



STRATEGISCHE ADVIESRAAD

INTERNATIONAAL
VLAANDEREN

Flemish Foreign Affairs Council

**ADVIES OVER DIVERSE
LUCHTVERVOERSOVEREENKOMSTEN**

Advies 2012/24

26 september 2012

INHOUD

Inhoud	1
1. Inleiding	2
2. Europese beleidscontext	2
3. Kernelementen van de luchtvervoersovereenkomsten.....	3
3.1. Het wijzigingsprotocol en de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst	3
3.1.1. Het wijzigingsprotocol	3
3.1.1.1. De VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst	5
3.2. De Canada-EU-overeenkomst	6
3.3. De luchtvaartovereenkomsten met Georgië en Jordanië	7
4. Belang voor Vlaanderen	7
5. Conclusie	9

1. INLEIDING

Tijdens haar vergadering van 25 mei 2012 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan de ontwerpen van decreet houdende instemming met:

- het wijzigingsprotocol, ondertekend in Luxemburg op 24 juni 2010 (hierna: “het wijzigingsprotocol”), 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 (hierna: “de VS-EU Open Skies-overeenkomst”);
- de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen ten eerste, de VS, 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 (hierna: “de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst”), en 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 VS-EU Open Skies-overeenkomst (hierna: “de aanvullende overeenkomst”);
- de luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009 (hierna: “de Canada-EU-overeenkomst”);
- de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, ondertekend in Brussel op 2 december 2010 (hierna: “de luchtvervoersovereenkomst met Georgië”);
- de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 december 2010 (hierna: “de luchtvervoersovereenkomst met Jordanië”).

De Vlaamse Regering gelastte de Minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, hierover het advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (hierna: “de Raad”) in te winnen. Aangezien deze dossiers betrekking hebben op dezelfde thematiek, nl. luchtvervoersovereenkomsten, opteerde de Raad ervoor om één advies uit te brengen. Na bespreking op zijn vergaderingen van 26 juni en 3 september 2012 keurde de Raad dit advies goed.

De Raad plaatst deze verdragen eerst in de Europese beleidscontext, gaat vervolgens in op enkele kernelementen van de verschillende luchtvervoersovereenkomsten en bekijkt ten slotte het belang voor Vlaanderen.

2. EUROPESE BELEIDSCONTEXT

De Raad schetste in zijn advies 2012/23 over 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 reeds de Europese

beleidscontext.¹ Zoals aangehaald in dat advies is het externe luchtvaartbeleid van de EU opgebouwd rond drie hoekstenen: (i) het afsluiten van horizontale overeenkomsten waarin de bilaterale overeenkomsten tussen het land in kwestie en de afzonderlijke EU-lidstaten conform het Europees gemeenschapsrecht worden gemaakt, (ii) het tot stand brengen van het Gemeenschappelijke Europese Luchtruim met buurlanden van de EU tegen 2010 en (iii) het sluiten van allesomvattende overeenkomsten met andere regio's in de wereld die van duidelijk belang zijn voor de Europese luchtvaartsector.² Terwijl het wijzigingsprotocol, de VS-EU-IJsland-Noorwegen overeenkomst en de Canada-EU overeenkomst behoren tot de derde pijler van het externe EU-luchtvaartbeleid, behoren de luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië tot de tweede pijler.

3. KERNELEMENTEN VAN DE LUCHTVERVOERSOVEREENKOMSTEN

3.1. Het wijzigingsprotocol en de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst

3.1.1. Het wijzigingsprotocol

De Raad bracht in 2009 reeds een advies uit over de VS-EU Open Skies-overeenkomst van 2007.³ Deze eerste fase-overeenkomst verleent aan Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het recht om van het even welke luchthaven in de EU naar om het even welke luchthaven in de VS te vliegen, alsook deze vluchten te verbinden met punten in derde landen. Het is bovendien een Europese overeenkomst die de bestaande bilaterale luchtvervoersakkoorden tussen de VS en de EU-lidstaten vervangt. Tijdens de onderhandelingen kon niet op alle punten overeenstemming bereikt worden. Artikel 21, tweede lid, van de VS-EU Open Skies-overeenkomst omschrijft deze punten die onderwerp zouden zijn van een tweede onderhandelingsfase. De Raad achtte het in zijn advies noodzakelijk dat via een tweede overeenkomst het onevenwicht tussen de EU en de VS inzake cabotage (binnenlands vervoer door buitenlandse transporteurs), eigendom en controle teniet wordt gedaan. Bovendien verdiende de ecologische pijler en met name de kwestie van (handel in) emissierechten van het trans-Atlantische luchtvervoer volgens de Raad de nodige aandacht.

De tweede fase van de onderhandelingen binnen het streven naar een Open Luchtvaartruimte tussen de EU en de VS ging van start op 15 mei 2008. Na acht onderhandelingsrondes nam de Raad van transportministers op 24 juni 2010 officieel het wijzigingsprotocol aan. Op 24 maart 2011 hechtte het Europees Parlement zijn goedkeuring aan het sluiten van het wijzigingsprotocol. In haar oorspronkelijke versie werd de VS-EU Open Skies-overeenkomst vanaf 30 maart 2008 voorlopig toegepast, in de versie van het wijzigingsprotocol is zij sinds 24 juni 2010 op voorlopige basis van toepassing. De Raad stelt vast dat het wijzigingsprotocol tegemoet komt aan verschillende hogergenoemde bekommernissen, maar de verwachtingen niet geheel inlost.

¹ STRATEGISCHE ADVIESRAAD INTERNATIONAAL VLAANDEREN (SARIV), Advies over de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, en de buurlanden over een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte, Advies 2012/23, 26 september 2012, p.3-4.

² EUROPESE COMMISSIE, *Mededeling van de Commissie inzake de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap*, COM (2005) 79, 11 maart 2005.

³ SARIV, *Briefadvies over het voorontwerp 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 te Brussel op 25 april 2007*, Advies 2009/7, 30 januari 2009.

De partijen bereikten een akkoord over twee van de vijf punten die nog open stonden na het sluiten van de VS-EU Open Skies-overeenkomst⁴: 1) de effecten van milieumaatregelen en infrastructuurbependingen op de uitoefening van markttoegang, en 2) de uitbreiding van de toegang (door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen) voor passagiers en vrachtdiensten die met overheidsgeld plaatsvinden. Over de volgende drie onderwerpen werd geen volledige overeenstemming bereikt: 1) verdere liberalisering van markttoegang⁵, 2) uitbreiding van investeringsmogelijkheden, waardoor het mogelijk zou zijn geworden voor Europese maatschappijen om een meerderheidsaandeel te verwerven en zeggenschap te krijgen in een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij⁶ en 3) inhuur van vliegtuigen met bemanning⁷.

De Raad vestigt de aandacht op artikel 3 van het wijzigingsprotocol, dat de verdere samenwerking om de impact van luchtvaart op het milieu te reduceren regelt. De samenwerking op milieugebied omvat terreinen als, onder meer, algemeen milieuonderzoek en -ontwikkeling, innovatie in luchtverkeersbegeleiding, ontwikkeling van biobrandstoffen, alsmede coördinatie en afstemming van beleidsstandpunten in internationale fora. Deze samenwerking op milieugebied is nader gespecificeerd in een Gezamenlijke Verklaring (Aanhangsel C bij het Wijzigingsprotocol). Een belangrijk element in de samenwerking is de afstemming en consistentie in het nemen van marktconforme maatregelen betreffende luchtvaartemissies. Ten slotte beoogt de samenwerking ook afstemming van beleidsmaatregelen wanneer luchthavens voornemens zijn geluid gerelateerde maatregelen te nemen, om te voldoen aan de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) aangenomen normen.

Inzake luchtvaartemissies wijst de Raad erop dat sinds 1 januari 2012 de EU het luchtverkeer, d.w.z. alle vluchten naar of van de EU, heeft opgenomen in de EU-emissiehandel voor broeikasgassen (hierna: "ETS"). Deze praktijk kan rekenen op internationaal verzet, o.a. vanwege de VS. Op 21 december 2011 sprak het Hof van Justitie van de EU zich uit in de zaak die door sommige Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen was aangespannen.⁸ Het Hof concludeerde dat de richtlijn

⁴ STATEN-GENERAAL (NEDERLAND), *Protocol tot wijziging van de Luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten; Brussel, 24 juni 2010, vergaderjaar 2011-2012, 32 779, nr. 2, 2-3.*

⁵ De partijen hebben wel tegemoetkomingen op andere terreinen afgesproken (artikel 6 van het wijzigingsprotocol). Indien de VS in de toekomst zijn wetgeving zodanig aanpast dat de investeringsmogelijkheden van luchtvaartmaatschappijen van de EU in Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen worden vergroot, zouden de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het recht krijgen gecombineerde geregelde passagiersdiensten aan te bieden tussen punten in de Europese Unie en vijf andere landen, zonder een punt op het grondgebied van de VS te bedienen. Indien de EU haar beleid ten aanzien van het nemen van geluidsmaatregelen rondom luchthavens in de toekomst verandert, zouden de luchtvaartmaatschappijen van de EU het recht krijgen gecombineerde geregelde passagiersdiensten aan te bieden tussen punten in de VS en vijf nader te definiëren andere landen, zonder een punt op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten te bedienen.

⁶ De vigerende wetgeving van de Verenigde Staten verbiedt buitenlandse luchtvaartmaatschappijen een meerderheidsdeelneming te nemen in en/of effectieve zeggenschap uit te oefenen over Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Het Amerikaanse Congres heeft zich tot op heden geen voorstander getoond van aanpassing van de bestaande wetgeving, waardoor de Europese desiderata niet konden worden gehonoreerd. Het gevolg van deze situatie is dat grensoverschrijdende intensieve samenwerking tussen Europese luchtvaartmaatschappijen en Amerikaanse maatschappijen, bijvoorbeeld door middel van een fusie, niet mogelijk is. Wel kan het onderwerp regelmatig in het Gemengd Comité worden besproken, teneinde te bezien of voortgang gemaakt kan worden.

⁷ Omtrent de inhuur van vliegtuigen met bemanning, meestal aangeduid als "wet leasing", kon uiteindelijk geen overeenstemming worden bereikt, aangezien de Amerikaanse wet- en regelgeving zich hiertegen verzet. Overwegingen van luchtvaartveiligheid en beveiliging lijken hierbij een overwegende rol te spelen. Ook bestaat de vrees dat met het toestaan van dergelijke arrangementen een potentiële uitholling van de beperking van de liberalisering van de toegang tot de nationale markt (uitoefening van cabotagerechten) zou kunnen plaatsvinden.

⁸ HOF VAN JUSTITIE, *Air Transport Association of America en anderen / Secretary of State for Energy and Climate Change*, arrest van 21 december 2011, C-366/10, nog niet gepubliceerd in *Jur.* 2011 [<http://curia.europa.eu>].

die het ETS uitbreidt naar luchtvaartactiviteiten (hierna: “richtlijn 2008/101”)⁹, in overeenstemming is met beginselen van internationaal gewoonterecht en past binnen de internationale verdragen waaraan de EU is gebonden en waaraan de richtlijn kan worden getoetst. Richtlijn 2008/101 werd niet strijdig bevonden met de VS-EU Open Skies-overeenkomst en bijhorend wijzigingsprotocol.¹⁰

Een nieuwigheid van het wijzigingsprotocol is tevens de opname van de sociale dimensie van de luchtvaartbetrekkingen tussen de EU en de VS (artikel 4). De door de partijen beoogde liberalisering van de markttoegang mag niet leiden tot het ondermijnen van bestaande arbeidsstandaarden en -rechten.

De Raad concludeert door te verwijzen naar het ambitieuze, originele mandaat aan de Europese Commissie in 2003, nl. het onderhandelen van een Open Luchtvaartruimte tussen de EU en de VS, en stelt vast dat, net zoals de VS-EU Open Skies-overeenkomst, het wijzigingsprotocol er niet in slaagt om deze doelstelling volledig te realiseren. Het wijzigingsprotocol zorgt immers niet voor een volledige liberalisering van de EU-VS luchtvaartmarkt en er is nood aan het opstarten van onderhandelingen van de derde fase. Het wijzigingsprotocol brengt volgens de Raad wel verbeteringen aan, wat betreft o.m. de samenwerking op milieuvlak, geluidshinder en de sociale dimensie van het EU-VS luchtverkeer.

3.1.1. De VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst

Overeenkomstig artikel 18, lid 5 van de VS-EU Open Skies-overeenkomst kunnen de VS en de EU de overeenkomst uitbreiden tot derde landen. Noorwegen en IJsland hebben, als EER-lidstaten die participeren in de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, in 2007 verzocht te mogen toetreden tot de EU-VS-overeenkomst. Op 16 en 21 juni 2011 vond de ondertekening plaats van de VS-EU-IJsland-Noorwegen overeenkomst waardoor IJsland en Noorwegen partij worden bij de VS-EU Open Skies-overeenkomst. De hierin opgenomen bepalingen zijn van toepassing op IJsland en Noorwegen als waren zij lidstaten van de Europese Unie, zodat IJsland en Noorwegen alle rechten en plichten hebben die de lidstaten uit hoofde van die overeenkomst hebben (artikel 2). Het doel van de overeenkomst is om de voordelen van de VS-EU Open Skies-overeenkomst in hun geheel ook te doen gelden voor IJsland en Noorwegen. De EU-luchtvaartmaatschappijen hadden immers niet het recht om vluchten te exploiteren tussen Noorwegen en IJsland enerzijds en derde landen anderzijds. Noorse en IJslandse luchtvaartmaatschappijen hadden niet het recht om vluchten tussen de EU en de VS te exploiteren.

Partijen bij de aanvullende overeenkomst zijn de Europese Unie en haar lidstaten, IJsland en Noorwegen. Dit verdrag beoogt de relaties tussen deze partijen te regelen met betrekking tot de VS-EU Open Skies-overeenkomst. Het legt o.m. de procedures vast voor opschorten van verkeersrechten (artikel 2), voor de deelname van Noorwegen en IJsland aan het Gemengd Comité (artikel 3), enz.

⁹ Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, *Pb. L 8/3*, 13 januari 2009.

¹⁰ Het Hof van Justitie wijst erop dat de richtlijn niet in strijd is met de verplichting op grond van de VS-EU Open Skies-overeenkomst om brandstof vrij te stellen van rechten, heffingen, kosten of lasten. Verder is de eenvormige toepassing van de richtlijn op alle vluchten vanaf of naar een Europese luchthaven in overeenstemming met de bepalingen van de VS-EU Open Skies-overeenkomst die discriminatie tussen Amerikaanse en Europese marktdeelnemers verbieden.

Hangende de inwerkingtreding worden beide overeenkomsten voorlopig toegepast (artikel 5, respectievelijk artikel 8) in het belang van de rechtszekerheid die de overeenkomsten bieden aan de luchtvaartsector om te kunnen blijven opereren op de trans-Atlantische markt.

3.2. De Canada-EU-overeenkomst

De regels voor het internationaal luchtvervoer tussen de EU en Canada werden in het verleden vastgelegd in bilaterale akkoorden tussen individuele EU-lidstaten en Canada. 19 EU-lidstaten, waaronder België, sloten dergelijke overeenkomsten. Deze bilaterale akkoorden bevatten echter bepalingen die volgens het Europees Hof van Justitie strijdig zijn met het Europees gemeenschapsrecht.¹¹ De Canada-EU-overeenkomst zal op het ogenblik van haar definitieve inwerkingtreding de verschillende bilaterale luchtvervoersakkoorden vervangen en zo een einde maken aan de discriminatie die door die akkoorden ontstond. Tijdens haar voorlopige toepassing zullen de bilaterale overeenkomsten worden geschorst.

De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie machtigde in oktober 2007 de Europese Commissie te onderhandelen met Canada over een uitgebreide overeenkomst inzake luchtvervoer die een Open Luchtvaartruimte tussen de EU en Canada tot stand zou brengen. Het mandaat voorzag expliciet in de mogelijkheid van een gefaseerde aanpak, gelet op het feit dat aanzienlijke wetsveranderingen nodig zouden zijn in Canada, m.n. inzake wettelijke beperkingen omtrent buitenlands eigenaarschap en controle van Canadese luchtvaartmaatschappijen en omtrent cabotage.

Na verschillende onderhandelingsrondes hechtte de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie tijdens zijn vergadering op 30 en 31 maart 2009 zijn goedkeuring aan het voorstel tot ondertekening. Op 24 maart 2011 hechtte het Europees Parlement zijn goedkeuring aan het sluiten van de Canada-EU overeenkomst.

De VS-EU Open Skies-overeenkomst en bijhorend wijzigingsprotocol heeft net zoals de Canada-EU-overeenkomst een ruime werkingsfeer, die niet alleen verkeersrechten, maar ook een aantal begeleidende maatregelen omvat inzake eigendom en controle van luchtvaartmaatschappijen, samenwerking op het vlak van veiligheid, mededinging, subsidies en steun, en het leefmilieu. In tegenstelling tot de VS-EU Open Skies-overeenkomst bevat de Canada-EU-overeenkomst een duidelijk tijdspad voor een gefaseerde openstelling van de luchtvaartruimte tussen beide partijen. De Canada-EU-overeenkomst wordt immers toegepast in vier fases. De Raad verwelkomt de uittekening van dergelijk tijdspad.

De Canada-EU-overeenkomst treedt, overeenkomstig artikel 23, in werking één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle noodzakelijke procedures zijn beëindigd. De overeenkomst zal voorlopig worden toegepast vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de datum waarop de laatste partij meegedeeld heeft dat haar procedures voor de voorlopige toepassing zijn afgerond.

¹¹ HOF VAN JUSTITIE, *Commissie/Verenigd Koninkrijk*, arrest van 5 november 2002, C-466/98, *Jur.* 2002, I-9427; HvJ, *Commissie/Denemarken*, arrest van 5 november 2002, C-467/98, *Jur.* 2002, I-9519; HvJ, *Commissie/Zweden*, arrest van 5 november 2002, C-468/98, *Jur.* 2002, I-9575; HvJ, *Commissie/Finland*, arrest van 5 november 2002, C-469/98, *Jur.* 2002, I-9627; HvJ, *Commissie/België*, arrest van 5 november 2002, C-471/98, *Jur.* 2002, I-9681; HvJ, *Commissie/Luxemburg* (C-472/98), *Jur.* 2002, I-9741; HvJ, *Commissie/Oostenrijk*, arrest van 5 november 2002, C-475/98, *Jur.* 2002, I-9797; HvJ, *Commissie/Duitsland*, arrest van 5 november 2002, C-476/98, *Jur.* 2002, I-9855.

3.3. De luchtvaartovereenkomsten met Georgië en Jordanië

De luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië dragen bij tot het tot stand brengen van een Gemeenschappelijk Europese Luchtruim met de EU-buurlanden, de tweede hoeksteen van het externe EU-luchtvaartbeleid. Dergelijke luchtvervoersovereenkomsten zijn bovendien een belangrijke schakel in de ontwikkeling van het Europese nabuurschapsbeleid.

Zowel Georgië als Jordanië hadden bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten met afzonderlijke EU-lidstaten. Onderhavige overeenkomsten vervangen echter de bestaande bilaterale regimes. Ze vinden hun oorsprong in een door de Europese Commissie in respectievelijk 2009 en 2007 verkregen mandaat om onderhandelingen te openen met Georgië en Jordanië over een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte.

De geleidelijke wederzijdse marktopenstelling staat aan Georgische en Jordaanse luchtvaartmaatschappijen toe om te opereren naar iedere plaats binnen de EU en aan luchtvaartmaatschappijen van de EU om naar iedere plaats binnen Georgië en Jordanië te opereren. De beoogde concurrentie moet de belangen van consumenten, de luchtvaartsector en haar werknemers dienen.

Bij de luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië zijn afspraken gemaakt over een stapsgewijze invoering van het volledige pakket aan verkeersrechten en mogelijkheden voor eigendom van en zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen (bijlage II). Naarmate de nationale wetten en regels van Georgië en Jordanië meer in overeenstemming worden gebracht met de geldende wet- en regelgeving binnen de EU, worden er meer verkeersrechten vrijgegeven totdat de gemeenschappelijke luchtvaartruimte volledig gerealiseerd is, inclusief vrijgave van alle verkeersrechten. Door deze reeds uitgetekende en gefaseerde aanpak is er geen nieuwe onderhandelingsronde nodig (cf. de Canada-EU-overeenkomst). De luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië zorgen tevens voor samenwerking op terreinen zoals veiligheid, beveiliging, milieu en consumentenbescherming.

Beide overeenkomsten zullen voorlopig worden toegepast vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de datum waarop de laatste partij heeft meegedeeld dat haar procedures voor de voorlopige toepassing zijn afgerond. De overeenkomsten zullen in werking treden één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle noodzakelijke procedures zijn afgerond.

4. BELANG VOOR VLAANDEREN

De Werkgroep “gemengde verdragen” legde voor elk van de luchtvervoersovereenkomsten het gemengde karakter ervan vast: zowel de federale overheid als de gewesten zijn bevoegd. De memorie van toelichting geeft per overeenkomst aan welke verdragsartikelen raken aan de Vlaamse bevoegdheden.

De Raad is van oordeel dat de luchtvervoersovereenkomsten economische kansen creëren door de opening van diverse markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. Bovendien is de samenwerking op het vlak van regelgeving in domeinen zoals mededinging, veiligheid, milieubescherming, enz. een goede manier om een eerlijker speelveld te creëren binnen de luchtvaartsector. De luchtvervoersovereenkomsten kunnen potentieel het aantal vluchten voor de

luchthavens in België, misschien zelfs de kleinere regionale luchthavens, doen toenemen. Hierdoor zouden de luchtvervoerovereenkomsten bijdragen aan de Vlaamse ambitie om Zaventem/Brussels Airport uit te bouwen als internationale toegangspoort in Vlaanderen.¹² De Raad verwijst tevens naar het initiatief “Vlaanderen in Actie”. Eén van de doorbraken die men hiertoe wil realiseren, is het omvormen van Vlaanderen tot een slimme draaischijf waarbinnen de luchthavens een belangrijke schakel vormen.¹³ De mogelijke stijging van het luchtverkeer van en naar België en van Belgische luchtvaartmaatschappijen kan de luchtvaartindustrie als motor voor de economie en het zaken- en privaat toerisme aanzwengelen. Een studie in opdracht van de Europese Commissie verwacht door de groei van het passagiers- en goederenverkeer ook de creatie van nieuwe jobs. Bovendien moet een open luchtruim ook de consument ten goede komen. De stijging van de concurrentie en van de keuzemogelijkheden moet leiden tot een daling van de prijzen.¹⁴

De luchtvervoerovereenkomsten met Georgië en Jordanië kunnen ruimere economische gevolgen hebben voor het luchtvervoer tussen de EU en andere oostelijke buurlanden en de regionale samenwerking bevorderen. De preambule van de overeenkomst met Jordanië verwijst o.m. naar het Euro-mediterraan partnerschap. De overeenkomsten geven bovendien aan Georgië en Jordanië een duidelijk politiek signaal dat de EU bereid is deze landen in de mate van het mogelijke te betrekken bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven.

Specifiek voor het wijzigingsprotocol wijst de Raad op enkele bepalingen die voor Vlaanderen van belang zijn. Artikel 3 van het wijzigingsprotocol breidt de evaluatie van door een partij voorgenomen milieumaatregelen, die nadelige gevolgen kunnen hebben op de rechten van de luchtvervoerovereenkomst, uit tot maatregelen op regionaal en lokaal niveau. De partijen, de EU en de VS, zullen ook samenwerken om lawaaihinder te bestrijden. De Raad herhaalt in deze context de aanbeveling van het Europees Parlement om niet te vergeten dat verschillende aspecten van luchtvaartregulering, inclusief geluids- en nachtvluchtbeperkingen, op lokaal niveau worden bepaald.¹⁵ In België is op het vlak van geluidbeheersing van de luchthaven Brussels Airport de federale overheid principieel bevoegd voor alle aspecten die verband houden met de geluidemissie (bronzijde), terwijl de gewesten vanuit hun specifieke bevoegdheid inzake de bescherming van het leefmilieu bevoegd zijn voor aspecten die verband houden met de geluidimmissie (ontvangzijde).¹⁶

¹² Zie o.m. H. CREVITS, *Beleidsbrief mobiliteit en openbare werken: beleidsprioriteiten 2011-2012*, 2011, 107.

¹³ VLAANDEREN IN ACTIE, *Doorbraken 2020*, 2009, 67-70.

¹⁴ DIRECTORAAT-GENERAAL ENERGIE EN VERVOER, *The economic impacts of an open aviation area between the EU and the US*, Londen, Booz Allen Hamilton, 2007, 160-161.

¹⁵ EUROPEES PARLEMENT, *Aanbeveling over het voorstel voor een besluit van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten van de Europese Unie in het kader van de Raad bijeen inzake de sluiting van het Protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika, enerzijds, en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, anderzijds*, A7-0046/201, 2 maart 2011, 8. [<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2011-0046&language=EN>]

¹⁶ DEPARTEMENT LEEFMILIEU, NATUUR EN ENERGIE, *Actieplan Omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport*, 2010, 13. [http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn/actieplannen/actieplan_brussels_airport]

5. CONCLUSIE

De Raad gaat akkoord met het wijzigingsprotocol, de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst, de Canada-EU-overeenkomst, de luchtvaartovereenkomst met Georgië en de luchtvaartovereenkomst met Jordanië.

Hij wijst op het economisch potentieel van deze luchtvervoersovereenkomsten en vindt het een goede zaak dat de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst, de Canada-EU-overeenkomst, de luchtvaartovereenkomst met Georgië en de luchtvaartovereenkomst met Jordanië een stapsgewijze invoering van het volledige pakket aan verkeersrechten en mogelijkheden voor eigendom van en zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen voorzien. Het wijzigingsprotocol daarentegen voorziet deze stapsgewijze aanpak niet, waardoor er nood is aan een derde fase van onderhandelingen met het oog op een volledige liberalisering van de EU-VS-luchtvaartmarkt.

Hoogachtend,

(getekend)

Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter SARiV

(getekend)

Freddy Evens
Secretaris SARiV

Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

Opdracht

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) is een onafhankelijk adviesorgaan van de Vlaamse Regering. Hij adviseert de Vlaamse Regering bij de totstandkoming van haar buitenlands beleid, haar beleid inzake internationaal ondernemen, toerisme en internationale samenwerking. Hij doet dit hetzij op vraag van de Vlaamse Regering, hetzij uit eigen beweging.

Samenstelling

Leden	Plaatsvervangers
1° Voorzitter: Prof. dr. Jan Wouters (gewoon hoogleraar internationaal en Europees recht, K.U.Leuven)	
2° Anne Lybaert (zaakvoerder IRMAS)	
3° Hans De Belder (oud-diplomaat)	
4° Jean Bossuyt (hoofd strategie European Centre for Development Policy Management Maastricht)	
5° Kim Van der Borgh (docent internationaal handelsrecht en handelspolitiek, VUB)	
6° Johan Erauw (gewoon hoogleraar Universiteit Gent)	
7° Luc Vandenbroucke (Senior Executive Vice President, Barco)	
8° Rudi Hoebeek (Gedelegeerd bestuurder Hoebeek NV)	
9° Patrick De Groote (hoogleraar Universiteit Hasselt)	
10° Johan De Meester (zaakvoerder Viking Reizen)	
11° Els Dirix (ABVV)	Mehdi Koocheki (ABVV)
12° Renaat Hanssens (ACV)	Jessie Van Couwenberghe (ACV)
13° Geert Eggermont (UNIZO)	Veronique Willems (UNIZO)
14° Anneliese Daelemans (Voka-Vlaams Economisch Verbond)	Jan Van Doren (Voka-VEV)
15° Wiske Jult (11.11.11.)	Koen Detavernier (11.11.11.)
16° Gijs Justaert (Wereldsolidariteit)	Els Hertogen (Wereldsolidariteit)
17° Annuschka Vandewalle (FOS)	Kwaku Acheampong (FOS)
18° Isabel Vertriest (Oxfam Wereldwinkels)	Lode Delbare (Trias)
19° Eve Diels (Ho.Re.Ca Vlaanderen)	Jan Van Steen (directeur Omnia)
20° Jan Jassogne (CIB Vlaanderen)	Peggy Verzele (CIB Vlaanderen – VIVO)

Secretariaat:

Freddy Evens (secretaris)
Eva Haeverans (beleidsmedewerker)
Roos Van de Cruys (beleidsmedewerker)
Jolien Mespreuve (administratief deskundige)