



stuk **1876** (2012-2013) – Nr. 1  
ingediend op 17 januari 2013 (2012-2013)

## 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

## MEMORIE VAN TOELICHTING

## I. ALGEMENE TOELICHTING

**1. De luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten**

Op 25 en 30 april 2007 vond de ondertekening plaats van de luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika (VS) en de Europese Gemeenschap (EG) en haar lidstaten (verder 'de luchtvervoersovereenkomst') die in de plaats kwam van de bilaterale akkoorden die tussen de VS en een groot aantal lidstaten van de Europese Unie (EU) waren gesloten. De luchtvervoersovereenkomst werd goedgekeurd bij het decreet van 30 april 2009, maar is nog niet in werking getreden. Overeenkomstig haar artikel 25 wordt de luchtvervoersovereenkomst voorlopig toegepast sinds 30 maart 2008.

De luchtvervoersovereenkomst had hoofdzakelijk tot doel een eengemaakte markt van luchtvaartdiensten op te richten. Zij verleent Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het recht om van om het even welke luchthaven in de EU naar elke bestemming in de VS te vliegen. De maatschappijen kunnen die vluchten ook verbinden met punten in derde landen.

De luchtvervoersovereenkomst betekende een belangrijke stap in de trans-Atlantische luchtvaart. Zij creëerde aanzienlijke voordelen voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en passagiers in Europa. In een in januari 2007 gepubliceerde studie worden de economische voordelen van een volledig open luchtvaartruimte tussen de EU en de VS geraamd op miljarden euro per jaar<sup>1</sup>. Er is sprake van 26 miljoen extra passagiers, een toename van de vracht met 100.000 tot 170.000 ton en 72.000 nieuwe jobs over vijf jaar.

De luchtvervoersovereenkomst slaagde er echter niet in de toegang tot de Amerikaanse binnenlandse markt volledig te openen.

De EU streefde naar extra investeringsmogelijkheden en een grotere markttoegang. Daarom is artikel 21 van de luchtvervoersovereenkomst gewijd aan de tweede fase van de onderhandelingen. Het artikel bevat een tijdsschema en een niet-exhaustieve lijst van prioritaire thema's die op de agenda van de onderhandelingen dienden te staan. Artikel 21, §3, van de luchtvervoersovereenkomst verleent elke partij de bevoegdheid om bepaalde rechten op te schorten als er tegen 30 november 2010 geen overeenstemming zou zijn bereikt over een overeenkomst van de tweede fase. De onderhandelingen leidden tot de opmaak van een wijzigend protocol dat op 24 juni 2010 werd ondertekend.

**2. De uitbreiding van de luchtvervoersovereenkomst**

Overeenkomstig artikel 18, §5, van de luchtvervoersovereenkomst kunnen de partijen de voordelen optimaliseren door de overeenkomst uit te breiden tot derde landen.

Het Gemengd Comité werkte een voorstel uit met betrekking tot de voorwaarden en procedures, met inbegrip van noodzakelijke wijzigingen aan de luchtvervoersovereenkomst, waaraan derde landen moeten voldoen om te kunnen toetreden.

IJsland en Noorwegen dienden in 2007 een toetredingsverzoek in. De toetreding van beide landen werd besproken in verscheidene vergaderingen van het Gemengd Comité en in

<sup>1</sup> The economic impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US, [http://ec.europa.eu/transport/air/international\\_aviation/country\\_index/doc/final\\_report\\_us\\_bah.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/doc/final_report_us_bah.pdf)

informele technische bijeenkomsten met de EU-lidstaten. Die vergaderingen werden voorbereid tijdens bijeenkomsten van het Overlegforum van de luchtvaartsector met vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en werknemersorganisaties.

Het Gemengd Comité deed op 26 februari 2009 een voorstel voor de toetreding van IJsland en Noorwegen tot de luchtvervoersovereenkomst. 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 toepassing van de luchtvervoersovereenkomst. De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie hechtte op 9 oktober 2009 zijn politieke goedkeuring aan een overeenkomst waarbij de luchtvervoersovereenkomst wordt uitgebreid tot IJsland en Noorwegen.

Aangezien IJsland en Noorwegen een integrerend deel zijn van de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (European Common Aviation Area, ECAA), 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 luchtvervoersovereenkomst behouden blijft.

### **3. Inhoud van de overeenkomsten**

IJsland en Noorwegen hebben het volledige acquis op het gebied van het luchtvaartbeleid overgenomen. Door hen op te nemen in de luchtvervoersovereenkomst, wordt gegarandeerd dat alle Europese luchtvaartmaatschappijen die het acquis toepassen, trans-Atlantische luchtdiensten kunnen exploiteren in een geharmoniseerd kader.

#### ***3.1. De overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de VS, de EU, IJsland en Noorwegen***

De verdragsbepalingen van de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd, die door verwijzing in deze overeenkomst zijn opgenomen, zijn van toepassing op alle partijen bij de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de VS, de EU, IJsland en Noorwegen (verder ‘de overeenkomst’), met inachtneming van de specifieke bepalingen met betrekking tot IJsland en Noorwegen. De verdragsbepalingen zijn van toepassing op beide landen als waren zij EU-lidstaten, zodat zij alle rechten genieten die uit hoofde van die luchtvervoersovereenkomst aan de lidstaten worden toegekend.

De overeenkomst kan te allen tijde worden beëindigd. In afwachting van haar inwerkingtreding wordt zij voorlopig toegepast.

In een gezamenlijke verklaring stellen de verdragspartijen dat de tekst van de overeenkomst authentiek moet worden verklaard in alle officiële EU-talen.

De bijlage bij de overeenkomst bevat de specifieke bepalingen met betrekking tot IJsland en Noorwegen.

#### ***3.2. De aanvullende overeenkomst tussen de EU, IJsland en Noorwegen***

De aanvullende overeenkomst met betrekking tot de toepassing van de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de VS, de EU, IJsland en Noorwegen (verder ‘de aanvullende overeenkomst’) garandeert dat het bilaterale karakter van de luchtvervoersovereenkomst behouden blijft. Er dienden procedurele regelingen te worden vastgesteld om te beslissen over de opschorting van verkeersrechten en over de deelname van IJsland en Noorwegen aan het Gemengd Comité en de arbitrageprocedures.

IJsland en Noorwegen namen als waarnemer deel aan de inmiddels afgeronde onderhandelingen van de tweede fase die de Europese Commissie voerde met de VS, en beide landen werden betrokken bij de voorbereidende werkzaamheden.

IJsland en Noorwegen worden in het Gemengd Comité vertegenwoordigd door de Europese Commissie met betrekking tot alle gebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de lidstaten vallen.

De aanvullende overeenkomst bevat verder bepalingen over de uitwisseling van informatie, overheidssubsidies en -steun, alsook over haar beëindiging, voorlopige toepassing en inwerkingtreding.

#### **4. Belang van overeenkomsten**

Zoals de Europese 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 economische kansen 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 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.

#### **5. Vlaamse bevoegdheden**

Overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI), zoals gewijzigd, zijn de gewesten krachtens artikel 6, §1, X, 7°, bevoegd voor “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”.

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

- “4° de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen, havens, waterwegen, dijken, luchthavens en vliegvelden;
- 6° het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en 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 erbij te betrekken als er nieuwe regelgeving tot stand gebracht wordt.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

De gewestelijke bevoegdheden situeren zich in de operaties aan de grond (artikel 6, §1, X, 7°, BWHI). De bevoegdheid tot grondafhandeling wordt geregeld door het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens (Belgisch Staatsblad, 7 maart 2000) waarin zowel regels zijn opgenomen in verband met zelfafhandeling als in verband met grondafhandelingsdiensten. Dit besluit houdt de omzetting in van de Europese richtlijn 96/97/EG.

Op het vlak van de douanerechten en -heffingen en de gebruikerslasten, 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 op het tijdstip dat zij voor de lasten aangeslagen worden.

Milieumaatregelen behoren uiteraard eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

## II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### 1. De overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de VS, de EU, IJsland en Noorwegen

In de preambule geven de partijen uiting aan hun verlangen om een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat is gebaseerd op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen, met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering. De verdragspartijen wensen de uitbreiding van de mogelijkheden voor het internationaal luchtvervoer te bevorderen om aan de behoeften van reizigers en vervoerders te voldoen, en de luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen reizigers en vervoerders concurrerende prijzen en diensten aan te bieden op open markten.

De verdragspartijen wensen alle sectoren van de luchtvervoerindustrie het voordeel te geven van een geliberaliseerde overeenkomst en de hoogste mate van veiligheid en beveiliging te verzekeren.

De partijen erkennen dat overheidssubsidies de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen nadelig kunnen beïnvloeden en bevestigen het belang van milieubescherming en bescherming van de consument.

De overeenkomstsluitende staten hebben het voornemen om voort te bouwen op bestaande overeenkomsten met als doel de toegang tot markten te openen en de voordelen zo groot mogelijk te maken. Het is hun bedoeling een wereldwijd precedent te scheppen ter bevordering van de voordelen van de liberalisering in deze cruciale economische sector.

#### Artikel 1 – Definitie

De partijen bij de overeenkomst zijn de Verenigde Staten, de Europese Unie en haar lidstaten, IJsland en Noorwegen.

#### Artikel 2 – Toepassing van de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd bij het protocol en de bijlage daarbij

De bepalingen van de luchtvervoersovereenkomst zoals gewijzigd door het protocol, die door verwijzing in de voorliggende overeenkomst zijn opgenomen, zijn van toepassing op alle partijen bij de overeenkomst, met inachtneming van de specifieke bepalingen

met betrekking tot IJsland en Noorwegen die zijn opgenomen in de bijlage. IJsland en Noorwegen worden beschouwd als EU-lidstaten waardoor zij alle rechten en verplichtingen hebben die de lidstaten uit hoofde van de overeenkomst bezitten. De bijlage vormt een integrerend deel van de overeenkomst.

#### Artikel 3 – Opzegging van de overeenkomst of beëindiging van de voorlopige toepassing

De VS of de EU en haar lidstaten kunnen steeds de andere drie partijen in kennis stellen dat zij de overeenkomst of haar voorlopige toepassing wensen te beëindigen. Zij kunnen IJsland of Noorwegen in kennis stellen van hun besluit om de overeenkomst op te zeggen of de voorlopige toepassing ervan te beëindigen met betrekking tot deze twee landen.

IJsland en Noorwegen mogen te allen tijde de andere partijen meedelen dat zij zich uit de overeenkomst wensen terug te trekken of haar voorlopige toepassing wensen te beëindigen.

Die kennisgeving moet tegelijkertijd ook naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) worden verstuurd. De beëindiging wordt van kracht aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Luchtvervoersorganisatie (IATA), een jaar na de datum van de schriftelijke kennisgeving.

Onverminderd andere bepalingen wordt de overeenkomst beëindigd wanneer de luchtvervoersovereenkomst een einde neemt.

#### Artikel 4 – Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)

De overeenkomst en de wijzigingen worden door het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie geregistreerd bij de ICAO.

#### Artikel 5 – Voorlopige toepassing

De overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening, voor zover dit is toegestaan uit hoofde van de toepasselijke nationale wetgeving.

Indien de luchtvervoersovereenkomst zoals gewijzigd, wordt opgezegd of indien de voorlopige toepassing van de overeenkomst of het protocol wordt beëindigd, neemt ook de voorlopige toepassing van de overeenkomst een einde.

#### Artikel 6 – Inwerkingtreding

De overeenkomst treedt in werking op de laatste van de volgende data: datum waarop de luchtvervoersovereenkomst of het protocol in werking treedt of een maand na de datum waarop de laatste partij bevestigt dat zij haar interne procedure heeft afgerond.

#### Gezamenlijke verklaring

In de gezamenlijke verklaring – die een integrerend deel van de overeenkomst vormt – bevestigen de verdragspartijen dat de tekst van de overeenkomst authentiek moet worden verklaard in de andere talen, ofwel vóór de ondertekening, ofwel na de ondertekening door een besluit van het Gemengd Comité.

## Bijlage – Specifieke bepalingen met betrekking tot IJsland en Noorwegen

De bepalingen van de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd, zijn van toepassing op beide landen als waren zij EU-lidstaten zodat zij onder bepaalde voorwaarden alle rechten en plichten hebben die de lidstaten uit hoofde van die overeenkomst hebben.

De definitie van grondgebied (artikel 1, §9, van de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd) wordt aangepast.

De artikelen 23 (beëindiging) en 26 (inwerkingtreding) van de luchtvervoersovereenkomst en de artikelen 9 en 10 van het protocol zijn niet van toepassing op IJsland en Noorwegen.

In deel 1 van bijlage 1 bij de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd, worden de overeenkomsten tussen de VS en respectievelijk IJsland en Noorwegen toegevoegd.

De delen 2 en 3 van bijlage 1 worden gewijzigd.

In artikel 3 van bijlage 2 wordt een zin toegevoegd.

Artikel 21, §4, van de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd, is van toepassing op IJsland en Noorwegen voor zover de relevante wetten en regels van de EU zijn opgenomen in de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER). IJsland en Noorwegen kunnen de rechten waarin dat artikel voorziet, enkel doen gelden indien zij met betrekking tot het opleggen van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen, overeenkomstig de desbetreffende wet- en regelgeving van de EU, zoals opgenomen in de overeenkomst betreffende de EER, zijn onderworpen aan toezicht dat vergelijkbaar is met het toezicht van artikel 21, §4, van de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd.

## **2. De aanvullende overeenkomst tussen de EU, IJsland en Noorwegen betreffende de toepassing van de overeenkomst tussen de VS, de EU, IJsland en Noorwegen**

In de preambule wordt gesteld dat procedurele regels moeten worden vastgesteld om te beslissen hoe maatregelen uit hoofde van artikel 21, §5, van de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd, moeten worden genomen. Procedurele regels zijn ook nodig voor de deelname van IJsland en Noorwegen aan het Gemengd Comité en de arbitrageprocedures.

### Artikel 1 – Kennisgeving

De Europese Commissie moet onmiddellijk IJsland en Noorwegen informeren vooraleer zij de VS in kennis stelt van haar besluit om de overeenkomst of haar voorlopige toepassing te beëindigen of om kennisgevingen daartoe in te trekken. Ook Noorwegen en/of IJsland moeten de Commissie in kennis stellen van soortgelijke besluiten.

### Artikel 2 – Opschorting van verkeersrechten

Een besluit waarbij luchtvaartmaatschappijen van de andere partij geen toestemming krijgen om extra frequenties te exploiteren of nieuwe markten aan te boren, of de opheffing van een soortgelijk besluit, wordt met eenparigheid van stemmen genomen door de Raad, namens de EU en de lidstaten, en door IJsland en Noorwegen. De voorzitter van de Raad stelt de VS in kennis van dat besluit.

### Artikel 3 – Gemengd Comité

De EU en haar lidstaten, IJsland en Noorwegen worden in het Gemengd Comité vertegenwoordigd door afgevaardigden van de Europese Commissie, de lidstaten, IJsland en Noorwegen. De Commissie vertolkt hun standpunten behalve op gebieden die onder de exclusieve bevoegdheid van de lidstaten vallen. In dit laatste geval wordt het standpunt vertolkt door het voorzitterschap van de Raad of de Commissie, IJsland en Noorwegen. Bepaalde standpunten worden vastgesteld door IJsland en Noorwegen, in overleg met de Commissie, of omgekeerd.

De Europese Commissie neemt de nodige maatregelen om te waarborgen dat IJsland en Noorwegen volwaardig kunnen deelnemen aan coördinatie-, overleg- of beleidvormingsvergaderingen met de EU-lidstaten, en dat beide landen toegang krijgen tot relevante informatie.

### Artikel 4 – Arbitrage

De Europese Commissie vertegenwoordigt ook hier de EU en haar lidstaten, IJsland en Noorwegen. Indien nodig neemt zij maatregelen om te waarborgen dat IJsland en Noorwegen worden betrokken bij de voorbereiding en de coördinatie van de arbitrageprocedures.

Als de Raad besluit voordelen op te schorten, worden IJsland en Noorwegen daarvan in kennis gesteld. Omgekeerd stellen ook IJsland en/of Noorwegen de Commissie in kennis van soortgelijke besluiten.

Andere krachtens artikel 19 van de luchtvervoersovereenkomst, zoals gewijzigd, te nemen maatregelen over aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de EU vallen, worden genomen door de Europese Commissie, met de hulp van een Speciaal Comité dat bestaat uit vertegenwoordigers van de EU-lidstaten, IJsland en Noorwegen.

### Artikel 5 – Uitwisseling van informatie

IJsland en Noorwegen brengen de Europese Commissie op de hoogte van elk besluit tot weigering, intrekking, opschorting of beperking van de vergunningen van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, alsook van verzoeken of aanmeldingen. De Commissie informeert IJsland en Noorwegen over soortgelijke besluiten van de EU-lidstaten.

### Artikel 6 – Overheidssubsidies en -steun

Indien IJsland of Noorwegen van mening zijn dat een subsidie of steunmaatregel die op het grondgebied van de VS wordt verstrekt of overwogen, nadelige gevolgen zal hebben voor de mededinging, vestigen zij de aandacht van de Europese Commissie op dat feit. Indien een lidstaat de Commissie daarop heeft gewezen, brengt de Commissie deze zaak onder de aandacht van IJsland en Noorwegen. De Commissie, IJsland en Noorwegen mogen de betreffende overheidsdienst contacteren of vragen om een vergadering van het Gemengd Comité te beleggen. Zij informeren elkaar wanneer de VS met hen contact opnemen.

### Artikel 7 – Opzegging van de overeenkomst of beëindiging van de voorlopige toepassing

Een partij kan steeds de andere partijen in kennis stellen van haar beslissing de aanvullende overeenkomst op te zeggen of haar voorlopige toepassing te beëindigen. De opzegging of de beëindiging worden zes maanden na de kennisgeving van kracht.



De aanvullende overeenkomst of haar voorlopige toepassing worden beëindigd wanneer de overeenkomst of haar voorlopige toepassing een einde nemen.

#### Artikel 8 – Voorlopige toepassing

De aanvullende overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de laatste van volgende data: de datum van haar ondertekening of vanaf de in artikel 5 van de overeenkomst bepaalde datum van voorlopige toepassing.

#### Artikel 9 – Inwerkingtreding

De aanvullende overeenkomst treedt in werking een maand na de uitwisseling van de laatste diplomatieke nota of op de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst, naargelang welke datum later valt.

### III. PROCEDUREVERLOOP

#### 1. Gemengd karakter en ondertekening

Het gemengde karakter werd vastgelegd via een schriftelijke procedure binnen de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB). Zowel de federale overheid als de gewesten oefenen bevoegdheden uit. Tijdens zijn vergadering van 18 december 2009 bevestigde de WGV de schriftelijke procedure. De leden van de ICBB valideerden deze beslissing van de WGV stilzwijgend op 23 maart 2010, nadat de federale Buitenlandminister, voorzitter van de ICBB, hen het verslag van de WGV had toegezonden met het verzoek hun eventueel bezwaar op beslissingen van de WGV binnen de dertig dagen mee te delen.

De WGV besliste ook de overeenkomsten te laten ondertekenen volgens formule 3 van de ICBB. Dit betekent 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.

De ondertekening vond plaats in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011.

#### 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 vindt het een goede zaak dat de overeenkomsten een stapsgewijze invoering van het volledige pakket aan verkeersrechten en mogelijkheden voor eigendom van en zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen voorzien.

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 52.131/3 stelt de Raad van State dat er weinig of geen ruimte is voor een voorlopige toepassing. 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. 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  
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**

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 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, zal volkomen gevolg hebben.

**Art. 3.** 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 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, 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 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, zal volkomen gevolg hebben.

**Art. 3.** 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 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, 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