



Vlaams
Parlement

stuk **2051** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 14 mei 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met
de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst
tussen de Europese Gemeenschap
en haar lidstaten, enerzijds,
en het Koninkrijk Marokko, anderzijds,
ondertekend in Brussel op 12 december 2006

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING**1. De relaties tussen de Europese Unie en Marokko**

De eerste overeenkomsten tussen de Europese Unie (EU) en Marokko dateren van 1969 en 1976. Daarna volgde de ondertekening van de associatieovereenkomst tussen de EU en Marokko in het kader van het in 1995 opgestarte Barcelonaproces of het Euromediterrane partnerschap. Deze associatieovereenkomst trad in werking op 1 maart 2000.

Marokko is een belangrijke partner in het Europese nabuurschapsbeleid (ENP). Het ENP, opgericht in 2003, 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. Sindsdien is Marokko een steeds meer bevoorrechte partner van de EU geworden op het vlak van economische en financiële samenwerking en op het vlak van beleid. Het Actieplan EU Marokko, met een looptijd van vijf jaar, werd in juli 2005 goedgekeurd als onderdeel van het ENP.

Sinds een aantal jaar voert Marokko een hervormingsprogramma door en dit zowel op politiek, op economisch als op maatschappelijk vlak. De Europese Unie heeft de inspanningen van Marokko ter uitvoering van zijn hervormingsprogramma altijd gesteund.

Ook speelt Marokko een belangrijke rol in het politieke overleg tussen de EU en Afrika. Marokko is immers de hoofdverantwoordelijke voor het opzetten van de samenwerking op het vlak van klimaatverandering.

Daarnaast is de EU de belangrijkste handelspartner van Marokko. Meer dan de helft van wat het land importeert komt uit de EU, terwijl zijn uitvoer voor bijna driekwart naar de EU gaat.

De huidige relatie met Marokko wordt ook vormgegeven binnen de Unie voor het Middellandse Zeegebied, opgericht in 2008.

2. Het luchtvaartbeleid van de Europese Unie

De ‘open skies’-arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de EU kunnen we beschouwen als startpunt van het externe luchtvaartbeleid. Deze arresten betekenen immers dat de EU-lidstaten niet langer in hun eentje kunnen onderhandelen over overeenkomsten inzake internationale luchtdiensten. Het volledige luchtvaartbeleid valt immers onder de Europese wetgeving. De bestaande bilaterale overeenkomsten moeten dus worden aangepast om deze in overeenstemming te brengen met het EU-recht.

In 2004 ging het project Single European Sky I (SES I) van start om van het steeds drukker wordende gefragmenteerde Europese luchtruim één geheel te maken. De doelstellingen waren het verhogen van veiligheid, efficiëntie en capaciteit, een betere afstemming van de verantwoordelijkheden, de afstemming en modernisering van de door de lidstaten gebruikte systemen en technieken en een verlaging van de kosten voor de gebruikers van het Europese luchtruim.

De Europese Commissie beklemtoont, in haar mededeling ‘Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap’ van 11 maart 2005¹, het belang van het creëren van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de oostelijke en zuide-

¹ COM(2005) 79.

lijke buurlanden van de EU. Zowel wegens economische en luchtvaartpolitieke redenen, maar ook als sectorale bijdrage aan het nabuurschapsbeleid van de EU kent de Commissie aan die landen een hoge prioriteit toe. 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’.

Een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en haar zuidelijke en oostelijke buurlanden wordt dan ook onontbeerlijk geacht in het kader van het doel van de Unie voor het Middellandse Zeegebied. De uiteindelijke doelstelling is immers één pan-Europese markt voor luchtvervoer tot stand te brengen die is gebaseerd op gemeenschappelijke regels en zich uitstrekt tot zestig landen en één miljard burgers. De EU streeft immers naar een verdere ontwikkeling van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte en dit op basis van twee belangrijke concepten, namelijk dat van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt en dat van de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst.

De Europese Commissie steunt de ontwikkeling van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte in het Middellandse Zeegebied via het ambitieuze project ‘Euromed Aviation’ dat is ontwikkeld in het kader van het Euromediterrane vervoersforum. Dit heeft tot doel de regelgeving van de landen van de Mediterranean Economic Development Area (MEDA) in overeenstemming te brengen met de luchtvaartregeling van de EU, de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart in deze regio te verbeteren en de samenwerking inzake luchtverkeersbeheer te bevorderen.

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

In de loop der jaren sloten achttien lidstaten² een bilaterale luchtvervoersovereenkomst met Marokko. De overeenkomsten dienden echter volledig met de EU-wetgeving in overeenstemming te worden gebracht om een solide rechtsgrond te vormen voor luchtdiensten tussen de EU en Marokko en om de continuïteit van die luchtdiensten te garanderen. België en Marokko ondertekenden op 20 januari 1958 een overeenkomst inzake luchtvervoer. Deze overeenkomst werd gewijzigd bij een gemeenschappelijke intentieverklaring op 11 juni 2002.

4. Luchtvaart in Marokko

De belangrijkste aspecten van de luchtvaart in Marokko worden beheerd door het Marokkaanse Ministerie van Infrastructuur en Vervoer. Marokko beschikt over zeventien luchthavens; elf daarvan zijn bestemd voor internationaal luchtverkeer. De belangrijkste internationale luchthaven is Mohammed V bij Casablanca, die 50% van het vliegverkeer van personen en 85% van het goederenvervoer behandelt. Naast de luchthaven bij Casablanca behoren ook de luchthavens bij Marrakech en Agadir tot de top 3 van Marokko. Vanuit België zijn er rechtstreekse vluchten naar deze luchthavens. Zo zijn er dagelijks vluchten tussen Zaventem en Casablanca.

Royal Air Maroc is de nationale luchtvaartmaatschappij van Marokko. Deze maatschappij verzorgt internationale luchtvaartdiensten en exploiteert een binnenlands en een charternetwerk.

5. Ontstaan van de overeenkomst

In december 2004 kreeg de Europese Commissie een mandaat om onderhandelingen te starten met Marokko met het oog op het sluiten van een Euromediterrane luchtvaartover-

² België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Letland, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

eenkomst, als een onderdeel van het proces om een gemeenschappelijke luchtvaartruimte te creëren met de buurlanden van de EU. Tijdens de onderhandelingen werd de Commissie bijgestaan door een raadgevend forum waarin ook de betrokken sector was vertegenwoordigd. Op 15 december 2005 werd een akkoord bereikt. Dit ter gelegenheid van de eerste Euromediterrane conferentie van vervoersministers in Marrakech.

De Raad heeft op 4 december 2006 het besluit betreffende de ondertekening en de voorlopige toepassing van de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst aangenomen. Op 12 december werd de overeenkomst ondertekend.

6. Belang en doel van de overeenkomst

Deze Euromediterrane overeenkomst heeft als doel een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en Marokko.

Deze overeenkomst is van groot belang aangezien Marokko het eerste niet-Europese land was waarmee zo'n overeenkomst wordt gesloten. Deze overeenkomst werd dan ook als referentie worden gebruikt voor verdere Euromediterrane luchtvaartbetrekkingen. Ook wordt deze overeenkomst als concreet voorbeeld gehanteerd van wat er zoal binnen het Euromediterrane partnerschap kan worden bereikt.

De luchtvaartsector is een cruciale sector in de economie. De luchtvaart levert immers een bijdrage tot economische groei, tewerkstelling, toerisme en contacten tussen mensen. De luchtvaart speelt dus zowel een rol in het bedrijfsleven, als voor burgers.

Het belang van deze overeenkomst ligt in het feit dat er een vrijmaking van de markt wordt gerealiseerd. Deze overeenkomst zorgt er ook voor dat het niveau van veiligheid en beheer van het luchtverkeer met Marokko naar een hoger en meer uniform level wordt getild. Daarenboven regelt zij ook de toepassing van de EU-regels inzake concurrentie, consumentenrechten en milieubescherming. Dit alles heeft een harmonisatie van de normen tot gevolg die op hun beurt tot eerlijke concurrentievoorwaarden leiden.

Het luchtverkeer tussen België en Marokko is sinds 2006 bijna verdubbeld en nadert 1 miljoen passagiers per jaar. De ontwikkeling van lagekostenluchtvaartmaatschappijen lagen aan de basis van deze toename. De voorlopige toepassing van de overeenkomst tussen de EU en Marokko zou de consumenten tussen 2006 en 2011 al meer dan 3,5 miljard euro economische voordelen hebben opgeleverd. De ticketprijzen voor passagiers zijn sinds 2005 met zo'n 40% gedaald.

7. Inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen Marokko en alle lidstaten van de Europese Unie. De overeenkomst is een stap in de richting van de oprichting van een Euromediterrane luchtvaartruimte waardoor de luchtvaartwetgeving van de EU wordt uitgebreid tot Marokko, dat met name de EU-wetgeving op belangrijke gebieden als veiligheid, beveiliging en luchtverkeersbeheer zal overnemen.

Deze overeenkomst schaft de meeste bestaande luchtvaartbepalingen af, zoals bijvoorbeeld nationaliteit, frequentie en capaciteit en dit in ruil voor de overname van de verworvenheden van de Unie inzake luchtvaart door Marokko. Dit wil zeggen dat beide partijen zijn overeengekomen om hun markten voor elkaar open te stellen. Daarbij heeft Marokko toegezegd zijn luchtvaartwetgeving op één lijn te brengen met de belangrijkste onderdelen van de EU-regelgeving, zoals de regelgeving inzake veiligheid, economie, met name de mededingingsregels, luchtverkeersleiding en consumentenbescherming.

De administratieve procedures worden aanzienlijk vereenvoudigd. Eveneens heeft deze overeenkomst tot gevolg dat Europese en Marokkaanse maatschappijen, zonder beperking, het recht hebben zich te vestigen binnen de gemeenschappelijke ruimte. Een belangrijk voordeel hierbij is dat passagiers gebruik kunnen maken van nieuwe verbindingen die overstappen overbodig maken.

De overeenkomst voorziet in de gelijktijdige uitbreiding van haar bepalingen tot de toenmalige 25 lidstaten, waarbij dezelfde regels zonder discriminatie van toepassing zijn op en ten goede komen aan alle EU-luchtvaartmaatschappijen, ongeacht hun land van herkomst.

De overeenkomst telt dertig artikelen, ondergebracht onder drie titels (Economische bepalingen, Samenwerking op het gebied van regelgeving en Institutionele bepalingen), en zes bijlagen.

8. 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”. In de voorliggende overeenkomst blijkt de gewestbevoegdheid uit de artikelen 9.3 (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 (BS 7 maart 2000) waarin zowel regels zijn opgenomen in verband met zelfhandeling als in verband met grondafhandelingsdiensten. Dit besluit houdt 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.

Het artikel 17 van de overeenkomst raakt dan weer aan de gewestelijke bevoegdheid inzake de bescherming van het leefmilieu (artikel 6, §1, II, van de BWHI).

De verdragsartikelen 2 tot 4 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, over 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 bevoegdheden zijn dus bijzonder complementair.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING VAN DE OVEREENKOMST

De overeenkomst telt dertig artikelen en zes bijlagen.

In de preambule wijzen de partijen op de voordelen die een uitbreiding van de internationale luchtvervoersmogelijkheden biedt. De partijen hebben het voornemen een Euro-mediterrane luchtvaartruimte tot stand te brengen waarin hun luchtvaartmaatschappijen billijke en gelijke kansen genieten om de overeengekomen diensten te verlenen.

Artikel 1 geeft een aantal definities.

Titel I – Economische bepalingen

Elke verdragspartij verleent de andere partij rechten met betrekking tot de exploitatie van het internationale luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Het betreft onder meer het recht om over het grondgebied te vliegen en/of om er te landen al dan niet voor het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht- en/of luchtpost (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 in de wetten en regels die de bevoegde overheid normaal toepast voor de exploitatie van het internationale luchtvervoer. De voorwaarden inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart worden gehandhaafd en opgelegd (artikel 3). In bepaalde gevallen (wanneer de betrokken luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de voorwaarden in verband met hoofdvestiging, eigendom, naleving van wetten en regels, en naleving van veiligheidsvoorschriften) kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken met uitzondering van een beperkt aantal welomschreven gevallen (artikel 4).

Krachtens een beslissing van het Gemengd Comité krijgen EU-lidstaten of hun onderdanen de toelating om meerderheidseigenaar te zijn van, of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over een Marokkaanse luchtvaartmaatschappij, en vice versa (artikel 5).

Luchtvaartmaatschappijen moeten de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers of bemanningsvracht of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven (artikel 6). De bepalingen van hoofdstuk II, van titel IV van de associatieovereenkomst zijn van toepassing binnen de werksfeer van deze overeenkomst, tenzij deze overeenkomst specifiekere regels voorschrijft (artikel 7).

De luchtvaartmaatschappijen moeten eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, bij voorkeur zonder overheidssteun. Als een partij het toch noodzakelijk acht subsidies te verlenen om een legitieme doelstelling te verwezenlijken, ziet zij erop toe dat deze subsidies in verhouding staan tot de nagestreefde doelstelling, transparant zijn en een zo klein mogelijk nadelig effect hebben. De partijen kunnen schendingen van gelijke mededingingskansen aankaarten bij het gemengd comité, maar zij behouden de mogelijkheid om antisubsidie-maatregelen te treffen indien een geschil niet kan worden beslecht. De bepalingen doen geen afbreuk aan de wetten en regels met betrekking tot essentiële luchtdiensten en verplichtingen van openbare dienstverlening (artikel 8). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij voor promotie en verkoop van luchtvervoer, er personeel te werk te stellen, hun grondafhandeling te regelen, inkomsten te transfereren en samen te werken met andere transportdiensten (artikel 9).

Luchtvaartmaatschappijen en hun apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, reserveonderdelen, proviand en andere voorwerpen, zijn op basis van wederkerigheid en binnen bepaalde perken vrijgesteld van invoerbepalingen, eigendomsstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke rechten en heffingen (artikel 10). De gebruikersheffingen mogen niet hoger zijn dan die welke worden opgelegd aan de eigen luchtvaartmaatschappijen met vergelijkbare luchtdiensten. Nieuwe gebruikersheffingen of verhoging van bestaande heffingen worden slechts toegepast na voldoende overleg tussen de heffingsdiensten en de luchtvaartmaatschappijen van elke

partij (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 het gebied van regelgeving

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). 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 Marokko, teneinde de veiligheidsnormen en de efficiëntie van de luchtverkeersnormen in Europa te verhogen, de capaciteit te optimaliseren, vertragingen te beperken en de efficiëntie te verhogen (artikel 16). De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage VI, C, gespecificeerde wetgeving. De overeenkomst beperkt de bevoegdheid van de partijen niet om de effecten op het milieu van het resulterende internationale luchtvervoer te beperken of te voorkomen en dit op voorwaarde dat dit zonder discriminatie op vlak van nationaliteit gebeurt (artikel 17).

Ook op het vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en sociale aspecten handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage VI, D tot F, gespecificeerde wetgeving (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 VI 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 sociale gevolgen van de overeenkomst te bestuderen, gebieden voor uitbreiding van de overeenkomst in overweging te nemen, en overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard (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 aan de bij de associatieovereenkomst opgerichte Associatieraad vragen het geschil te onderzoeken. Tot slot kunnen zij een geschil voorleggen aan een arbitragecommissie van drie arbiters. De beslissing van het arbitragehof is bindend voor de partijen (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 onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité om een aanvaardbare oplossing te vinden.

De partijen zullen een permanente dialoog aangaan om de samenhang van de overeenkomst en het proces van Barcelona te garanderen. Hun einddoel is een gemeenschappelijk

ke Euromediterrane luchtvaartruimte. Het Gemengd Comité zal daarom de mogelijkheid onderzoeken om tot een wederzijds akkoord te komen over wijzigingen van de overeenkomst, teneinde rekening te houden met soortgelijke overeenkomsten (artikel 25).

Artikel 26 behandelt de verhouding ten opzichte van andere overeenkomsten. De verdragsbepalingen hebben voorrang op de bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de EU-lidstaten. Verkeersrechten die voortvloeien uit die bilaterale overeenkomsten en niet onder deze overeenkomst vallen, kunnen echter verder worden uitgeoefend voor zover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie. De partijen overleggen in het Gemengd Comité over de herziening van de overeenkomst wegens de toetreding van de partijen tot multilaterale overeenkomsten.

Het Gemengd Comité moet in kennis worden gesteld door de partij wanneer deze verdragsbepalingen wenst te wijzigen. 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 27).

De overeenkomst wordt gesloten voor onbepaalde duur, maar kan te allen tijde worden beëindigd. Deze vervalt of wordt opgeschort wanneer de associatieovereenkomst vervalt of wordt opgeschort (artikel 28). De registratiebepalingen liggen vervat in artikel 29. De partijen komen overeen dat zij de overeenkomst voorlopig zullen toepassen overeenkomstig de interne wetgeving vanaf de datum van ondertekening. De overeenkomst treedt in werking een maand na laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle noodzakelijke procedures zijn afgerond (artikel 30).

Bijlagen

Bijlage I verschaft een overzicht van de overeengekomen diensten en gespecificeerde routes. Zo worden onder meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht verleend om luchtdiensten te exploiteren op de opgesomde gespecificeerde routes. Luchtvaartmaatschappijen van de Europese Gemeenschap (EG) mogen tijdens hun vluchten naar/vanuit Marokko meerdere punten bedienen en tussenlandingen uitvoeren. Alleen in uitzonderlijke gevallen of om te voldoen aan tijdelijke behoeften is het toegestaan dat een Marokkaanse luchtvaartmaatschappij een luchtvaartuig met bemanning least ('wet-leasing') van een luchtvaartmaatschappij van een derde land, of dat een luchtvaartmaatschappij van de EG een luchtvaartuig met bemanning least van een luchtvaartmaatschappij van een derde land dat niet in bijlage V is vermeld.

Bijlage II bevat de bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en lidstaten van de Europese Gemeenschap die worden vervangen.

Bijlage III geeft een overzicht van de bevoegde autoriteiten inzake de procedures voor exploitatievergunningen en technische vergunningen.

Bijlage IV bevat overgangsmaatregelen. De tenuitvoerlegging en de toepassing van de verdragsbepalingen, met name de in bijlage VI gespecificeerde wetgeving, worden geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de EU en bekrachtigd door het Gemengd Comité.

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

Bijlage VI schetst de regels die van toepassing zijn op de burgerluchtvaart. Die regels hebben betrekking op de veiligheid van de luchtvaart, het luchtverkeersbeheer, milieubescherming, consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen, sociale aspecten en overige wetgeving.

III. PROCEDUREVERLOOP

1. Gemengd karakter en ondertekening

Deze overeenkomst werd ondertekend in Brussel op 12 december 2006 zonder machtiging van de gefedereerde overheden.

De werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), legde 26 september 2012 het gemengde karakter vast. Zowel de federale overheid als de gewesten worden bevoegd geacht. De leden van de ICBB valideerden deze beslissing van de WGV stilzwijgend, 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. Het gebrek aan bezwaar binnen de gestelde termijn werd bevestigd bij schrijven van de federale buitenlandminister van 16 april 2013.

2. Advies van de Strategische adviesraad internationaal Vlaanderen

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) bracht op 4 maart 2013 advies 2013/3 uit over de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds.

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. Deze overeenkomst wordt beschouwd als een belangrijke schakel in de ontwikkeling van het Europees nabuurschapsbeleid. Marokko is het eerste niet-Europese land dat zo'n luchtvaartovereenkomst heeft ondertekend. Het dient dan ook als referentie voor de Euromediterrane luchtvaartbetrekkingen.

De adviesraad betreurt het feit dat de overeenkomst werd ondertekend zonder de machtiging van de gefedereerde overheden.

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 de consumenten. 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

De Raad van State bracht advies uit op 5 april 2013 met kenmerk 53.002/3.

De raad omschrijft de redenen waarom het voorliggende verdrag een gemengd verdrag is en de raad adviseert om na te gaan of de procedure tot goedkeuring van het verslag van de werkgroep Gemengde Verdragen volledig werd gevolgd. Ondertussen werd de bevestigingsbrief van het vervolledigen van deze goedkeuringsprocedure verzonden.

De raad merkt verder op dat artikel 27, lid 2, voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de voorliggende overeenkomst. Dit kan er toe leiden dat België gebonden wordt door dergelijke wijzigingen zonder instemming van de parlemen-

ten. Indien de Wetgevende Kamers de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen en uitdrukkelijk aangeven dat ze instemmen met die wijzigingen, bestaat er geen bezwaar. De Raad van State is van mening dat de bijlagen van de voorliggende overeenkomst duidelijk zijn afgebakend.

Het ontwerp moet wel worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om aan het parlement de wijzigingen mee te delen binnen een vastgestelde termijn. Dit biedt het Vlaams Parlement de mogelijkheid aan te geven dat ze een bepaalde wijziging niet goedkeurt. De niet-bekendmaking in het Belgisch Staatsblad vormt geen bezwaar aangezien de luchtvaartovereenkomst geen vorm heeft bepaald waarin de wijzigingen worden bekendgemaakt.

Het ontwerp van decreet werd aangepast.

Volgens de Raad van State wordt met de voorlopige toepassing, zoals vastgelegd in artikel 30, lid 1, 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.

4. Voorlopige toepassing en inwerkingtreding van de overeenkomst

Volgens haar artikel 30 wordt deze overeenkomst voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en dit overeenkomstig de interne wetgeving van de partijen.

Deze overeenkomst treedt in werking een maand na 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



**Voorontwerp van decreet houdende instemming met
de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen
de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en
het Koninkrijk Marokko, anderzijds,
ondertekend in Brussel op 12 december 2006.**

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 Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, ondertekend in Brussel op 12 december 2006, 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. Zullen volkomen gevolg hebben:

- 1° de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, ondertekend in Brussel op 12 december 2006;
- 2 de wijzigingen van de bijlagen bij de overeenkomst, die beslist zijn overeenkomstig artikel 27, lid 2, van de overeenkomst.

Brussel, 3 mei 2013.

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