



Vlaams
Parlement

stuk **1873** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 17 januari 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

houdende instemming
met de luchtvervoersovereenkomst
tussen Canada en de Europese Gemeenschap
en haar lidstaten,
ondertekend in Brussel op 17 december 2009

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. De relaties tussen de Europese Unie en Canada

De Europese Unie (EU) en Canada zijn belangrijke internationale partners die nauwe economische, culturele en politieke banden hebben. De relatie wordt gekenmerkt door gemeenschappelijke waarden en gelijklopende mondiale doelstellingen. Zo werken de beide partners nauw samen op het vlak van globale uitdagingen zoals het leefmilieu, de klimaatverandering, de energieveiligheid en de regionale stabiliteit.

In 1976 ondertekenden de Europese Economische Gemeenschap (EEG) en Canada een kaderovereenkomst inzake de samenwerking op het vlak van economie en handel. Het was de eerste formele overeenkomst in haar soort die de EEG sloot met een geïndustrialiseerd partnerland.

De in 1990 aangenomen verklaring inzake trans-Atlantische betrekkingen verruimde de contacten met de invoering van een jaarlijkse top en bijeenkomsten op ministerieel vlak. Op de top van Ottawa in 1996 werden in een gezamenlijke politieke verklaring en een gemeenschappelijk actieplan nieuwe samenwerkingsgebieden aangeduid. In de loop der jaren vond de ondertekening plaats van verschillende overeenkomsten inzake de samenwerking op het vlak van douane, onderwijs en vorming, wetenschap en technologie, sanitaire maatregelen ter bescherming van de gezondheid van mens en dier en de handel in wijn en sterke drank.

Tijdens de top van Praag op 6 mei 2009 werd de start gegeven voor onderhandelingen over een allesomvattende economische en handelsovereenkomst (CETA). Ondertussen vonden al verschillende onderhandelingsrondes plaats. De EU en Canada willen een verregaande overeenkomst sluiten die alle elementen voor een modern handels- en investeringsklimaat bevat. Beide partijen willen ook een strategisch partnerschapsakkoord sluiten dat betrekking heeft op politieke samenwerking en dialoog.

In 2011 nam Canada de twaalfde plaats in op de lijst van handelspartners van de EU. De 27 EU-lidstaten exporteerden voor 29,6 miljard euro goederen naar Canada en voerden voor 22,8 miljard euro in. Machines, transportmateriaal en chemische producten zijn de belangrijkste verhandelde goederen. Ook de handel in diensten en de buitenlandse directe investeringen vormen een belangrijk onderdeel van de handelsbetrekkingen. De EU is na de Verenigde Staten (VS) de belangrijkste handelspartner van Canada met een aandeel van 10% van de totale buitenlandse en ook de tweede grootste investeerder.

2. Luchtvaart in Canada

De jongste jaren heeft Canada zijn luchtvaartbeleid geliberaliseerd. In november 2006 kondigde de regering een nieuw internationaal luchttransportbeleid aan dat de naam 'Blue Sky Policy' kreeg. Dit nieuwe beleid wil de welvaart van het land verhogen door kansen en jobs te creëren in verschillende economische sectoren, met inbegrip van de handel en het toerisme. Het moet de ontwikkeling van nieuwe markten en nieuwe diensten aanmoedigen en zorgen voor een groter concurrentievermogen. Voor de reiziger betekent dat meer keuzemogelijkheden op het vlak van bestemmingen, vluchten en routes. Het beleid verhoogt ook de kansen van de Canadese luchtvaartindustrie.

In navolging van zijn Blue Sky Policy voerde Canada onderhandelingen over luchtvervoersovereenkomsten met bijna 60 landen. Die overeenkomsten zorgden ervoor dat zowel Canadese als buitenlandse luchtvaartmaatschappijen nieuwe verbindingen inlegden of bestaande vluchten uitbreidden.

Uit het jaaroverzicht over 2011 'transportation in Canada' blijkt dat 26 van 1889 luchthavens deel uitmaken van het National Airports System (NAS). De NAS-luchthavens staan in voor 90% van alle passagiers- en vrachttrafiek. Toronto Pearson International Airport is de grootste Canadese luchthaven. De jongste 10 jaar werd voor meer dan 8 miljard US dollar geïnvesteerd in de infrastructuur. Tijdens de periode 2010-2011 werden 50 veiligheidsgerelateerde projecten gefinancierd voor een totaal bedrag van ruim 44 miljoen US dollar. De luchthavens stellen 200.000 mensen tewerk.

De wereldwijde crisis zorgde in 2009 voor een daling van zowel het aantal passagiers als de verhandelde vracht. Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen als Olympic Airways, Czech Airlines, Aeroflot en Singapore Airlines zetten hun verbindingen met Canada stop. In 2010 en 2011 namen zowel het passagiers- als het vrachtvervoer opnieuw toe.

De luchtvaartmarkt wordt gedomineerd door Air Canada, de voormalige nationale luchtvaartmaatschappij, die in 1999 fuseerde met Canadian Airlines. De EU is na de VS de belangrijkste internationale luchtvaartmarkt voor Canada. Het Verenigd Koninkrijk is de belangrijkste bestemming in de EU, gevolgd door Frankrijk en Duitsland.

3. Het bestaande regelgevingskader voor luchtdiensten tussen de Europese Unie en Canada

In het verleden werden de regels voor internationaal luchtvervoer vastgelegd in bilaterale overeenkomsten tussen staten. Zo heeft Canada overeenkomsten gesloten met 19 EU-lidstaten. De overige acht lidstaten¹ hebben geen soortgelijke overeenkomst. België en Canada ondertekenden op 13 mei 1986 een overeenkomst ter vervanging van het op 13 augustus 1949 gesloten akkoord betreffende het luchtvervoer.

Die bestaande bilaterale overeenkomsten laten luchtvaartmaatschappijen, passagiers en expediteurs niet toe de voordelen van open markten volledig te benutten. Bovendien is er een aanzienlijk verschil tussen de overeenkomsten onderling. Aangezien niet alle overeenkomsten even liberaal zijn inzake de toegestane vrijheden en capaciteit, is het kader voor luchtdiensten niet evenwichtig. Bepaalde overeenkomsten leggen de capaciteit voor directe verbindingen vast, beperken het aantal luchtvaartmaatschappijen die kunnen worden aangewezen of bevatten tariefbepalingen. Deze verschillen hebben tot gevolg dat niet alle luchtvaartmaatschappijen uit de EU-lidstaten dezelfde kansen hebben. De tariefbepalingen in de overeenkomsten met Canada behoren tot de meest gedetailleerde en complexe ter wereld. De bestaande overeenkomsten bevatten ook beperkingen inzake nationaliteit die het Hof van Justitie van de EU onwettig heeft bevonden.

De zogenaamde 'open skies'-arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie vormden het uitgangspunt voor het externe luchtvaartbeleid van de Europese Gemeenschap (EG), (thans Europese Unie, EU). In deze arresten oordeelde het Hof dat de lidstaten de communautaire wetgeving hebben overtreden omdat zij in hun bilaterale luchtvervoersovereenkomsten met de VS start- en landingsrechten reserveerden voor hun nationale luchtvaartmaatschappijen.

De voorliggende overeenkomst zal op het ogenblik van haar definitieve inwerkingtreding de verschillende bilaterale overeenkomsten vervangen. Tijdens haar voorlopige toepassing zullen de bilaterale overeenkomsten worden geschorst.

4. Ontstaan van de overeenkomst

De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie heeft in oktober 2007 de Europese Commissie gemachtigd te onderhandelen met Canada over een uitgebreide overeenkomst inzake luchtvervoer. De doelstelling van het onderhandelingsmandaat was de totstand-

¹ Cyprus, Estland, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Slovenië en Slowakije.

brenging van een open luchtvaartruimte tussen de EU en Canada. Dit betekent dat er één markt voor luchtvervoer moet komen met vrije investeringsmogelijkheden en onbeperkte luchtdiensten voor Europese en Canadese luchtvaartmaatschappijen.

De onderhandelingen gingen van start in Brussel op 27 november 2007. Er volgden onderhandelingsrondes in Ottawa (februari 2008), Brussel (april 2008) en Toronto (september 2008). De Europese Commissie berichtte op 6 oktober 2008 aan het Speciaal Comité van de Raad dat de onderhandelingen volgt, dat er een ruime overeenstemming werd bereikt over een ontwerp van overeenkomst. Op 30 november 2008 werd de ontwerpovereenkomst geparafeerd.

Op 17 februari 2009 nam de Commissie voorstellen aan in verband met het besluit van de Raad inzake de ondertekening, de voorlopige toepassing en het sluiten van de overeenkomst. Op 25 maart 2009 heeft het Comité van de Permanente Vertegenwoordigers bij de EU (COREPER) de ontwerpovereenkomst en het ontwerpbesluit inzake de ondertekening en de voorlopige toepassing van de overeenkomst besproken.

Niettegenstaande de algemene instemming met de ontwerpovereenkomst was er nog een aantal specifieke bedenkingen met betrekking tot het mechanisme voor de geleidelijke beschikbaarheid van verkeersrechten, de taken van het Gemengd Comité, de beveiliging van de luchtvaart, de belasting op brandstoffen, de omzetbelasting op invoer en de bilaterale overeenkomsten. Er werd voorgesteld bij de ondertekening van de overeenkomst een aantal verklaringen van de EG en haar lidstaten af te leggen.

De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie hechtte tijdens zijn vergadering op 30 en 31 maart 2009 zijn goedkeuring aan het voorstel tot ondertekening. De Europees-Canadese top keurde de overeenkomst goed op 6 mei 2009.

Met de inwerkingtreding van het verdrag van Lissabon is het aantal gevallen uitgebreid waarvoor de goedkeuring van het Europees Parlement vereist is voor het sluiten van internationale overeenkomsten. Luchtvaartakkoorden vallen onder deze categorie, aangezien zij een terrein bestrijken waarop de gewone wetgevingsprocedure van toepassing is. Op 24 maart 2011 hechtte het Europees Parlement zijn goedkeuring aan het sluiten van de overeenkomst.

5. Belang van de overeenkomst

Zoals de Commissie in de mededeling ‘Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap’ van 11 maart 2005 uiteenzette, hebben specifieke overeenkomsten met bepaalde derde landen een aanzienlijke toegevoegde waarde. Zij scheppen nieuwe kansen op economisch vlak door de opening van zoveel mogelijk markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. Bovendien bevorderen zij de samenwerking op het vlak van regelgeving en harmonisering van de regelgeving, waardoor zij de beste manier zijn om eerlijke mededinging en een hoog niveau van veiligheid, beveiliging en milieubescherming te garanderen. De Europese Commissie heeft daarom voorgesteld gerichte onderhandelingen te openen om in de belangrijkste regio's van de wereld uitgebreide luchtvaartovereenkomsten te sluiten en zodoende de kansen van het Europese bedrijfsleven te vergroten, eerlijke mededinging te garanderen en tegelijk de internationale burgerluchtvaart te hervormen.

Waarnemers spraken van een historische ‘open luchtruim’-overeenkomst tussen de EU en Canada, die reizigers een ruimere keuze en lagere prijzen biedt. Toch waarschuwden zij dat luchtvaartmaatschappijen door de crisis niet ten volle zouden kunnen genieten van de voordelen. Zij gaven aan dat de meeste Europese maatschappijen nieuwe verbindingen met Canada niet zien zitten, en dat Air Canada het moeilijk heeft om te vliegen op andere

Europese luchthavens dan de grote centra zoals Londen, Parijs en Frankfurt. Toch spraken de Canadese luchtvaartmaatschappijen hun tevredenheid uit over de nieuwe overeenkomst.

Cijfers van Eurostat tonen aan dat het luchtverkeer tussen de EU en Canada verdubbelde tijdens de periode 2000-2005. In 2007 reisden 9 miljoen passagiers tussen beide partners. Volgens een economische studie die in opdracht van de Europese Commissie werd uitgevoerd, kan een 'open luchtruim'-overeenkomst tijdens het eerste jaar na haar inwerking-treding zorgen voor een toename met een half miljoen passagiers. Een open luchtvaart-ruimte zal ook minstens 72 miljoen euro aan voordelen voor de consumenten opleveren en voor 3700 nieuwe jobs zorgen. De overeenkomst zou de trans-Atlantische banden op economisch gebied verder versterken en de luchtvervoerovereenkomst tussen de EU en de VS aanvullen. Ten slotte kan de voorliggende overeenkomst een mijlpaal betekenen op weg naar een internationale hervorming van het regelgevingskader voor de luchtvervoers-sector.

Tijdens het debat in het Europees Parlement noemden de parlementsleden de luchtver-voersovereenkomst tussen de EU en Canada een voorbeeld voor het sluiten van soort-gelijke overeenkomsten. In de toelichting bij de goedgekeurde wetgevingsresolutie wordt de overeenkomst de meest ambitieuze vervoersovereenkomst tussen de EU en een grote wereldpartner genoemd.

Sinds midden juni 2010 verzorgt Air Canada opnieuw vluchten tussen Canada en België. Door de toetreding van Brussels Airlines tot de groep Star Alliance, waarvan Air Canada één van de stichtende leden is, zijn codesharingsvluchten mogelijk. De chartermaatschap-pij Air Transat vliegt tussen Brussel en Montreal en de Indiase maatschappij Jet Airways doet Brussel aan op zijn luchtverbinding met Toronto.

6. Inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst voorziet in een geleidelijke invoering van verkeersrechten en investe-ringsmogelijkheden, alsook in verregaande samenwerking op een aantal gebieden, waar-onder veiligheid, beveiliging, sociale zaken, consumentenbelangen, milieu, luchtverkeer-beheer, staatssteun en concurrentie. Luchtvaartmaatschappijen van de EU kunnen van elke plaats in Europa rechtstreeks naar Canada vliegen. Alle beperkingen ten aanzien van luchtroutes, prijzen of het aantal wekelijkse vluchten tussen Canada en de EU worden opgeheven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen commerciële overeenkomsten zoals code sharing sluiten, en hun tarieven vaststellen overeenkomstig de mededingingsregels.

De overeenkomst is baanbrekend omdat zij alle mogelijke facetten van de luchtvaart raakt. Net zoals de overeenkomst tussen de EU en de VS die op 25 en 30 april 2007 werd onder-tekend, heeft ook de overeenkomst met Canada een ruime werkingssfeer, die niet alleen verkeersrechten, maar ook een aantal begeleidende maatregelen omvat. Een belangrijk verschil is evenwel dat de overeenkomst met Canada voorziet in een duidelijke routekaart inzake de mate van openstelling van de markt die de partijen in elke fase moeten verlenen (bijlage 2). Zo bepaalt de overeenkomst bijvoorbeeld dat er in de vierde fase een volledig open luchtvaartruimte moet zijn tussen de beide partijen, zonder beperkingen inzake ver-keersrechten of investeringen.

De overeenkomst wordt toegepast in vier fases. Elke fase is afhankelijk van de toekenning van meer investeringsvrijheid door de partijen.

De eerste fase is van toepassing in geval van buitenlandse zeggenschap over in totaal 25% van een luchtvaartmaatschappij, zoals dat gold op het moment waarop de onderhande-lingen werden afgerond. Luchtvaartmaatschappijen mogen onbeperkt diensten aanbieden

tussen willekeurig welk punt in Europa en om het even welke luchthaven in Canada. Er gelden geen beperkingen meer voor het aantal luchtvaartmaatschappijen die tussen de EU en Canada vliegen, noch voor het aantal diensten dat elke maatschappij mag verzorgen. Vrachtvliegtuigen mogen verder vliegen naar derde landen.

De tweede fase gaat in zodra Canada de nodige maatregelen heeft getroffen waardoor Europese investeerders de mogelijkheid krijgen zeggenschap te verwerven over in totaal 49% van de stemgerechtigde belangen in de Canadese luchtvaartmaatschappijen. Dan komen er bepaalde additionele rechten beschikbaar, zoals het recht van exploitanten van goederendiensten om diensten aan te bieden aan derde landen vanaf het grondgebied van de andere partij zonder verbinding van hun punt van herkomst (de zogenaamde zevende vrijheid). Canada heeft deze mogelijkheid in maart 2009 ingevoerd.

De derde fase start zodra beide partijen investeerders toestaan om op elkaars markten nieuwe maatschappijen op te zetten en te controleren. Dan mogen passagiersvluchten naar derde landen worden aangeboden.

De vierde fase betreft de creatie van een open luchtvaartruimte, zonder de specifieke resterende beperkingen inzake investeringen en verkeersrechten, met inbegrip van rechten inzake cabotage².

Beide partijen komen overeen om nauw samen te werken om de klimaatveranderingseffecten van de luchtvaart te verminderen. Op het gebied van veiligheid en zekerheid voorziet de overeenkomst in wederzijdse erkenning van normen en in 'one-stop security' (dit wil zeggen dat transfer- en transitpassagiers, bagage en goederen niet aan extra veiligheidsmaatregelen moeten worden onderworpen). De overeenkomst bevat ook specifieke bepalingen ter verbetering van de consumentenrechten, zoals de afspraak dat de partijen elkaar zullen raadplegen teneinde hun aanpak op punten als compensatie van instapweigering, maatregelen inzake toegankelijkheid en terugbetalingen aan passagiers, zoveel mogelijk op elkaar af te stellen.

Een aantal bepalingen is erop gericht het ondernemingsklimaat voor luchtvaartmaatschappijen te verbeteren met betrekking tot douanerechten en heffingen, toegang tot geautomatiseerde boekingssystemen, afschaffing van capaciteitsbeperkingen en indieningsvereisten, liberalisering van de grondafhandeling, volledige vrijheid van prijszetting, versoepeling van de eisen inzake statistische registratie, meer vrijheid voor franchising, branding en leasing met bemanning. De overeenkomst bevat krachtige maatregelen om te garanderen dat luchtvaartmaatschappijen niet te maken krijgen met discriminatie op het vlak van de toegang tot infrastructuur of overheidssubsidies.

Tot slot voorziet de overeenkomst in de oprichting van een Gemengd Comité dat toezicht houdt op de uitvoering van de overeenkomst en geschillen tussen de partijen oplost.

Na de inwerkingtreding van het verdrag van Lissabon is de Europese Gemeenschap vervangen en opgevolgd door de Europese Unie. De rechten en verplichtingen van, en de verwijzingen in de overeenkomst naar de Europese Gemeenschap, zijn bijgevolg van toepassing op de Europese Unie.

7. 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”.

² Het binnenlandse vervoer door buitenlandse transporteurs.

Overeenkomstig artikel 6, §3, BWHI, is de federale overheid bevoegd voor:

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

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

Overeenkomstig artikel 6, §4, BWHI, 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 te betrekken als er nieuwe regelgeving tot stand wordt gebracht.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

Bij de beoordeling of de overeenkomst een gemengd karakter heeft, zijn vooral de verdragsartikelen 2, 6, 8, 11, 12, 13 en 18 van belang.

Met betrekking tot de bepalingen van verdragsartikel 2, 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 (verdragsartikel 11).

Wat verdragsartikel 6 betreft, wordt het luchtwaardigheidscertificaat overeenkomstig de huidige reglementering gecontroleerd door het land waar dit is toegekend. Als er in België certificaten worden toegekend, is dit door het federale directoraat-generaal Luchtvaart. Het betreft hier dus geen gewestelijke bevoegdheid.

Daarentegen wordt de bevoegdheid tot grondaafhandeling (verdragsartikel 13) geregeld door het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondaafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens (Belgisch Staatsblad, 7 maart 2000) waarin zowel regels zijn opgenomen in verband met zelfafhandeling als in verband met grondaafhandelingsdiensten. Dit besluit houdt de omzetting in van de Europese richtlijn 96/67/EG.

Wat de verdragsartikelen 8 en 12 betreft, zijn er de ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 (BS 31 december 2003) en 13 maart 2009 (BS 8 april 2009) die de luchthavenvergoedingen vaststellen 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 (artikel 12).

Wat artikel 18 in verband met het milieu betreft, behoren milieumaatregelen uiteraard eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

In de preambule spreken de partijen de wens uit om een luchtvaartstelsel te bevorderen dat is gebaseerd op de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering, en dat een maximaal voordeel oplevert voor passagiers, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en alle andere betrokkenen.

De verdragspartijen erkennen het belang van een efficiënt luchtvervoer voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen, en wensen hun luchtdiensten te verbeteren waarbij zij de hoogste graad van veiligheid en beveiliging willen garanderen. De partijen zijn vastbesloten de harmonisering van regels en benaderingen tot stand te brengen. Zij bevestigen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid, en wijzen op het belang van de consumentenbescherming.

Artikel 1. Titels en definities

In dit artikel staat een definitie van luchtvaartautoriteiten, luchtdiensten, overeenkomst, luchtvaartmaatschappij, partij (Canada of de EU-lidstaten en de EU, samen of afzonderlijk), verdrag (het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld in Chicago op 7 december 1944) en grondgebied (met een bepaling over de toepassing van de overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar).

Artikel 2. Verlening van rechten

Elke partij verleent de andere partij voor het verrichten van luchtvervoer door haar luchtvaartmaatschappijen het recht om:

- zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- tijdens de in de overeenkomst gespecificeerde verbindingen op haar grondgebied te landen voor het afzonderlijk of gecombineerd ophalen of afhalen van passagiers, bagage en post;
- anderszins vermelde rechten uit te oefenen.

Artikel 3. Aanwijzing, vergunning en intrekking

Elke partij verleent, overeenkomstig haar wetten en regels, en met zo weinig mogelijk procedurele vertraging, de gevraagde vergunningen en toelatingen aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij.

Een partij mag de vergunningen of toelatingen inhouden, opschorten, aan voorwaarden verbinden of beperken. Zij kan ook de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken, wanneer die maatschappij de bepalingen niet naleeft, of wanneer op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden die niet billijk en concurrerend zijn en leiden tot een nadeel of schade voor haar luchtvaartmaatschappijen. Deze rechten worden enkel na overleg in het Gemengd Comité uitgeoefend, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is om inbreuken op de wet- en regelgeving te voorkomen of indien om veiligheids- of beveiligingsredenen maatregelen noodzakelijk zijn.

Artikel 4. Investerings

Elke partij staat toe dat onderdanen van de andere partij de volledige eigendom verkrijgen van haar luchtvaartmaatschappijen, voor zover de voorwaarden van bijlage 2 worden nageleefd.

Artikel 5. Toepassing van de wetgeving

Elke partij eist de naleving van haar wetten, regels en procedures met betrekking tot de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen, passagiers, bemanningsleden en goederen, of met betrekking tot de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen. De luchtvaartmaatschappijen moeten een behandeling krijgen die niet minder gunstig is dan die welke eigen maatschappijen genieten.

Artikel 6. Veiligheid van de burgerluchtvaart

De partijen bevestigen het belang van nauwe samenwerking. Zij werken verder samen om informatie uit te wisselen, deel te nemen aan elkaars activiteiten inzake toezicht of dat toezicht gezamenlijk uit te oefenen, en om gezamenlijke projecten en initiatieven te ontwikkelen, ook met derde landen. De samenwerking gebeurt in het kader van de overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart die de EU en Canada op 6 mei 2009 in Praag ondertekenden.

Luchtwaardigheidscertificaten, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die de ene partij via haar luchtvaartautoriteiten heeft afgegeven of geldig verklaard, worden door de andere partij en haar overheden als geldig erkend voor de exploitatie van de desbetreffende luchtdiensten.

Indien de voorrechten of voorwaarden van de vergunningen of certificaten een verschil toestaan dat kleiner is dan de in het verdrag van Praag vastgelegde minimumnormen, of indien de luchtvaartautoriteiten andere of strengere normen toepassen, kan een partij overleg vragen in het Gemengd Comité. De partijen streven naar een wederzijdse aanvaarding van elkaars certificaten en vergunningen.

Elke partij of haar luchtvaartautoriteiten mogen de andere partij of haar autoriteiten vragen overleg te plegen over de veiligheidsnormen en -voorschriften.

Elke partij aanvaardt dat luchtvaartuigen door de autoriteiten van de andere partij aan een platforminspectie mogen worden onderworpen. Indien die inspectie een negatief resultaat oplevert, stellen de autoriteiten van de betrokken partij die van de andere partij daarvan in kennis. Indien binnen een termijn van 15 dagen geen corrigerende maatregelen worden getroffen, kan de exploitatievergunning of de technische machtiging worden ingetrokken, opgeschort of beperkt, of kunnen de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij op een andere manier worden opgeschort of beperkt. Hetzelfde geldt indien de toegang tot het luchtvaartuig wordt geweigerd of met het oog op het afwenden van een acute bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

Artikel 7. Beveiliging van de burgerluchtvaart

De partijen herbevestigen dat hun plicht om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen terreurdaaden, een integrerend deel van de overeenkomst uitmaakt. De partijen handelen volgens de bepalingen van alle multilaterale overeenkomsten inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die voor hen bindend zijn.

Op verzoek verlenen de partijen elkaar de nodige bijstand om wederrechtelijke daden en alle bedreigingen van de burgerluchtvaart te voorkomen.

De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft vastgesteld, voor zover deze bepalingen van toepassing zijn op de partijen. Elke partij stemt ermee in dat de exploitanten van luchtvaartuigen mogen worden verplicht de bepalingen inzake beveiliging na te leven.

De partijen streven naar een wederzijdse erkenning van elkaars beveiligingsnormen en naar een samenwerking inzake kwaliteitscontrole. Zij komen overeen de basisvoorwaarden vast te stellen voor het toepassen van eenmalige veiligheidscontroles. Hiertoe stellen zij administratieve regelingen vast die overleg mogelijk maken.

De partijen werken samen inzake beveiligingsinspecties via het opzetten van mechanismen voor de wederzijdse uitwisseling van informatie over de resultaten van die inspecties.

In geval van kaping of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van een luchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatievoorzieningen, verlenen de partijen elkaar bijstand door de communicatie te vergemakkelijken en maatregelen te treffen om snel en veilig een einde te maken aan het incident of de dreiging.

Er is overleg mogelijk indien de ene partij redenen heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de verdragsbepalingen.

Indien een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te treffen, moet zij de mogelijke nadelige economische en operationele gevolgen voor de luchtdiensten inschatten.

Artikel 8. Douanerechten, -belastingen en -heffingen

Elke partij stelt de luchtvaartuigen die door de maatschappijen van de andere partij worden gebruikt, hun normale uitrustingsstukken, brandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, gronduitrusting, reserveonderdelen, boordvoorraad en andere zaken die uitsluitend zijn bestemd voor of worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud, vrij van invoerbepalingen, belasting op onroerende goederen en vermogens, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en heffingen die worden opgelegd door de partijen en niet zijn gebaseerd op de kosten van dienstverlening.

Elke partij verleent ook vrijstelling van belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en lasten, met uitzondering van de lasten die zijn gebaseerd op de kosten van dienstverlening, voor boordvoorraden, gronduitrusting en reserveonderdelen, motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden, en gedrukt materiaal, met inbegrip van vliegtuigtickets, ticketomslagen, vrachtbrieven en reclamemateriaal.

De overeenkomst wijzigt niet de bepalingen van de verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal die EU-lidstaten en Canada hebben gesloten.

Artikel 9. Statistieken

De partijen verstrekken elkaar statistische informatie die vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van luchtdiensten. Zij werken daartoe samen in het Gemengd Comité.

Artikel 10. Consumentenbelangen

De partijen erkennen het belang van consumentenbescherming. Zij mogen maatregelen treffen of luchtvaartmaatschappijen op een niet-discriminerende basis verplichten maatregelen te treffen inzake:

- voorschriften ter bescherming van voorschotten betaald aan een luchtvaartmaatschappij;
- initiatieven ter compensatie van instapweigering;
- terugbetaling aan passagiers;
- bekendmaking van de identiteit van de maatschappij die het luchtvaartuig exploiteert;
- de financiële draagkracht van hun eigen maatschappijen;
- de verzekering tegen aansprakelijkheid voor verwondingen van passagiers;
- het vaststellen van maatregelen inzake toegankelijkheid.

De partijen raadplegen elkaar in het kader van het Gemengd Comité over kwesties die van belang zijn voor de consument, teneinde hun aanpak zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

Artikel 11. Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten

De partijen zien erop toe dat alle voorzieningen en diensten op een niet-discriminerende basis door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kunnen worden gebruikt. Zij treffen, in de mate van het mogelijke, alle redelijke maatregelen om de effectieve toegang tot voorzieningen en diensten te garanderen, onverminderd juridische, operationele en fysieke beperkingen, en om de transparantie van de procedures te verzekeren.

De partijen zien erop toe dat hun procedures, richtsnoeren en regels voor het beheer van de slots op de luchthavens, op een transparante, doeltreffende en niet-discriminerende wijze worden toegepast.

Artikel 12. Heffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten

De heffingen voor het gebruik van luchtnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten, luchthavens, burgerluchtvaartbeveiligingsdiensten en bijhorende voorzieningen moeten correct, redelijk, kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn, en worden gespreid over alle categorieën van gebruikers. De voorwaarden waaronder de gebruikersheffingen worden opgelegd, mogen niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die elke andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

De partijen moedigen de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen aan overleg te plegen en informatie uit te wisselen. Die autoriteiten moeten de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van elk voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen.

Tijdens een arbitrageprocedure wordt geen enkele partij geacht een verdragsbepaling te hebben overtreden, tenzij zij nalaat een evaluatie uit te voeren van de heffing of praktijk waartegen een klacht is ingediend, of zij, na de evaluatie, nalaat de heffing of praktijk te corrigeren.

Artikel 13. Commercieel kader

Elke partij biedt de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de gelegenheid om de luchtdiensten waarop de overeenkomst betrekking heeft, aan te bieden. Zij geeft alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de toelating de frequentie en capaciteit te bepalen van de luchtdiensten die zij op basis van commerciële overwegingen aanbieden.

Elke luchtvaartmaatschappij mag toetreden tot coöperatieve regelingen met het oog op het verlenen van luchtdiensten op gespecificeerde routes onder eigen code of onder die van een andere luchtvaartmaatschappij. Een partij mag de maatschappijen die bij codesharingsregelingen zijn betrokken, verplichten houder te zijn van vergunningen voor de onderliggende route. Zij mag de toestemming voor codesharingsdiensten niet weigeren op grond van het feit dat een luchtvaartmaatschappij niet het recht heeft om vervoer te verrichten onder de codes van andere maatschappijen. De partijen verplichten de maatschappijen die bij codesharingsregelingen zijn betrokken, om de passagiers in kennis te stellen van de exploitant en van de vervoerswijze.

Luchtvaartmaatschappijen mogen op basis van wederkerigheid zelf de grondaafhandeling verzorgen, die diensten laten uitvoeren door een gemachtigde agent of grondaafhandelingsdiensten verzorgen voor andere maatschappijen die op deze luchthaven actief zijn, voor zover zij hiertoe zijn gemachtigd en dit verenigbaar is met de toepasselijke wet- en regelgeving. Enkel om redenen die betrekking hebben op de veiligheid of beveiliging van luchthavens, mogen beperkingen worden opgelegd aan de uitoefening van die rechten.

Elke partij verleent het recht op toegang en verblijf aan de vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. De maatschappijen kunnen de personeelsbehoeften invullen met eigen personeel of door gebruik te maken van de diensten van anderen. Zij kunnen ook hun kantoren vestigen. De vertegenwoordigers en personeelsleden van de maatschappijen moeten de wet- en regelgeving naleven.

Elke partij verleent luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de toelating om luchtvervoer te verkopen, kosten te betalen in de lokale munteenheid of in een andere vrij inwisselbare munteenheid, en ontvangen bedragen om te wisselen en naar het buitenland te transfereren.

Luchtvaartmaatschappijen die gecombineerde diensten voor passagiers- of goederenvervoer aanbieden, kunnen gebruikmaken van vervoer te land of over zee, in combinatie met luchtdiensten.

Luchtvaartmaatschappijen mogen hun prijzen vrij bepalen op basis van vrije en eerlijke mededinging. Zij mogen luchtdiensten verlenen overeenkomstig een franchising- of brandingregeling met bedrijven, en luchtdiensten aanbieden door gebruik te maken van luchtvaartuigen en bemanningen van andere luchtvaartmaatschappijen voor zover de luchtvaartautoriteiten daarvoor toestemming verlenen.

De partijen passen op een eerlijke en niet-discriminerende wijze hun respectieve wetten en regels toe inzake de werking van geautomatiseerde boekingssystemen op hun grondgebied.

De bepalingen van de artikelen 4 tot en met 15, 17 en 18 zijn eveneens van toepassing op chartervluchten en andere niet-geregelde vluchten.

Artikel 14. Concurrentiekader

De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk en concurrerend kader voor de exploitatie van luchtdiensten. Zij erkennen eveneens dat het meest waarschijnlijk is dat luchtvaartmaatschappijen op een volledige commerciële basis zullen werken, zonder overheidssubsidies, als zij eerlijke concurrentiepraktijken hanteren.

Een partij kan opmerkingen indienen bij de andere partij als zij van mening is dat er op het grondgebied van die partij omstandigheden zijn die nadelig zijn voor een billijk en concurrerend kader en voor de exploitatie van luchtdiensten. Zij kan ook verzoeken om een bijeenkomst van het Gemengd Comité.

De partijen erkennen dat de samenwerking tussen hun concurrentieautoriteiten is vastgelegd in de overeenkomst inzake de toepassing van de concurrentiewetgeving die de EG en Canada in 1999 sloten.

Artikel 15. Luchtverkeersbeheer

De partijen werken samen aan oplossingen voor problemen in verband met veiligheidstoezicht en beleidskwesties met betrekking tot luchtverkeersbeheer teneinde de efficiëntie te optimaliseren, de kosten te beperken, de veiligheid te verbeteren en de capaciteit van de bestaande systemen te vergroten. Zij moedigen de verleners van luchtnavigatiediensten aan verder samen te werken om de systemen van beide partijen te integreren, het milieueffect van de luchtvaart te beperken en informatie te delen.

Artikel 16. Voortzetting van aanwijzingen en vergunningen

Een luchtvaartmaatschappij uit Canada of uit een EU-lidstaat die houder is van een geldige aanwijzing van haar regering krachtens een luchtvervoersovereenkomst met Canada die wordt vervangen door de voorliggende overeenkomst, wordt beschouwd als een maatschappij die is aangewezen om luchtdiensten te verlenen.

Luchtvaartmaatschappijen die houder zijn van een door de luchtvaartautoriteiten afgegeven vergunning of machtiging die op de datum van de inwerkingtreding van de overeenkomst geldig is, blijven in afwachting van een nieuwe of gewijzigde vergunning of machtiging, alle vermelde rechten genieten.

Artikel 17. Gemengd Comité

Het Gemengd Comité zal de bevoegde luchtvaartautoriteiten en andere instanties aanwijzen en contacten tussen hen vergemakkelijken. Het neemt beslissingen indien dit uitdrukkelijk is bepaald in de overeenkomst. Het moedigt de samenwerking tussen de partijen aan en neemt elke kwestie met betrekking tot de toepassing of werking van de overeenkomst, in overweging. Het Gemengd Comité moedigt samenwerking aan en ondersteunt uitwisselingen op deskundigenniveau over wet- of regelgevende initiatieven.

Het Gemengd Comité komt bijeen als dit nodig is, maar minstens eenmaal per jaar. Een partij kan een bijeenkomst vragen om oplossingen te vinden voor vragen inzake de interpretatie of toepassing van de overeenkomst en voor problemen die de andere partij heeft gesteld. Het Gemengd Comité neemt alle besluiten met eenparigheid van stemmen.

Artikel 18. Milieu

De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het internationale luchtvervoersbeleid. Elke partij heeft het recht om binnen haar soeverein rechtsgebied passende maatregelen te treffen en toe te passen om het milieueffect te beperken, voor zover die maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.

Bij de ontwikkeling van het luchtvaartbeleid moeten de kosten en baten van milieubeschermingsmaatregelen zorgvuldig worden afgewogen.

De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken en in internationale besprekingen na te gaan wat het effect van de luchtvaart is op het milieu en de economie. Zij

moeten garanderen dat eventuele verzachtende maatregelen in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de overeenkomst.

Bij de vaststelling van milieumaatregelen moeten de milieunormen worden gevolgd die zijn opgenomen in de bijlage bij het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

De partijen raadplegen elkaar over milieukwesties.

Artikel 19. Arbeidskwesties

De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van de overeenkomst op de arbeidsomstandigheden, de werkgelegenheid en de werkomstandigheden. Elke partij kan vragen dat die kwesties worden besproken in het Gemengd Comité.

Artikel 20. Internationale samenwerking

De partijen mogen het Gemengd Comité bijeenroepen over kwesties met betrekking tot luchtvervoer en internationale organisaties, mogelijke ontwikkelingen in relaties op het vlak van luchtvervoer en tendensen op het gebied van bilaterale en multilaterale regelingen.

Artikel 21. Arbitrage

Dit artikel beschrijft de regeling van geschillen tussen de partijen over de interpretatie of toepassing van de overeenkomst.

Formeel overleg in het Gemengd Comité staat voorop, maar indien dat niet lukt kan het geschil worden voorgelegd aan een persoon of orgaan. Indien de partijen daar niet mee instemmen, wordt het geschil voorgelegd aan de arbitrage door een rechtbank van drie scheidsrechters.

Artikel 22. Wijzigingen

De partijen kunnen wijzigingen overeenkomen op basis van raadplegingen in het Gemengd Comité.

Artikel 23. Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

De overeenkomst treedt in werking één maand na de laatste notificatie. Zij wordt voorlopig toegepast vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de datum waarop de laatste partij heeft meegedeeld dat haar interne procedure voor de voorlopige toepassing is afgerond.

Artikel 24. Beëindiging

Elke partij kan te allen tijde schriftelijk meedelen dat zij heeft besloten de overeenkomst te beëindigen. De overeenkomst eindigt één jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving.

Artikel 25. Registratie van de overeenkomst

De overeenkomst en eventuele wijzigingen worden geregistreerd bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties (VN).

Artikel 26. Verhouding tot andere overeenkomsten

De partijen overleggen in het Gemengd Comité indien zij partij worden bij een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale intergouvernementele organisatie, om te bepalen welke invloed die hebben op de voorliggende overeenkomst.

Tijdens de voorlopige toepassing worden de in bijlage 3 vermelde bilaterale overeenkomsten opgeschort, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2. Bij de inwerkingtreding vervangt de overeenkomst de relevante bepalingen van de bilaterale overeenkomsten, met uitzondering van het bepaalde in bijlage 2.

Bijlagen

Bijlage 1 bevat een routekaart. Elke luchtvaartmaatschappij kan bij een vlucht of alle vluchten naar keuze onder andere vluchten exploiteren, vluchtnummers of verkeer combineren, bepaalde punten bedienen, landingen overslaan, een tussenlanding maken en doorvoervluchten verrichten, zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van enig recht om verkeer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens de overeenkomst.

Bijlage 2, deel 1, behandelt het eigendom van en het zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. Luchtvaartmaatschappijen van een partij mogen op basis van wederkerigheid eigendom zijn van onderdanen van welke andere partij ook, voor zover dit is toegestaan uit hoofde van de Canadese nationale wetten en de regels voor buitenlandse investeringen. In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een EU-lidstaat berust de eigendom van en de zeggenschap over de maatschappij bij onderdanen van de lidstaten, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland. De maatschappij heeft een vergunning van de EU en haar hoofdkantoor is in een lidstaat gevestigd. Voor Canadese luchtvaartmaatschappijen geldt hetzelfde, maar dan op Canadees vlak.

Deel 2 gaat over de geleidelijke beschikbaarheid van verkeersrechten. Er geldt een andere regeling wanneer de onderdanen van de andere partij eigenaar zijn van en zeggenschap hebben over in totaal 25% dan wel 49% van de stemgerechtigde belangen in hun luchtvaartmaatschappijen. Bij het uitoefenen van die rechten genieten de maatschappijen operationele flexibiliteit.

Bijlage 3, deel 1, geeft een overzicht van de bilaterale luchtvervoerovereenkomsten tussen Canada en de EU-lidstaten, die overeenkomstig artikel 26 worden opgeschort of vervangen door de voorliggende overeenkomst. Voor België betreft het de luchtvervoerovereenkomst die op 13 mei 1986 werd ondertekend.

Deel 2 van bijlage 3 geeft een opsomming van de beschikbare rechten. Belgische luchtvaartmaatschappijen die gecombineerde diensten voor passagiersvervoer of goederendiensten exploiteren, genieten verkeersrechten van de vijfde vrijheid tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de Verenigde Staten, ten oosten van en in Chicago en ten noorden van en in Washington D.C.

Verklaringen van de EU en haar lidstaten

De EU en haar lidstaten bevestigen met betrekking tot artikel 26, 2, dat de bepalingen in de overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van de in bijlage 3 vermelde geldende bilaterale overeenkomsten.

De EU en haar lidstaten verduidelijken dat de overeenkomst, en met name artikel 8, niet voorziet in vrijstelling van de belasting over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. Zij belet de lidstaten niet een belasting te heffen op brandstof voor binnenlandse vluchten of vluchten binnen de EU.

III. PROCEDUREVERLOOP

1. Gemengd karakter en ondertekening

Het gemengde karakter van deze overeenkomst werd bij intrafederale consensus vastgelegd via een schriftelijke procedure binnen de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB). Tijdens zijn vergadering van 28 april 2009 heeft de WGV de schriftelijke procedure bevestigd. Zowel de federale overheid als de gewesten zijn bevoegd. In de brief van 14 juli 2009 deelde de voorzitter van de ICBB mee dat de leden van de ICBB met betrekking tot het verslag geen enkel bezwaar hebben geformuleerd en dat het verslag bijgevolg definitief is goedgekeurd. Zodoende werd deze intrafederale beslissing uitvoerbaar.

De overeenkomst werd op 17 december 2009 ondertekend volgens formule 3 van de ICBB, dit wil zeggen één enkele handtekening in naam van het Koninkrijk België doch met vermelding van al de betrokken overheden onder de handtekening. Dit is de gebruikelijke formule voor de ondertekening door België van verdragen tussen de EU en derde landen.

2. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) bracht op 26 september 2012 advies 2012/24 uit over een aantal luchtvervoersovereenkomsten aangezien die verdragen dezelfde thematiek behandelen.

De Raad wijst erop dat de voorliggende overeenkomst behoort tot de derde pijler van het externe luchtvaartbeleid van de EU, namelijk het sluiten van allesomvattende overeenkomsten met andere regio's in de wereld die van duidelijk belang zijn voor de Europese luchtvaartsector. De Raad verwelkomt dat de overeenkomst met Canada een duidelijk tijdspad voor een gefaseerde openstelling van de luchtvaartruimte, bevat.

De Raad is van oordeel dat deze en andere luchtvervoersovereenkomsten kansen creëren op economisch vlak door de opening van diverse markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. Bovendien is de samenwerking op het vlak van regelgeving een goede manier om een eerlijker speelveld te creëren binnen de luchtvaartsector. Door een potentiële stijging van het aantal vluchten kunnen de luchtvervoersovereenkomsten bijdragen aan de Vlaamse ambitie om de luchthaven van Zaventem uit te bouwen als internationale toegangspoort in Vlaanderen zoals aangegeven in de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken. Beleidsprioriteiten 2011-2012. De Raad verwijst ook naar het initiatief 'Vlaanderen in Actie' dat Vlaanderen tot een slimme draaischijf wil omvormen waarbinnen de luchthavens een belangrijke rol spelen.

3. Advies van de Raad van State

In zijn advies van 16 oktober 2012 met kenmerk 52.132/3 stelt de Raad van State dat naar Belgisch recht geen procedures voor de voorlopige toepassing van een internationaal verdrag, bestaan. Krachtens artikel 167, §3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van de betrokken parlementen hebben verkregen. Volgens de Raad van State wordt met de voorlopige toepassing vooruitgelopen op de instemming met het verdrag door het Vlaams Parlement. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen. Bovendien kan een overeenkomst in het interne recht geen gevolg hebben vooraleer die instemming

is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden. Artikel 23, lid 2, van de overeenkomst is bijgevolg niet van toepassing voor België en zijn deelgebieden. De Raad van State raadt aan de instemmingsprocedure zo vlug mogelijk af te ronden.

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 houdende instemming met
de luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en
de Europese Gemeenschap en haar lidstaten,
ondertekend in Brussel op 17 december 2009**

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 luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009, 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 luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009, 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