



Vlaams
Parlement

stuk **1871** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 17 januari 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

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. De relaties tussen de Europese Unie en Georgië

De Europese Gemeenschap (EG) knoopte in 1992 betrekkingen aan met Georgië nadat dat land na het uiteenvallen van de voormalige Sovjet-Unie onafhankelijk was geworden.

Op 22 april 1996 ondertekenden de EG en Georgië een partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst (PSO). De EG sloot deze overeenkomsten met landen van Oost-Europa en Centraal-Azië die deel hadden uitgemaakt van de Sovjet-Unie. De overeenkomsten hadden onder meer tot doel een kader voor politieke samenwerking tot stand te brengen, handel, investeringen en economische relaties te stimuleren, de grondslag te leggen voor economische, sociale, financiële, wetenschappelijke, technologische en culturele samenwerking, en de inspanningen van de betrokken landen op politiek en economisch gebied te steunen. De overeenkomst met Georgië is op 1 juli 1999 in werking getreden.

Na de Georgische ‘Rozenrevolutie’ in 2003 werden de bilaterale betrekkingen verder geïntensifieerd.

Georgië is een belangrijke partner in het Europese nabuurschaps- en partnerschapsbeleid (ENP) dat is bedoeld om een bevoorrechte relatie op te bouwen met de buurlanden in Oost-Europa, ten zuiden van de Middellandse Zee en in de zuidelijke Kaukasus die geen uitzicht hebben op toetreding tot de Europese Unie (EU). In november 2006 werd een gezamenlijk Europees-Georgisch actieplan aangenomen dat Georgië moet steunen om zijn regelgeving in overeenstemming te brengen met de regels van de EU, en dat het land verder moet integreren in de Europese politieke en economische structuren.

Op basis van bilaterale prioriteiten en in samenspraak met de Georgische overheid nam de EU een nationaal indicatief programma (NIP) aan dat betrekking had op de periode 2007-2010. In dat kader ontving Georgië 120 miljoen euro. Naast hulp uit het Europese nabuurschaps- en partnerschapsinstrument (ENPI), kon Georgië ook genieten van regionale en interregionale programma's in het kader van dat ENPI, en thematische programma's zoals het Europese instrument voor democratie en mensenrechten (EIDHR). De EU kende ook 6 miljoen euro humanitaire hulp toe aan de slachtoffers van de binnenlandse onlusten in Georgië. Op 22 oktober 2008 vond in Brussel een donorconferentie plaats, die hulp bood aan het economische herstel van Georgië.

De buitengewone Europese Raad deed op 1 september 2008 een aanbeveling om de relaties met Georgië te verruimen en een vrijhandelszone te creëren, eens de noodzakelijke voorwaarden zouden zijn vervuld. Het openen van luchtvaartverbindingen kan een belangrijke rol spelen om de economieën van beide partijen nauwer naar elkaar te brengen.

De EU is de belangrijkste handelspartner van Georgië met een aandeel van ongeveer 30% van de totale Georgische buitenlandse handel. De voornaamste Georgische exportproducten zijn minerale oliën, ertsen, schroot en landbouwproducten. De uitvoer van de EU naar Georgië bestaat vooral uit machines en transportmaterieel.

2. Het luchtvaartbeleid van de Europese Unie

De zogenaamde ‘open skies’-arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie vormden het vertrekpunt voor een extern luchtvaartbeleid. Juridisch gezien betekenen die arresten dat de lidstaten niet individueel kunnen onderhandelen over overeenkomsten inzake internationale luchtdiensten. De bestaande bilaterale akkoorden moeten dus worden

aangepast. In economisch en politiek opzicht is het opzetten van een extern luchtvaartbeleid onderdeel van het streven om de internationale burgerluchtvaart te hervormen in de richting van meer flexibiliteit en liberalisering.

In haar mededeling ‘Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap’ van 11 maart 2005,¹ beklemtoont de Europese Commissie het belang van het creëren van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de oostelijke en zuidelijke buurlanden van de EU. De Commissie kent aan die landen een hoge prioriteit toe wegens 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 haar oostelijke en zuidelijke grenzen samen te brengen teneinde dezelfde marktregels te delen. De EU-Raad verleende op 27 juni 2005 zijn steun aan deze doelstelling in zijn ‘Conclusies betreffende de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap’².

De verbetering van de luchtvaartbetrekkingen met de buurlanden vormt een belangrijke stap in de verdere economische ontwikkeling van de Europese luchtvaartsector. Vluchten naar bestemmingen in die landen vertegenwoordigen 19% van internationale trafiek buiten de EU, waarmee die markt bijna even belangrijk is als de Noord-Amerikaanse.

In haar mededeling ‘Een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010 – Voortgangsverslag’³ concludeerde de Commissie in oktober 2008 dat aanzienlijke vooruitgang werd geboekt bij het verwezenlijken van de doelstelling van een ruimere gemeenschappelijke luchtvaartruimte. De Commissie stelt dat zij voort werkt aan de ontwikkeling van die luchtvaartruimte, enerzijds door nauw toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van bestaande overeenkomsten, en anderzijds door nieuwe potentiële partners voor deelname aan het project te zoeken.

De burgerluchtvaart vormt een belangrijk onderdeel van de Europese economie. De totstandbrenging van een eengemaakte luchtvaartmarkt heeft er in grote mate toe bijgedragen dat de sector dynamischer is geworden, beter presteert en grote economische en sociale voordelen heeft opgeleverd. Volgens de Commissie is het onwaarschijnlijk dat het volledige potentieel van de interne markt zal worden bereikt, zolang de EU niet als een eengemaakte, gecoördineerde entiteit optreedt in haar luchtvaartrelaties met derde landen.

3. Het bestaande kader voor luchtdiensten tussen de EU en Georgië

De Europese en Georgische markten zijn nauw met elkaar verbonden. Georgië is een volwaardig lid van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (European Civil Aviation Conference, ECAC) en kandidaat-lid van Eurocontrol.

Georgië heeft met veertien EU-lidstaten⁴ bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten gesloten, wat wijst op het belang van de luchtvaartbetrekkingen. Georgië was ook één van de eerste landen waarmee de EU een horizontale luchtdienstenovereenkomst sloot. Die op 3 mei 2006 ondertekende overeenkomst inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten is op 25 februari 2008 in werking getreden. Belangrijke Europese luchtvaartmaatschappijen

¹ COM(2005) 79.

² 2005/C 173/01.

³ COM(2008) 596.

⁴ Op het ogenblik van de ondertekening van de overeenkomst inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten waren bilaterale overeenkomsten tussen Georgië en respectievelijk Bulgarije, Cyprus, Duitsland, Griekenland, Ierland, Litouwen, Nederland, Oostenrijk, Roemenië en het Verenigd Koninkrijk gesloten, ondertekend en/of voorlopig toegepast. Overeenkomsten met België, Hongarije, Letland en Polen waren nog niet van kracht of werden niet voorlopig toegepast. Een overeenkomst met België werd op 24 februari 1995 geparafeerd.

zoals Lufthansa, Czech Airlines, Air Baltic, Austrian Airlines en British Mediterranean Airways zijn actief in Georgië.

Sinds 2004 is het vervoer van passagiers en vracht aanzienlijk toegenomen met een gemiddelde jaarlijkse groei van ongeveer 14%. Het passagiersvervoer steeg met gemiddeld 10% per jaar terwijl het vrachtvervoer zelfs met 26% toenam. Er zijn rechtstreekse vluchten tussen Georgië en negen EU-lidstaten: Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Letland, Litouwen, Nederland, Oostenrijk, Polen en Tsjechië. Toch is het luchtverkeer relatief beperkt.

De Georgische luchtvaartmarkt wordt gedomineerd door de lokale Airzena/Georgian Airways die vluchten aanbiedt naar verschillende Europese hoofdsteden. In 2007 vertrokken 590.000 passagiers met lijnvluchten vanuit Georgische luchthavens. Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen vervoerden 64% van die passagiers. Turkish Airlines is de belangrijkste buitenlandse luchtvaartmaatschappij in Georgië. De Georgische luchtvaartmarkt richt zich meer op de EU, Turkije en Oekraïne, en minder op Rusland. De belangrijkste markten in de EU zijn Duitsland, Oostenrijk, Letland en Nederland. De luchtvaartinfrastructuur is fel verbeterd door de inhuldiging in februari 2007 van de nieuwe terminal van de internationale luchthaven in de hoofdstad Tbilisi en de opwaardering van de luchthavens in Batumi en Kutaisi.

Op het vlak van technische samenwerking lanceerde de EU in het kader van zijn programma's Technical Aid to the Commonwealth of Independent States (TACIS) en Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) twee belangrijke regionale luchtvaartprojecten waarvan ook Georgië de vruchten plukt. Het betreft enerzijds luchtvervoerbeheer en anderzijds opleiding op het vlak van veiligheid.

4. Ontstaan van de overeenkomst

In zijn streven om nauwer samen te werken met de EU heeft Georgië belangstelling getoond in het starten van onderhandelingen over een uitgebreide luchtvaartovereenkomst en zich vastbesloten getoond om het kader voor het internationale luchtvervoer samen met de EU te hervormen. In mei 2008 deelde de Georgische minister van Economische Ontwikkeling in een brief aan de Commissie mee dat zijn land bereid was de luchtvaartbetrekkingen met de EU uit te breiden en onderhandelingen over een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de EU te starten.

Op 30 januari 2009 stelde de Commissie voor om onderhandelingen aan te knopen met Georgië over een algemene luchtvaartovereenkomst. Het was de bedoeling een gemeenschappelijke luchtvaartruimte te creëren die moest leiden tot een opheffing van marktbeperkingen, en naar de opname van Georgië in de Europese interne luchtvaartmarkt. Georgië zal zijn wetgeving in overeenstemming brengen met de Europese normen en een groot deel van de Europese regels toepassen. De overeenkomst betekent een verdere stap in het tot stand brengen van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de EU-buurlanden.

Op 11 juni 2009 ontving de Commissie een mandaat om te onderhandelen over een algemene luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Georgië.

De eerste onderhandelingsronde vond plaats in Tbilisi op 6 en 7 oktober 2009. Tijdens de onderhandelingen overlegde de Commissie regelmatig met belanghebbenden, meer bepaald in vergaderingen van het Bijzonder Comité en het Raadgevend Forum waaraan vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en vakbonden deelnamen. Na drie gespreksrondes werd de ontwerpovereenkomst op 5 maart 2010 geparafeerd.

Op 15 oktober 2010 nam de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie een besluit aan inzake de ondertekening en de voorlopige toepassing van de overeenkomst.

5. Doel en inhoud van de overeenkomst

De EU streeft naar de totstandbrenging van een brede Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte waarin haar buurlanden worden opgenomen. De gemeenschappelijke luchtvaartruimte strookt met de ruimere doelstellingen van het beleid en is, samen met de uitgebreide luchtvervoerovereenkomsten met belangrijke mondiale partners en horizontale overeenkomsten, een cruciaal onderdeel van dat beleid. Het sluiten van een overeenkomst betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Georgië is dus een prioriteit van de EU. Bovendien is het een belangrijk element in de ontwikkeling van het Europese nabuurschapsbeleid.

Het EU-nabuurschapsbeleid beoogt de bestaande bilaterale luchtvaartakkoorden te vervangen door een gemeenschappelijke luchtvaartruimte te creëren tussen de EU en haar buurlanden. De overeenkomst heeft tot doel:

- de markt geleidelijk wederzijds open te stellen voor wat de toegang tot vluchtroutes en vluchtcapaciteit betreft;
- niet-discriminatie en gelijke kansen voor marktdeelnemers, gebaseerd op de beginselen van de EU-verdragen;
- de Georgische luchtvaartwetgeving in overeenstemming te brengen met die van de EU op het vlak van veiligheid, beveiliging en luchtverkeersbeheer.

Specialisten hebben in 2008 in een rapport voor de Commissie berekend dat een overeenkomst betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte zou zorgen voor 25.000 extra passagiers en voor de consumenten tot 17 miljoen euro voordelen zou opleveren tijdens het eerste jaar van de effectieve opening van de markt.

De Commissie verwacht ook dat een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en Georgië aanzienlijke economische baten zal opleveren, hoewel die lager zouden kunnen uitvallen dan in het geval van Marokko, met name ten gevolge van geografische factoren en omdat het toerisme en andere betrekkingen minder zijn ontwikkeld. Door de traditioneel nauwe economische relaties en handelsbetrekkingen tussen de EU en Georgië zou de openstelling van de markt en de wederzijdse erkenning van luchtvaartnormen toch voordelen kunnen opleveren voor de luchtvaartmarkten.

De luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Georgië kan volgens de Commissie ruimere economische gevolgen hebben voor het luchtvervoer tussen de EU en andere oostelijke buurlanden en de regionale samenwerking bevorderen. De overeenkomst zou aan Georgië en de landen van de Kaukasus ook een duidelijk politiek signaal geven dat de EU bereid is deze landen in de mate van het mogelijke op te nemen in de interne markt.

De voornaamste thema's van de overeenkomst zijn:

- vluchtrechten en commerciële en operationele aangelegenheden;
- eigendom en controle van luchtvaartmaatschappijen;
- samenwerking op het vlak van 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 voorziet in de gelijktijdige uitbreiding van haar bepalingen tot de 27 lidstaten, waarbij dezelfde regels zonder discriminatie van toepassing zijn op en ten goede komen van alle EU-luchtvaartmaatschappijen, ongeacht hun land van herkomst. De luchtvaartmaatschappijen kunnen vrij vluchten uitvoeren van elk vliegveld in de EU naar elke luchthaven in Georgië.

Dankzij de opheffing van alle beperkingen inzake markttoegang, zullen niet alleen nieuwe spelers op de markt komen, en kansen ontstaan om naar onvoldoende bediende luchthavens te vliegen, maar zal ook de consolidatie tussen de EU-luchtvaartmaatschappijen worden bevorderd.

6. Vlaamse bevoegdheden in de overeenkomst

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”. In de voorliggende overeenkomst blijkt de gewestbevoegdheid uit de artikelen 8.3 (grondafhandeling) en 11 (luchthavenvergoedingen).

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 (BS), 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 96/67/EG.

De ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 (BS 31 december 2003) en 13 maart 2009 (BS 8 april 2009) stellen de luchthavenvergoedingen vast 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 wordt aangeslagen.

Verdragsartikel 17 over milieubescherming behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II, van de BWHI, eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

De verdragsartikelen 2 tot 5 betreffen een federale bevoegdheid, maar de gewesten moeten op basis van artikel 6, §3, 6°, van de BWHI, worden betrokken voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en voor de rechten die er betrekking op hebben.

Ook de verdragsartikelen 14 en 15 over de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart vormen een federale bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 6, §4, 4°, van de BWHI, inzake 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, moeten ook hier de gewesten worden betrokken.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING VAN DE OVEREENKOMST

De overeenkomst telt 29 artikelen en vier bijlagen.

In de preambule wijzen de verdragspartijen op het belang van luchtvervoer en van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte die talrijke voordelen biedt. Zij wensen het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer te garanderen, bevestigen het belang van milieubescherming en nemen nota van het belang van consumentenbescherming.

Artikel 1 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

Titel I – Economische bepalingen

Elke partij verleent de andere partij rechten met betrekking tot de exploitatie van het internationale luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij (artikel 2). De bevoegde instanties van de ene partij verlenen de passende vergunningen aan een luchtvaartmaatschappij van de andere partij. Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden opgenomen in de wetten en regels die normaal worden toegepast door de bevoegde overheid. De voorwaarden inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart worden gehandhaafd en opgelegd (artikel 3). De bevoegde overheden erkennen wederzijds de regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of de nationaliteit van de luchtvaartmaatschappij die een vergunning aanvraagt, met uitzondering van een beperkt aantal welomschreven gevallen (artikel 4). In bepaalde gevallen (wanneer de betrokken luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de voorwaarden in verband met hoofdvestiging, eigendom, naleving van wetten en regels, naleving van veiligheidsvoorschriften en mededingingsvoorwaarden) kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken (artikel 5).

Krachtens een beslissing van het Gemengd Comité wordt toegestaan dat EU-lidstaten of hun onderdanen meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een Georgische luchtvaartmaatschappij, en vice versa. In die beslissing worden de voorwaarden bepaald voor de exploitatie van de overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen (artikel 6).

Luchtvaartmaatschappijen moeten de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven (artikel 7). Zij moeten eerlijke concurrentiepraktijken hanteren. Daarbij is overheidssteun uit den boze. Ook elke discriminatie op grond van nationaliteit is verboden. De partijen kunnen schendingen van gelijke kansen inzake mededinging aankaarten bij het Gemengd Comité (artikel 8). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht kantoren te vestigen op elkaars grondgebied voor promotie en verkoop van luchtvervoer, er personeel te werk te stellen, hun grondafhandeling te regelen, inkomsten te transfereren, samen te werken met andere transportdiensten, hun vliegtuigen en bemanning te leasen en franchising- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen (artikel 9).

Luchtvaartmaatschappijen en hun apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, reserveonderdelen, proviand en andere voorwerpen zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van invoerbepalingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke rechten en heffingen. De verdragsbepalingen hebben geen gevolgen voor de belasting over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. Dubbelbelastingverdragen tussen EU-lidstaten en Georgië worden niet gewijzigd door de overeenkomst (artikel 10). Gebruikersrechten moeten correct, redelijk, niet discriminerend zijn en billijk worden gespreid over de categorieën gebruikers (artikel 11). De luchtvaartmaatschappijen kunnen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging (artikel 12). De partijen verstrekken elkaar statistische informatie (artikel 13).

Titel II – Samenwerking op regelgevingsgebied

De partijen handelen overeenkomstig de wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart. Zij zien erop toe dat vliegtuigen worden onderworpen aan inspecties en kunnen maatregelen treffen als vliegtuigen niet voldoen aan de veiligheidsnormen (artikel 14). Georgië kan worden onderworpen aan inspecties van de Europese Commissie. De partijen bevestigen dat hun wederzijdse verplichtingen ook de beveiliging van de luchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten. Zij verlenen elkaar bijstand en handelen overeenkomstig de voorschriften die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opstelde (artikel 15).

De partijen werken samen inzake luchtverkeersbeheer om het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden tot Georgië, teneinde de veiligheidsnormen en de efficiëntie van de luchtverkeersnormen in Europa te verhogen, de capaciteit te optimaliseren, vertragingen te beperken en de milieuefficiëntie te verhogen. Daarom zal Georgië vanaf de inwerkingtreding van de overeenkomst als waarnemer worden betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim (artikel 16). De partijen erkennen ook het belang van milieubescherming. Zij zijn er zich van bewust dat de effecten van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum moeten worden beperkt (artikel 17).

Op het vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en sociale aspecten handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III gespecificeerde normen (artikelen 18 tot 20).

Titel III – Institutionele bepalingen

De partijen treffen maatregelen om de naleving van de verplichtingen die uit de overeenkomst voortvloeien, te garanderen, en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen in gevaar kunnen brengen. Zij zijn op hun grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van de overeenkomst, met name van de in bijlage III vermelde verordeningen en richtlijnen. Zij informeren en helpen elkaar in geval van onderzoek naar mogelijke inbreuken (artikel 21).

Er wordt een Gemengd Comité opgericht dat verantwoordelijk is voor het beheer van de overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Het Gemengd Comité onderzoekt ook vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsbelangen of wijzigingen in het feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen. Het ontwikkelt de samenwerking onder meer door de uitwisseling van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, de marktvoorwaarden voor de luchtdiensten te herzien, de sociale gevolgen van de overeenkomst te bestuderen, gebieden voor uitbreiding van de overeenkomst in overweging te nemen, en technische bijstand te overwegen en te ontwikkelen (artikel 22). Geschillen moeten in de eerste plaats worden opgelost via formeel overleg in het Gemengd Comité, maar indien dat onmogelijk is, kunnen de partijen een geschil voorleggen aan een scheidsgerecht (artikel 23).

Artikel 24 biedt een partij de mogelijkheid om vrijwaringsmaatregelen te treffen indien zij van mening is dat de andere partij haar verplichtingen niet nakomt. De partijen plegen overleg in het Gemengd Comité om een aanvaardbare oplossing te vinden.

Artikel 25 gaat over de verhouding tot andere overeenkomsten. De verdragsbepalingen hebben voorrang op de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Georgië en de EU-lidstaten. Verkeersrechten die voortvloeien uit die bilaterale overeenkomsten en niet onder de overeenkomst vallen, kunnen verder worden uitgeoefend voor zover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie. De partijen overleggen in het Gemengd Comité over de wenselijkheid van de toetreding van Georgië tot de overeenkomst inzake de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAA), en over de herziening van de overeenkomst wegens de toetreding van de partijen tot multilaterale overeenkomsten.

De overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving aan te nemen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover zij het niet-discriminatiebeginsel en de verdragsbepalingen in acht nemen (artikel 26).

De regels betreffende de beëindiging van de overeenkomst en haar registratie bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties (VN), liggen vervat in de artikelen 27 en 28 van de overeenkomst.

De overeenkomst treedt in werking één maand na de datum waarop de laatste partij meedeelt dat alle interne procedures zijn voltooid. De partijen komen overeen dat zij de overeenkomst voorlopig zullen toepassen vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de datum van de laatste diplomatieke nota waarmee de partijen elkaar hebben meegedeeld dat hun toepasselijke procedures inzake de voorlopige toepassing zijn voltooid (artikel 29).

Bijlagen

Bijlage I geeft een overzicht van de overeengekomen diensten en gespecificeerde routes. Elke luchtvaartmaatschappij kan bij een vlucht of alle vluchten en 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 II bevat overgangsmaatregelen.

Bijlage III somt de regels op die van toepassing zijn op de burgerluchtvaart. Die regels hebben betrekking op markttoegang en bijhorende kwesties, luchtverkeersbeheer, de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart, milieu-sociale aspecten, consumentenbescherming en andere wetgeving.

Bijlage IV beschrijft de betrokkenheid van IJsland, Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland.

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). Op 8 november 2010 meldde de Federale Overheidsdienst (FOD) Buitenlandse Zaken per e-mail dat de FOD Mobiliteit en Vervoer zich uiteindelijk akkoord verklaarde met het gemengde karakter van de voorliggende overeenkomst. Zowel de federale staat als de gewesten worden bevoegd geacht. Tijdens zijn vergadering van 22 november 2010 heeft de WGV dit rechtsstatuut vastgelegd.

Overeenkomstig de beslissing van de ICBB van 9 juli 2008 worden de leden van de ICBB geacht met de in de WGV bereikte consensus in te stemmen behoudens bezwaar binnen de 30 dagen na de notificatie van het verslag door het secretariaat. Op 31 maart 2011 deelde de voorzitter van de ICBB mee dat geen enkel bezwaar werd geformuleerd, waardoor deze beslissing van de WGV uitvoerbaar is.

De ondertekening vond plaats in Brussel op 2 december 2010. De federale vertegenwoordiger gebruikte daarbij formule 3 van de ICBB, dit wil zeggen dat hij één enkele handtekening plaatste 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 (SARiV)

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

De SARiV wijst erop dat de voorliggende overeenkomst behoort tot de tweede pijler van het externe luchtvaartbeleid van de EU, namelijk het tot stand brengen van het Gemeenschappelijke Europese Luchtruim met de buurlanden van de EU tegen 2010. Deze overeenkomst wordt beschouwd als een belangrijke schakel in de ontwikkeling van het Europese nabuurschapsbeleid.

Verder is de SARiV van oordeel dat deze en andere luchtvervoersovereenkomsten kansen creëren op economisch vlak door de opening van diverse markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. De voorliggende overeenkomst kan zelfs ruimere economische gevolgen hebben voor het luchtvervoer tussen de EU en andere oostelijke buurlanden en de regionale samenwerking bevorderen. 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 SARiV 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 52.133/3 stelt de Raad van State dat de afdeling Wetgeving zich beperkt heeft tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan. Dit onderzoek geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

4. Voorlopige toepassing en inwerkingtreding

De overeenkomst zal 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.

Overeenkomstig artikel 23 treedt de overeenkomst in werking één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle noodzakelijke procedures zijn afgerond.

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

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