

stuk **1872** (2012-2013) – Nr. 2
ingediend op 21 maart 2013 (2012-2013)

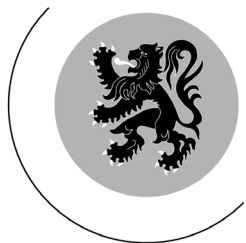
Ontwerp van decreet

houdende instemming met het protocol,
ondertekend in Luxemburg op 24 juni 2010,
tot wijziging van de luchtvervoersovereenkomst
tussen de Verenigde Staten van Amerika
en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten,
ondertekend op 25 en 30 april 2007

Verslag

namens de Commissie voor Buitenlands Beleid,
Europese Aangelegenheden en Internationale Samenwerking
uitgebracht door de heer Marc Hendrickx

*Zie: **1871** (2012-2013) – Nr. 2*



stuk **1871** (2012-2013) – Nr. 2
ingediend op 21 maart 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met de overeenkomst
tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds,
en Georgië, anderzijds,
betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte,
ondertekend in Brussel op 2 december 2010

Ontwerp van decreet

houdende instemming met het protocol,
ondertekend in Luxemburg op 24 juni 2010,
tot wijziging van de luchtvervoersovereenkomst
tussen de Verenigde Staten van Amerika
en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten,
ondertekend op 25 en 30 april 2007

Ontwerp van decreet

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



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

Ontwerp van decreet

houdende instemming met de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 december 2010



Ontwerp van decreet

houdende instemming met

- 1° de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen
ten eerste, de Verenigde Staten van Amerika,
ten tweede, de Europese Unie en haar lidstaten,
ten derde, IJsland, en ten vierde,
het Koninkrijk Noorwegen,
ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011
en in Oslo op 21 juni 2011, en
- 2° de aanvullende overeenkomst
tussen ten eerste, de Europese Unie en haar lidstaten,
ten tweede, IJsland, en ten derde,
het Koninkrijk Noorwegen, betreffende de toepassing
van de overeenkomst vermeld onder 1°,
ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011
en in Oslo op 21 juni 2011

Verslag

namens de Commissie voor Buitenlands Beleid,
Europese Aangelegenheden en Internationale Samenwerking
uitgebracht door de heer Marc Hendrickx

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Frank Creyelman.

Vaste leden:

de heren Paul Delva, Ward Kennes, mevrouw Sabine Poleyn, de heer Johan Verstreken;
de heer Frank Creyelman, mevrouw Marijke Dillen, de heer Christian Verougstraete;
de dames Ann Brusseel, Fientje Moerman;
mevrouw Mia De Vits, de heer Jan Roegiers;
de heren Marc Hendrickx, Karim Van Overmeire;
de heer Peter Reekmans;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Plaatsvervangers:

de heer Lode Ceyskens, mevrouw Cindy Franssen, de heren Peter Van Rompuy, Veli Yüksel;
de heren Johan Deckmyn, Stefaan Sintobin, Wim Wienen;
de heren Jean-Jacques De Gucht, Bart Tommelein;
de heer Philippe De Coene, mevrouw Fatma Pehlivan;
de dames Danielle Godderis-T'Jonck, Liesbeth Homans;
de heer Jurgen Verstrepen;
de heer Bart Caron.

Toegevoegde leden:

de heer Christian Van Eyken.

Stukken in het dossier:

1871 (2012-2013) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

1872 (2012-2013) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

1873 (2012-2013) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

1874 (2012-2013) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

1875 (2012-2013) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

1876 (2012-2013) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	6
1. Europees beleid	6
2. Doel en ontstaan van de overeenkomsten	7
3. Inhoud van de overeenkomsten	8
4. Weerslag op de bevoegdheidsuitoefening van Vlaanderen	9
5. Adviezen.....	9
6. Procedureverloop	10
II. Bespreking	10
III. Stemmingen	11
1. Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, ondertekend in Brussel op 2 december 2010	11
2. Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met het protocol, ondertekend in Luxemburg op 24 juni 2010, tot wijziging van de luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007.....	11
3. Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met de luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009.....	11
4. Stemmingen over het 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	12
5. Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 december 2010	12
6. Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met 1° de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen ten eerste, de Verenigde Staten van Amerika, ten tweede, de Europese Unie en haar lidstaten, ten derde, IJsland, en ten vierde, het Koninkrijk Noorwegen, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011, en 2° de aanvullende overeenkomst tussen ten eerste, de Europese Unie en haar lidstaten, ten tweede, IJsland, en ten derde, het Koninkrijk Noorwegen, betreffende de toepassing van de overeenkomst vermeld onder 1°, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011 ..	12
Gebruikte afkortingen	14

De Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden en Internationale Samenwerking behandelde op 19 maart 2013 zes ontwerpen van decreet houdende instemming met een overeenkomst, c.q. een protocol tot wijziging van een overeenkomst, inzake luchtvaart. Het betreft hier meer bepaald de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Georgië, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte (*Parl. St. VI.Parl. 2012-13, nr. 1871/1*); het protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007 (*Parl. St. VI.Parl. 2012-13, nr. 1872/1*); de luchtvervoerovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009 (*Parl. St. VI.Parl. 2012-13, nr. 1873/1*); de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de republieken Albanië, Bosnië en Herzegovina, Bulgarije, Kroatië, IJsland, 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, (*Parl. St. VI.Parl. 2012-13, nr. 1874/1*); de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië (*Parl. St. VI.Parl. 2012-13, nr. 1875/1*) en de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Verenigde Staten van Amerika, de Europese Unie en haar lidstaten, IJsland en het Koninkrijk Noorwegen, met de aanvullende overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, IJsland en het Koninkrijk Noorwegen, betreffende de toepassing van deze overeenkomst (*Parl. St. VI.Parl. 2012-13, nr. 1876/1*).

Aangezien er grote structurele gelijkenissen zijn tussen deze verdragen, maakten ze in de commissie het voorwerp uit van een geïntegreerde bespreking en een geïntegreerde toelichting. Over elk van de verdragen vond een aparte stemming plaats.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister *Hilde Crevits* zegt dat zij in haar toelichting zal ingaan op het Europese beleid, het doel en het ontstaan van de overeenkomsten, de inhoud van de overeenkomsten en de weerslag op de bevoegdheidsuitoefening van Vlaanderen. Daarna zullen ook de uitgebrachte adviezen kort aan bod komen, evenals het procedureverloop.

1. Europees beleid

In haar mededeling over het externe luchtvaartbeleid van de EU en de aanpak van toekomstige uitdagingen, 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 ontwikkeling van een extern luchtvaartbeleid was een logisch gevolg van de oprichting van de Europese interne markt. Een belangrijke mijlpaal waren de ‘open skies’-arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie. Juridisch gezien betekenen die arresten dat de lidstaten niet meer zelf kunnen onderhandelen over bilaterale overeenkomsten inzake internationale luchtdiensten. Concreet betekent dit dat akkoorden niet langer tussen lidstaten en derde landen, maar tussen de EU en derde landen worden gesloten.

In juni 2003 werd de Europese Commissie dan ook gemachtigd door de Raad van de Europese Unie om onderhandelingen te openen over een luchtvervoerovereenkomst met de VS en over horizontale overeenkomsten met andere landen. De Raad van de Europese Unie stemde in juni 2005 in met drie belangrijke pijlers van een extern luchtvaartbeleid:

- het sluiten van horizontale overeenkomsten waarin de bilaterale overeenkomsten tussen het derde land en de afzonderlijke EU-lidstaten in overeenstemming worden gebracht met het Europees gemeenschapsrecht;
- het tot stand brengen van het gemeenschappelijke Europese luchtruim met buurlanden van de EU tegen 2010;

- het sluiten van allesomvattende overeenkomsten met andere regio's in de wereld die van duidelijk belang zijn voor de Europese luchtvaartsector.

De multilaterale luchtvervoersovereenkomst tot oprichting van een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte en de luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië behoren tot de tweede pijler. Het wijzigingsprotocol, de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst en de Canada-EU-overeenkomst behoren tot de derde pijler van het externe EU-luchtvaartbeleid.

2. Doel en ontstaan van de overeenkomsten

2.1. *De tweede pijler overeenkomsten: een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAA)*

De ECAA ging al van start in 1993, toen de meest geavanceerde integratie van derde landen in het luchtvervoersbeleid van de EG, thans de EU, werd verwezenlijkt in het kader van de overeenkomst betreffende de EER. De EU streeft ernaar de Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte verder te ontwikkelen op basis van twee belangrijke concepten: de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt en de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst. De Europese Commissie kent aan die landen een hoge prioriteit toe, om 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 de oostelijke en zuidelijke grenzen samen te brengen om zo dezelfde marktregels te delen.

In het kader van de Unie voor het Middellandse Zeegebied en de steeds nauwere banden tussen de EU en haar oostelijke buurlanden, wordt een gemeenschappelijke luchtvaartruimte nog belangrijker. De uiteindelijke doelstelling is één pan-Europese markt voor luchtvervoer tot stand brengen, die gebaseerd is op gemeenschappelijke regels en die tot 60 landen en een miljard burgers omvat.

De multilaterale overeenkomst over een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte 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, plus Noorwegen en IJsland.

Georgië toonde grote interesse in het sluiten van een uitgebreide luchtvaartovereenkomst en heeft zich vastbesloten getoond om het kader voor het internationale luchtvervoer samen met de EU te hervormen. De overeenkomst met Georgië, betekent een verdere stap in het tot stand brengen van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de buurlanden van de EU.

Het sluiten van een Euromediterrane luchtvaartovereenkomst is een prioriteit van de EU. Jordanië is het eerste land uit het Midden-Oosten dat een luchtvaartovereenkomst van die omvang sluit met de EU. De mogelijkheid wordt open gelaten om de overeenkomst uit te breiden teneinde een gemeenschappelijke Euromediterrane luchtvaartruimte tot stand te brengen met alle andere mediterrane partners.

2.2. *De derde pijler overeenkomsten: EU-VS en Canada*

Onder deze pijler vallen het protocol met de VS, de toetreding van Noorwegen en IJsland tot de overeenkomst tussen de EU en de VS en de overeenkomst tussen de EU en Canada.

De luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten werd goedgekeurd bij het decreet van 30 april 2009 en wordt sinds 30 maart 2008 voorlopig toegepast. Deze overeenkomst betekende een be-

langrijke stap in de trans-Atlantische luchtvaart. Ze slaagde er echter niet in de toegang tot de Amerikaanse binnenlandse markt volledig te openen. Deze luchtvervoersovereenkomst bevatte enkele beperkingen betreffende de wederzijdse investeringsmogelijkheden in luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast waren een bijkomende liberalisering inzake de vervoersrechten en meer convergentie op reglementair vlak wenselijk. De EU streefde naar extra investeringsmogelijkheden en een grotere markttoegang. Artikel 21 van deze luchtvervoersovereenkomst voorziet dan ook in een tweede fase van onderhandelingen. De partijen bereikten tijdens deze tweede onderhandelingsfase een akkoord over de effecten van milieumaatregelen en infrastructuurbeperkingen op de uitoefening van markttoegang en over de uitbreiding van de toegang door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen voor passagiers en vrachtdiensten die met overheidsgeld plaatsvinden.

Het overeengekomen protocol bevat een verbintenis om een proces op gang te brengen dat tot een hervorming van de regels inzake eigendom en controle van luchtvaartmaatschappijen moet leiden. Het ultieme doel van de EU is het creëren van een trans-Atlantische open luchtvaartruimte: een interne markt voor luchtvervoer tussen de EU en de VS, met vrij verkeer van investeringen en geen beperkingen inzake luchtvervoerdiensten.

Volgens artikel 18, §5, van de luchtvervoersovereenkomst met de VS kunnen de partijen de voordelen optimaliseren door de overeenkomst uit te breiden tot derde landen. IJsland en Noorwegen dienden in 2007 al een toetredingsverzoek in. Het Gemengd Comité deed een voorstel voor de toetreding. Dat voorstel omvat een overeenkomst tussen de vier partijen (de VS, de EU, IJsland en Noorwegen) en een aanvullende overeenkomst tussen de EU, IJsland en Noorwegen betreffende de interne toepassing van de luchtvervoersovereenkomst. Aangezien IJsland en Noorwegen een integrerend deel zijn van de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, zorgen deze overeenkomsten voor een samenhangend regelgevingskader voor vluchten tussen de VS en de eengemaakte Europese luchtvaartmarkt, inclusief IJsland en Noorwegen. De overeenkomsten zorgen voor een samenhang tussen de luchtvervoersovereenkomst en het gemeenschappelijke Scandinavische luchtvervoersbeleid. Zij garanderen ook dat het bilaterale karakter van de overeenkomst behouden blijft. De toetreding van IJsland en Noorwegen tot de luchtvervoersovereenkomst kan een precedent vormen voor de toetreding van deze landen tot andere EU-luchtvaartovereenkomsten.

De overeenkomst met Canada is tot dusver de meest ambitieuze luchtvervoersovereenkomst die de EU ooit sloot met een belangrijk partnerland. Deze overeenkomst is ook ambitieuzer en specifiekere dan die met de VS. Dit zou de trans-Atlantische banden op economisch gebied verder versterken en de overeenkomst tussen de EU en de VS aanvullen. Ten slotte kan de overeenkomst ook een mijlpaal vormen op weg naar een internationale hervorming van het regelgevingskader voor de luchtvervoerssector.

3. Inhoud van de overeenkomsten

3.1. De tweede pijler overeenkomsten: een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte

Onder de tweede pijler vallen de overeenkomsten met Georgië en met Jordanië. De verdragspartijen wensen een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte tot stand te brengen. Deze is gebaseerd op wederzijdse toegang tot hun luchtvervoermarkten én de vrijheid van vestiging, onder gelijke mededingingsvoorwaarden en met eerbiediging van dezelfde regels. Deze regels betreffen in het bijzonder de veiligheid, de beveiliging, het luchtverkeerbeheer, de sociale harmonisatie en het milieu. De overeenkomst over een Europese Gemeenschappelijke luchtvaartruimte bestaat uit een hoofdovereenkomst waarin de algemene werking van de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte wordt uiteengezet, een aantal bijlagen en minstens één protocol voor elke geassocieerde partij.

De voornaamste thema's van de overeenkomst met Georgië zijn de vluchtrechten en commerciële en operationele aangelegenheden, de eigendom en controle van luchtvaartmaatschappijen en de samenwerking inzake veiligheid, mededinging, leefmilieu, subsidies en steun. De overeenkomst creëert uniforme voorwaarden voor markttoegang voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen en voert nieuwe regelingen in voor regelgevende samenwerking tussen de EU en Georgië op gebieden die van essentieel belang zijn voor een veilige, beveiligde en efficiënte exploitatie van luchtdiensten.

De overeenkomst met Jordanië voorziet in de oprichting van een Euromediterrane luchtvaartruimte, waardoor de luchtvaartwetgeving van de EU wordt uitgebreid tot Jordanië. Dit land neemt de EU-wetgeving op belangrijke gebieden als veiligheid, beveiliging en luchtverkeersbeheer over. De overeenkomst vervangt de bestaande regelingen tussen Jordanië en individuele EU-lidstaten. Ze creëert net zoals de overeenkomst met Georgië uniforme voorwaarden voor markttoegang voor alle luchtvaartmaatschappijen uit de EU-lidstaten en voert nieuwe regelingen in voor regelgevende samenwerking tussen de EU en Jordanië met het oog op een veilige, beveiligde en efficiënte exploitatie van luchtdiensten.

3.2. *De derde pijler overeenkomsten: EU-VS, Noorwegen, IJsland en Canada*

Het protocol met de VS bouwt voort op de voordelen die de luchtvervoersovereenkomst met de VS biedt. Het voorziet in bijkomende mogelijkheden op het vlak van investeringen en markttoegang en in een wettelijke verplichting om de regelgevende vaststellingen van de andere partij met betrekking tot de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen te erkennen. Het protocol bevat ook een sterke milieupijler. Voor het eerst is een speciaal artikel gewijd aan de sociale aspecten van de luchtvaartbetrekkingen. De rol van het Gemengd Comité, dat belast is met de implementatie, wordt versterkt. De partijen verbinden zich ertoe belemmeringen van de markttoegang verder af te bouwen. De EU-luchtvaartmaatschappijen krijgen een ruimere toegang tot luchtvervoer dat door de Amerikaanse regering wordt gefinancierd. Een memorandum van overleg is gehecht aan het protocol. De partijen geven daarin onder meer uiting aan hun intentie om het toepassingsgebied van de luchtvervoersovereenkomst en het protocol uit te breiden tot IJsland en Noorwegen.

De overeenkomst tussen de EU, de VS, IJsland en Noorwegen breidt de verdragsbepalingen van de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd, uit tot IJsland en Noorwegen. De overeenkomst met Canada ten slotte voorziet in een geleidelijke invoering van verkeersrechten en investeringsmogelijkheden, alsook in verregaande samenwerking op diverse gebieden. Deze overeenkomst is baanbrekend omdat zij alle mogelijke facetten van de luchtvaart raakt. Ze legt een duidelijke routekaart vast inzake de mate van openstelling van de markt die de partijen in elke van de vier fasen moeten verlenen. In de vierde fase moet er een volledig open luchtvaartruimte zijn tussen de beide partijen, zonder beperkingen inzake verkeersrechten of investeringen.

De minister wijst erop dat in de memories van toelichting grondig wordt ingegaan op de draagwijdte van de luchtvaartovereenkomsten en dat ze ook een gedetailleerde artikelsgewijze bespreking van de voorliggende overeenkomsten bevatten.

4. Weerslag op de bevoegdheidsuitoefening van Vlaanderen

De *minister* verwijst ook hier naar de zeer uitgebreide toelichtingen in de diverse memories van toelichting.

5. Adviezen

De Raad van State heeft geen opmerkingen over de overeenkomst betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte en over de overeen-

komst met Georgië inzake de gemeenschappelijke luchtvaartruimte. Met betrekking tot de overeenkomst met Jordanië raadt de Raad van State aan om de instemmingsprocedure zo vlug mogelijk af te ronden, omdat er naar Belgisch recht geen procedures bestaan voor voorlopige toepassing van internationale verdragen. Deze opmerking wordt ook gemaakt bij de overeenkomst met de VS. De Raad van State merkte daar tevens op dat het voorontwerp van decreet er niet uitdrukkelijk toe strekte instemming te verlenen aan het memorandum van overleg en de erbij horende verklaring. Daar werd nadien rekening mee gehouden in de memorie van toelichting. Inzake het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de VS, de EU, IJsland en Noorwegen, werd ook aangeraden om de instemmingsprocedure zo vlug mogelijk af te ronden. Dat was ook het geval voor de overeenkomst met Canada.

De SARiV had enkele opmerkingen, maar ging akkoord met de diverse teksten.

6. Procedureverloop

Inzake de overeenkomst betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, hebben enkel België, Denemarken en Griekenland de instemmingsprocedure nog niet afgerond. Binnen België heeft op dit moment nog geen enkele overheid die procedure afgerond. Wat de overeenkomst met Georgië betreft, hebben veertien lidstaten de interne instemmingsprocedure afgerond. Maar ook daar is Vlaanderen in België de eerste om dat te doen. Dat is ook het geval voor de overeenkomst met Jordanië, waar al elf lidstaten de interne instemmingsprocedure hebben afgerond.

Voor het protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap, heeft het Waalse Gewest de instemmingsprocedure afgerond bij decreet van 17 januari 2013 en zijn er dertien EU-lidstaten die hun ratificatieakte al hebben neergelegd. Wat de overeenkomst met de Verenigde Staten, IJsland en Noorwegen betreft, hebben al vijf EU-lidstaten hun ratificatieakte neergelegd en is er in België nog geen overheid die de instemmingsprocedure al heeft afgerond. Voor de overeenkomst met Canada, zijn al dertien lidstaten klaar met de instemmingsprocedure en ook daarvoor heeft in België nog geen enkele overheid de instemmingsprocedure al afgerond.

II. BESPREKING

De heer *Jan Roegiers* vraagt of bij deze luchtvervoerovereenkomsten ook het aspect van de beveiliging aan bod komt. Hij wijst erop dat de VS en Europa nogal van mening verschillen over hoe ver daarin kan en moet worden gegaan. Heeft België dienaangaande ooit een standpunt ingenomen? De veiligheid is uiteraard niet onbelangrijk, maar het aspect van de privacy is dat minstens evenveel en sommige ondertekenende partijen nemen het niet zo nauw met het schenden van de privacy.

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat alleen de EU overeenkomsten kan sluiten, niet de afzonderlijke lidstaten. De VS gaan overigens minder ver dan Canada op het gebied van de beveiliging. Zij zal nagaan of er bij de opmaak van deze verdragen binnen de EU een advies is verleend door België en zal dat desgevallend bezorgen.

III. STEMMINGEN

- 1. Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, ondertekend in Brussel op 2 december 2010**

1.1. Artikelsgewijze stemming

De artikelen 1 en 2 van het ontwerp van decreet worden aangenomen bij unanimité van 10 stemmen.

1.2. Stemming over het geheel

Het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, ondertekend in Brussel op 2 december 2010, wordt eveneens aangenomen bij unanimité van 10 stemmen.

- 2. Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met het protocol, ondertekend in Luxemburg op 24 juni 2010, tot wijziging van de luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007**

2.1. Artikelsgewijze stemming

De artikelen 1 en 2 van het ontwerp van decreet worden aangenomen bij unanimité van 10 stemmen.

2.2. Stemming over het geheel

Het ontwerp van decreet houdende instemming met het protocol, ondertekend in Luxemburg op 24 juni 2010, tot wijziging van de luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007, wordt eveneens aangenomen bij unanimité van 10 stemmen.

- 3. Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met de luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009**

3.1. Artikelsgewijze stemming

De artikelen 1 en 2 van het ontwerp van decreet worden aangenomen bij unanimité van 10 stemmen.

3.2. Stemming over het geheel

Het ontwerp van decreet houdende instemming met de luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009, wordt eveneens aangenomen bij unanimité van 10 stemmen.

4. **Stemmingen over het 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**

4.1. *Artikelsgewijze stemming*

De artikelen 1 en 2 van het ontwerp van decreet worden aangenomen bij unanimititeit van 10 stemmen.

4.2. *Stemming over het geheel*

Het 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, wordt eveneens aangenomen bij unanimititeit van 10 stemmen.

5. **Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 december 2010**

5.1. *Artikelsgewijze stemming*

De artikelen 1 en 2 van het ontwerp van decreet worden aangenomen bij unanimititeit van 10 stemmen.

5.2. *Stemming over het geheel*

Het ontwerp van decreet houdende instemming met de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 december 2010, wordt eveneens aangenomen bij unanimititeit van 10 stemmen.

6. **Stemmingen over het ontwerp van decreet houdende instemming met 1° de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen ten eerste, de Verenigde Staten van Amerika, ten tweede, de Europese Unie en haar lidstaten, ten derde, IJsland, en ten vierde, het Koninkrijk Noorwegen, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011, en 2° de aanvullende overeenkomst tussen ten eerste, de Europese Unie en haar lidstaten, ten tweede, IJsland, en ten derde, het Koninkrijk Noorwegen, betreffende de toepassing van de overeenkomst vermeld onder 1°, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011**

6.1. *Artikelsgewijze stemming*

De artikelen 1, 2 en 3 van het ontwerp van decreet worden aangenomen bij unanimititeit van 10 stemmen.

6.2. *Stemming over het geheel*

Het ontwerp van decreet houdende instemming met 1° de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen ten eerste, de Verenigde Staten van Amerika, ten tweede, de Europese Unie en haar lidstaten, ten derde, IJsland, en ten vierde, het Koninkrijk Noorwegen, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011, en 2° de aanvullende overeenkomst tussen ten eerste, de Europese Unie en haar lidstaten, ten tweede, IJsland, en ten derde, het Koninkrijk Noorwegen, betreffende de toepassing van de overeenkomst vermeld onder 1°, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011, wordt eveneens aangenomen bij unanimiteit van 10 stemmen.

Frank CREYELMAN,
voorzitter

Marc HENDRICKX,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ECAA	European Common Aviation Area (Europese Gemeenschappelijke Luchtvaart-ruimte)
EER	Europese Economische Ruimte
EG	Europese Gemeenschap
EU	Europese Unie
SARiV	Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen
VS	Verenigde Staten