de levering van vliegtuigen met bemanning voor internationaal luchtvervoer;
- gebruik te maken van alle oppervlaktevervoer voor vracht.

Artikel 11 voorziet in een wederzijdse vrijstelling van invoerbeperkingen, belastingen op onroerende goederen en vermogens, douanerechten, accijnzen en soortgelijke kosten en lasten voor het door de luchtvaartmaatschappij benodigde materiaal zoals brandstof, reserveonderdelen en artikelen die verkocht worden aan boord van het vliegtuig.

Overeenkomstig artikel 12 moeten de gebruikerslasten opgelegd door de plaatselijke overheden of bevoegde instanties, gerechtvaardigd, evenredig en niet-discriminatoir zijn. Die lasten mogen niet minder gunstig zijn dan de meest gunstige voorwaarden die elke andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het ogenblik dat zij voor de lasten aangeslagen wordt. De lasten mogen de kosten niet te boven gaan en zij mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten.

Artikel 13 stelt dat de luchtvaartmaatschappijen de prijzen voor de vliegtickets vrij mogen bepalen. De prijs die voorgesteld wordt door een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij voor luchtvervoer vanaf het vliegveld van een EU-lidstaat naar dat in een andere lidstaat, moet in overeenstemming zijn met verordening (EEG) nr. 2409/92 van 23 juli 1992 of een latere verordening die niet meer beperkend is.

Artikel 14 legt een mechanisme vast voor het tegengaan van de nadelige gevolgen van overheidssubsidies of -tussenkomsten. Een partij die van oordeel is dat die overheidssteun nadelig zal zijn voor haar luchtvaartmaatschappijen, kan een opmerking maken aan de steun verlenende partij of een bijeenkomst van het Gemengd Comité vragen.

Artikel 15 verplicht de partijen rekening te houden met de bescherming van het leefmilieu bij het uittekenen van hun luchtvaartbeleid. Elke partij moet de mogelijke nadelige gevolgen evalueren en verzachten. De milieunormen die in de bijlage opgenomen zijn, moeten gevolgd worden bij de vaststelling van milieumaatregelen tenzij er mededeling gedaan is van verschillen. Een partij die meent dat milieumaatregelen problemen kunnen opleveren, kan ook hier om een bijeenkomst van het Gemengd Comité vragen.

Volgens artikel 16 bevestigen de partijen het belang van consumentenbescherming, waarbij elke partij kan vragen om problemen te bespreken in het Gemengd Comité.

Artikel 17 gaat over geautomatiseerde boekingsystemen (CRS). Verkopers van CRS kunnen hun systemen invoeren, in stand houden en vrij ter beschikking stellen van reisbureaus of touroperators op voorwaarde dat die systemen voldoen aan de wettelijke voorschriften van de partij in kwestie.

Artikel 18 regelt de werking van het Gemengd Comité dat bestaat uit vertegenwoordigers van de partijen. Het komt ten minste eenmaal per jaar samen voor overleg over de overeenkomst en over de toetsing van de tenuitvoerlegging. Een partij kan ook om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken om oplossingen te vinden voor vragen betreffende de interpretatie of de toepassing van de overeenkomst. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking ook op verschillende vlakken en het zal een voorstel uitwerken met betrekking tot de voorwaarden en procedures waaraan derde landen moeten voldoen om tot de overeenkomst te kunnen toetreden. Het Gemengd Comité werkt op basis van consensus.

Artikel 19 gaat over de regeling van geschillen over de toepassing of de uitlegging van de overeenkomst via arbitrage. Geschillen die niet door het Gemengd Comité kunnen opgelost worden, kunnen verwezen worden naar een persoon of orgaan. Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, wordt het geschil op verzoek van één van de partijen onderworpen aan arbitrage. Er wordt een scheidsrecht samengesteld dat bestaat uit drie scheidsrechters. Elke partij benoemt een scheidsrechter en die wijzen een derde persoon aan die als voorzitter van het scheidsrecht zal optreden.

Artikel 20 wijst op het belang van concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen op de trans-Atlantische routes. De partijen bevestigen dat zij hun respectieve mededingingsregels toepassen ter bescherming en bevordering van de mededinging in het algemeen

en niet van individuele concurrenten. Zij erkennen het belang van en bevorderen de samenwerking tussen hun respectieve mededingingsautoriteiten. Het Gemengd Comité wordt jaarlijks geïnformeerd over de resultaten van de samenwerking in het kader van bijlage 2.

Artikel 21 stelt dat de partijen binnen de 60 dagen na de datum van voorlopige toepassing van de overeenkomst, onderhandelingen starten met het oog op de tweede fase in de vrijmaking van het luchtruim. Op de agenda van die onderhandelingen moeten geplaatst worden:

- de verdere liberalisering van de verkeersrechten;
- meer mogelijkheden voor buitenlandse investeringen;
- het effect van milieumaatregelen en beperkingen van de infrastructuur op de uitoefening van de verkeersrechten;
- verdere toegang tot luchtvervoer dat door de overheid gefinancierd wordt;
- levering van vliegtuigen met bemanning.

De partijen toetsen de vooruitgang op weg naar een tweede faseovereenkomst uiterlijk 18 maanden na de start van de onderhandelingen. Indien de partijen binnen 12 maanden na het begin van de toetsing geen overeenkomst bereikt hebben, behoudt elke partij zich het recht voor de in de overeenkomst vastgestelde rechten op te schorten.

Artikel 22 gaat over de verhouding tot andere overeenkomsten. Tijdens de voorlopige toepassing van de overeenkomst, worden de bilaterale overeenkomsten die opgenomen zijn in deel 1 van bijlage 1, opgeschort. Na de definitieve inwerkingtreding van de overeenkomst worden die bilaterale overeenkomsten opgezegd. Indien de partijen partij worden bij een multilaterale overeenkomst of een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie bekrachtigen, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of de overeenkomst moet herzien worden.

Volgens artikel 23 kan een partij te allen tijde de overeenkomst opzeggen door een schriftelijke mededeling langs diplomatieke kanalen aan de andere partij. Die mededeling wordt ook naar de ICAO gestuurd. De overeenkomst houdt dan op te bestaan aan het einde van het verkeersseizoen van de ICAO dat loopt een jaar na de schriftelijke mededeling.

Artikel 24 bepaalt dat de overeenkomst zal geregistreerd worden bij de ICAO.

Artikel 25 legt de datum van de voorlopige toepassing van de overeenkomst vast op 30 maart 2008.

De overeenkomst treedt in werking één maand na de datum waarop de laatste partij meedeelt dat alle interne procedures nageleefd zijn (artikel 26).

BIJLAGEN

Bijlage 1

Deel 1 geeft een overzicht van de bilaterale overeenkomsten tussen de EU-lidstaten en de VS die opgeschort of vervangen worden door de overeenkomst. Voor België betreft het de Luchtvervoerovereenkomst die door uitwisseling van nota's gesloten werd op 23 oktober 1980 en die gewijzigd werd op 22 september en 12 november 1986, 5 november 1993 en 12 januari 1994. De wijziging van 5 september 1995 werd voorlopig toegepast.

Deel 2 stelt dat voor de gebieden die niet vallen onder de definitie van 'grondgebied', de overeenkomsten met Denemarken, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk van toepassing blijven onder de voorwaarden van opgeschorte of vervangen overeenkomsten vermeld in deel 1.

Deel 3 bepaalt dat Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen niet het recht hebben om naar of vanuit vliegvelden in de lidstaten vrachtdiensten te verzorgen die geen deel uitmaken van diensten die de VS bestrijken, behalve naar of vanuit vliegvelden in Tsjechië, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Malta, Polen, Portugal en Slowakije.

Deel 4 is van toepassing op geregeld luchtvervoer en gecombineerde chartervluchten tussen Ierland en de VS vanaf de start van het winterseizoen 2006-2007 van de Internationale Organisatie van Luchttransport (IATA) tot het einde van het winterseizoen 2007-2008.

Bijlage 2 gaat over de samenwerking met betrekking tot mededingingskwesties in de luchtvervoerssector. De samenwerking wordt ten uitvoer gelegd door het Amerikaanse 'Department of Transportation' (DoT) en de Commissie in het kader van hun respectieve functies met betrekking tot de behandeling

van mededingingskwesties in de luchtvervoerssector waarbij de VS en de EG betrokken zijn. De samenwerking moet:

- het wederzijdse begrip over de toepassing van de wetten, procedures en praktijken inzake mededinging verbeteren;
- het begrip bevorderen over de invloed die de ontwikkelingen in de luchtvervoerssector hebben op de mededinging op de internationale luchtvaartmarkt;
- de kans op conflicten bij de toepassing van de mededingingsregels beperken;
- verenigbare regulerende benaderingen van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen bevorderen.

Bijlage 3 handelt over het vervoer dat door de Amerikaanse regering verworven is. Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht passagiers en vracht te vervoeren tussen een vliegveld in de VS en een vliegveld in een EU-lidstaat of tussen twee vliegvelden buiten de VS. Deze bepaling is niet van toepassing op vervoer dat verkregen of gefinancierd wordt door de minister van Defensie of de secretaris-generaal van een militair departement.

Bijlage 4 gaat over het eigendom van, investeringen in en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen. Onderdanen van een lidstaat of lidstaten mogen aandelen van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij in eigendom hebben. Er zijn evenwel twee beperkingen. Enerzijds mogen zij niet meer dan 25% van de aandelen met stemrecht in eigendom hebben en anderzijds is het verboden dat zij de feitelijke zeggenschap over een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij hebben. Onverminderd de algemene beperking dat buitenlanders maximaal 25% van de aandelen met stemrecht in eigendom kunnen hebben, worden eigendom van maximum 25% van de aandelen met stemrecht en/of maximum 49,9% van alle aandelen, noch eigendom van 50% of meer van alle aandelen, niet beschouwd als zeggenschap over een maatschappij. Dergelijke eigendom wordt geval per geval beoordeeld. Amerikaanse onderdanen mogen aandelen van een communautaire luchtvaartmaatschappij in eigendom hebben maar ook hier zijn twee beperkingen. De luchtvaartmaatschappij moet in meerderheid de eigendom zijn van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten en die staten en/of onderdanen moeten de

feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij uitoefenen.

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

Bijlage 5 handelt over de mogelijkheden die luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben om in franchise- en brandingovereenkomsten te stappen.

Gezamenlijke verklaring

De vertegenwoordigers van de VS en van de EG en haar lidstaten bevestigen dat de overeenkomst in andere talen moet geauthentiseerd worden, overeenkomstig ofwel de desbetreffende briefwisseling vóór de ondertekening ofwel bij een besluit van het Gemengd Comité na de ondertekening.

III. PROCEDUREVERLOOP

1. Gemengd karakter en ondertekening

Tijdens zijn vergadering van 19 april 2007 legde de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het gemengde karakter van de overeenkomst vast. Zowel de federale overheid als de gewesten zijn bevoegd. Het verslag van de WGV werd op 9 juli 2008 goedgekeurd door de ICBB.

De vertegenwoordigers van de EU-lidstaten plaatsen hun handtekening onder de overeenkomst op 25 april 2007 tijdens de vergadering van het Comité van Permanente Vertegenwoordigers (Coreper 2). Op 30 april 2007 werd de overeenkomst namens de EG en haar lidstaten ondertekend in Washington ter gelegenheid van de topconferentie tussen de EU en de VS.

2. Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

Op 14 november 2007 sloot het dagelijks bestuur van de SERV zich aan bij het ontwerp van regeringsbeslissing.

Het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) moet niet gevraagd worden, vermits de SERV al advies uitgebracht heeft. Er werden immers afspraken gemaakt dat door de integratie van de MORA in de SERV, de afweging door de SERV en MORA zelf gemaakt wordt of het advies behandeld zal worden in de SERV, de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) of de MORA. In dit geval werd het advies, dat geldig is voor de MORA en de VLC, door de SERV verstrekt.

3. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) bracht zijn advies uit op 30 januari 2009.

De SARiV verwijst naar een studie in opdracht van de Europese Commissie over de positieve gevolgen van het streven naar een Open Luchtvaartruimte tussen de EU en de VS, die men volgens een gefaseerde aanpak wil realiseren. De SARiV meent wel dat de cijfers moeten afgezwakt worden als gevolg van de huidige financieel-economische crisis.

De SARiV meent dat de Overeenkomst een positieve economische impact kan genereren. De versterkte samenwerking tussen de EU en de VS kan ook leiden tot wederzijdse voordelen, onder meer op het vlak van veiligheidsmaatregelen en milieu. De SARiV beklemtoont wel dat de ecologische component tijdens de tweede fase van de 'open skies' onderhandelingen de nodige aandacht moet krijgen. Hij sluit zich aan bij de resolutie van het Europees Parlement waarin de wens uitgesproken wordt om gesprekken te voeren met de VS om het trans-Atlantische luchtvervoer tegen 2012 op te nemen in het Europese stelsel van handel in emissierechten. De aandacht voor de ecologische aspecten sluit volgens de SARiV aan bij de strategische visienota over Vlaamse luchthavens waarbij de klemtoon gelegd wordt op het economische en ecologische evenwicht.

De SARiV denkt ook dat het aantal trans-Atlantische vluchten voor de luchthavens in België, misschien zelfs de kleinere regionale vliegvelden, zou kunnen toenemen. De overeenkomst draagt bovendien bij tot de doelstelling uit de beleidsbrief openbare werken om de luchthaven van Zaventem uit te bouwen als Vlaamse toegangspoort. Ook zal de mogelijke stijging van het luchtverkeer van en naar België en van de Belgische luchtvaartmaatschappijen de luchtvaartindustrie als motor van de economie en het toerisme aanzwengelen.

De SARiV wijst erop dat bij de concretisering van het initiatief ‘Vlaanderen in Actie’ (VIA) de voorliggende overeenkomst mee in rekening moet gebracht worden. De Vlaamse overheid zou moeten aansturen op een onderzoek over de rol van de regionale luchthavens.

Volgens de SARiV kan de voorliggende overeenkomst als voorbeeld dienen voor gelijkaardige overeenkomsten met andere internationale spelers.

De SARiV is van mening dat een goede werking van het Gemengd Comité dat overeenkomstig artikel 18 ingesteld wordt, essentieel is omdat het een permanente dialoog tussen de EU en de VS moet instellen.

Zoals hoger vermeld, hecht de SARiV een groot belang aan de tweede fase van de onderhandelingen tussen de EU en de VS. Hij stelt vast dat er nog heel wat ambitieuze en gevoelige doelstellingen op tafel liggen zoals de harmonisatie inzake luchtverkeerbeheer, veiligheidscontroles, en vermindering van de emissierechten. Daarbij is vooruitgang noodzakelijk op het vlak van cabotage en eigendom en controle, om het onevenwicht tussen de EU en de VS te herstellen. De EU heeft door een schorsingsclausule (artikel 21.3) een stok achter de deur, maar ondanks die clausule zijn er tekenen die een gunstig resultaat van de tweede onderhandelingsronde kunnen hypothekeren. De SARiV treedt het standpunt bij van de Association of European Airlines en het directoraat-generaal Energie en Vervoer die stellen dat de eerste doelstelling van de onderhandelingen een verdieping en niet een verbreding van de overeenkomst moet zijn.

4. Advies van de Raad van State

In zijn advies van 24 februari 2009 (referte 45.971/3) stelt de Raad van State dat een voorlopige toepassing van een verdrag dient vermeden te worden, tenzij voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is. Een verdrag kan immers conform artikel 167, §3, van de Grondwet eerst gevolg hebben nadat het de instemming van het betrokken parlement verkregen heeft. De Raad van State raadt vervolgens aan om de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien.

Er wordt op toegezien dat een dergelijke situatie in de toekomst vermeden wordt.

Voorts merkt de Raad van State op dat de overeenkomst waarmee instemming verleend wordt, op een volledige en nauwkeurige manier moet aangeduid worden. Dit werd in het ontwerp van decreet als volgt aangeduid: “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”.

5. Inwerkingtreding

Overeenkomstig artikel 26 treedt de overeenkomst in werking één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle noodzakelijke procedures afgerond zijn.

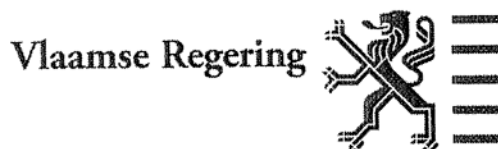
Artikel 25 bepaalt dat de partijen overeengekomen zijn de overeenkomst voorlopig toe te passen met ingang van 30 maart 2008.

*De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,
Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme,
Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,*

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Openbare Werken,
Energie, Natuur en Leefmilieu,*

Hilde CREVITS



**Ontwerp van decreet houdende instemming met
de overeenkomst inzake luchtvervoer,
ondertekend in Brussel op 25 april 2007**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Institutionele Hervormingen,
Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw,
Zeevisserij en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur 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 overeenkomst inzake luchtvervoer, ondertekend in Brussel op 25 april 2007, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,
Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme,
Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur,

Hilde CREVITS

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur 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.

Artikel 2

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, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel, 6 maart 2009.

*De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,
Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme,
Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,*

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur,*

Hilde CREVITS
