



Vlaams  
Parlement

stuk **1875** (2012-2013) – Nr. 1  
ingediend op 17 januari 2013 (2012-2013)

## Ontwerp van decreet

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

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### I. ALGEMENE TOELICHTING

#### 1. De relaties tussen de Europese Unie en Jordanië

De Europese Unie (EU) en Jordanië ontwikkelden door de jaren heen een nauw partnerschap. De nadruk ligt op democratische hervormingen en modernisering van de economie. In 1977 sloten de toenmalige Europese Gemeenschap (EG) en Jordanië een samenwerkingsovereenkomst die op 1 november 1978 in werking is getreden.

Het Euromediterrane partnerschap of het proces van Barcelona is sinds 1995 het centrale instrument voor de betrekkingen met de landen van het Middellandse Zeegebied. Het partnerschap werd in 2008 versterkt met de oprichting van de Unie voor het Middellandse Zeegebied. Jordanië is een van de deelnemende landen.

Op 24 november 1997 ondertekenden de EG en haar lidstaten en Jordanië een Euromediterrane overeenkomst. Een dergelijke overeenkomst brengt een associatie tot stand tussen de EG en haar lidstaten, enerzijds, en landen van Noord-Afrika en het Midden-Oosten, anderzijds. De overeenkomst met Jordanië die op 1 mei 2002 in werking is getreden, beschrijft de samenwerkingsgebieden waarin de bilaterale relaties kunnen worden ontwikkeld. Zij is de wettelijke basis voor de betrekkingen tussen de EU en Jordanië.

Jordanië is een belangrijke partner in het Europese nabuurschapsbeleid (ENP), dat sinds 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 EU. Het ENP gaat verder dan de betrekkingen die al werden onderhouden met deze buurlanden.

In januari 2005 werd een actieprogramma in het kader van het ENP aangenomen dat het Jordaanse hervormingsproces moet ondersteunen. In november 2008 stelde Jordanië aan de Associatieraad EU-Jordanië voor om de bilaterale relaties te verruimen. Tijdens de negende vergadering van de Associatieraad die plaatsvond op 26 oktober 2010, bereikten de EU en Jordanië overeenstemming over het eerste actieprogramma in het kader van het ENP dat aan Jordanië de ‘geavanceerde status’ toekende. Die status is gebaseerd op de doelstelling om vrede, stabiliteit en voorspoed te bevorderen in de buurlanden van de EU. Catherine Ashton, de hoge vertegenwoordiger voor Buitenlandse Zaken en Veiligheidsbeleid van de EU, benadrukte de steeds grotere rol die Jordanië speelt. Zij wees er ook op dat Jordanië voor de EU een belangrijke gesprekspartner is in het Midden-Oosten.

#### 2. Het luchtvaartbeleid van de Europese Unie

Tijdens het eerste decennium van deze eeuw is het aantal vliegbewegingen in het Europese luchtruim met ruim 50% toegenomen tot bijna 8,5 miljoen per jaar, met pieken van maximaal 28.000 vluchten per dag. Volgens Eurocontrol zullen deze cijfers tegen 2020 nog verdubbelen. De Europese Commissie ziet in de creatie van een gemeenschappelijk Europees luchtruim de kans om de Europese luchtvaartsector voor te bereiden op de toekomst.

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. Tijdens de daaropvolgende jaren hebben onder meer de aandacht voor een milieuvriendelijkere luchtvaart en stijgende brandstofprijzen in 2008 geleid tot het SES II, dat een aanvulling betekent op het SES I, maar de doelstellingen verruimde. De uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull in 2010 en de gevolgen daarvan voor de luchtvaart benadrukten opnieuw de noodzaak van één Europees luchtruim.

In de Mededeling van de Commissie inzake de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap<sup>1</sup> staat dat de zogenaamde ‘open skies’-arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie de basis vormden voor het externe luchtvaartbeleid. Juridisch gezien betekenen die arresten dat de lidstaten niet kunnen onderhandelen over bilaterale overeenkomsten inzake internationale luchtdiensten. In economisch en politiek opzicht is het opzetten van een extern luchtvaartbeleid onderdeel van het streven van de EU om de internationale burgerluchtvaart te hervormen in de richting van meer flexibiliteit en liberalisering. Concreet betekent dit dat akkoorden niet langer tussen lidstaten en derde landen, maar tussen de EU en derde landen worden gesloten.

Naast de afstemming van de bilaterale overeenkomsten op de EU-regelgeving omvat de planning voor de tenuitvoerlegging van het externe luchtvaartbeleid de verwezenlijking van twee extra doelstellingen, te weten het realiseren van een gemeenschappelijk luchtruim en het aanknopen van gerichte onderhandelingen. De EU streeft naar een verdere ontwikkeling van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte op basis van twee belangrijke concepten, namelijk dat van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt en dat van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst.

Door zich te richten op de buurlanden maakte de Commissie duidelijk dat zij aan deze landen een hoge prioriteit toekent om economische en luchtvaartpolitieke redenen, maar ook als sectorale bijdrage aan het nabuurschapsbeleid. De Commissie deed aanbevelingen om met de landen aan de Middellandse Zee Euromediterrane luchtvaartovereenkomsten te sluiten met als hoofddoelstellingen de opening van de markten, eerlijke exploitatievoorwaarden en ook meer veiligheid, beveiliging en zorg voor het milieu. Het was eveneens de bedoeling de betrokken landen te steunen bij de ontwikkeling van hun luchtvaartsector.

In het kader van de Unie voor het Middellandse Zeegebied en de steeds nauwere banden tussen de EU en haar oostelijke buurlanden wordt een gemeenschappelijke luchtvaartruimte nog belangrijker. De uiteindelijke doelstelling is één pan-Europese markt voor luchtvervoer tot stand te brengen die is gebaseerd op gemeenschappelijke regels en tot zestig landen en één miljard burgers omvat. Artikel 24 voorziet trouwens de geografische uitbreiding van de overeenkomst waarbij de partijen zich ertoe verbinden om de samenhang tussen de overeenkomst en het proces van Barcelona te garanderen. Hun einddoel is een gemeenschappelijke Euromediterrane luchtvaartruimte.

De 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, en dat tot doel heeft 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.

---

<sup>1</sup> COM (2005) 79.

### **3. Het bestaande kader voor luchtdiensten tussen de EU en Jordanië**

In de loop der jaren sloten 21 EU-lidstaten<sup>2</sup> een bilaterale luchtvervoersovereenkomst met Jordanië, maar sommige bepalingen van die overeenkomsten waren in strijd met de EU-wetgeving. De overeenkomsten dienden volledig met de EU-wetgeving in overeenstemming te worden gebracht om een solide rechtsgrond te vormen voor luchtdiensten tussen de EU en Jordanië en om de continuïteit van die luchtdiensten te garanderen. België en Jordanië ondertekenden op 19 oktober 1960 een akkoord betreffende het inrichten van regelmatige luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen. Dat akkoord trad in werking op 31 juli 1963.

Op 25 februari 2008 vond de ondertekening plaats van de overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten. Deze zogenaamde ‘horizontale luchtvervoersovereenkomst’ betekent geen vervanging van de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen de EU-lidstaten en Jordanië, maar brengt ze in overeenstemming met de EU-wetgeving. Belangrijk is dat zij beperkingen op grond van nationaliteit in de bilaterale overeenkomsten opheft en Europese luchtvaartmaatschappijen toestaat om vluchten te organiseren tussen Jordanië en een EU-lidstaat waarin zij zijn gevestigd indien de vluchtrechten beschikbaar zijn in de bedoelde bilaterale overeenkomst. Deze overeenkomst is nog niet in werking getreden.

### **4. Luchtvaart in Jordanië**

Jordanië heeft drie belangrijke luchthavens. De Queen Alia International Airport nabij Amman is de grootste, maar zij heeft nood aan uitbreiding en modernisering. De Jordaanse overheid rekent daarvoor op binnen- en buitenlandse investeerders. Uit het jaar-rapport over 2010 van het Jordaanse ministerie van Transport blijkt dat deze luchthaven 5,5 miljoen passagiers behandelde. Royal Jordanian verzorgt geregelde vluchten naar een zestigtal bestemmingen, waaronder Brussel.

In januari 2010 nam de Jordaanse Civil Aviation Regulatory Commission (CARC) een nationale strategie voor luchtvervoer aan die streeft naar een geleidelijke liberalisering en een ‘open sky’.

### **5. Ontstaan van de overeenkomst**

Op 30 november 2007 kreeg de Commissie een mandaat om onderhandelingen te starten met Jordanië met het oog op het sluiten van een Euromediterrane luchtvaartovereenkomst, als een onderdeel van het proces om een gemeenschappelijke luchtvaartruimte te creëren met de EU-buurlanden.

Een eerste onderhandelingsronde vond op 4 en 5 november 2008 plaats in Brussel. Op 17 maart 2010 vond in de Jordaanse hoofdstad Amman de parafering plaats van de ontwerp-overeenkomst.

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

### **6. Belang en doel van de overeenkomst**

Het sluiten van een Euromediterrane luchtvaartovereenkomst is een prioriteit van de EU. Bovendien is het een belangrijke schakel in de ontwikkeling van het Europese nabuur-

<sup>2</sup> België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

schapsbeleid, zoals uiteengezet in de Mededeling van de Commissie ‘Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap’, en in de Mededeling van de Commissie ‘Een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010 – Voortgangverslag’<sup>3</sup>.

Jordanië is het eerste land uit het Midden-Oosten dat een luchtvaartovereenkomst van die omvang sluit met de EU. Europees commissaris Siim Kallas stelde dat de overeenkomst een sterke impuls zal geven aan de relaties tussen de EU en Jordanië op het vlak van economie, handel en toerisme. Hij sprak de hoop uit dat nieuwe verbindingen tot stand zullen komen en dat nieuwe spelers zich op de markt zullen begeven, zodat de burgers kunnen genieten van betere en goedkopere vluchten.

De doelstellingen van de overeenkomst zijn:

- de geleidelijke wederzijdse openstelling van de markten voor wat de toegang tot routes en capaciteit betreft;
- non-discriminatie en gelijke kansen voor alle marktdeelnemers, gebaseerd op de beginselen van de EU-verdragen;
- de Jordaanse luchtvaartwetgeving in overeenstemming brengen met die van de EU inzake veiligheid, beveiliging en luchtverkeerbeheer.

De mogelijkheid wordt gelaten om de overeenkomst uit te breiden teneinde een gemeenschappelijke Euromediterrane luchtvaartruimte tot stand te brengen met alle andere mediterrane partners.

Specialisten hebben in 2007 in een rapport voor de Commissie berekend dat een Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Jordanië zou zorgen voor 54.000 extra passagiers en voor de consumenten een voordeel tot 30 miljoen euro zou opleveren tijdens het eerste jaar van de effectieve opening van de markt.

## **7. Inhoud van de overeenkomst**

De overeenkomst voorziet de oprichting van een Euromediterrane luchtvaartruimte waardoor de luchtvaartwetgeving van de EU wordt uitgebreid tot Jordanië, dat met name de EU-wetgeving op belangrijke gebieden als veiligheid, beveiliging en luchtverkeersbeheer zal overnemen. De overeenkomst vervangt de bestaande regelingen tussen Jordanië en individuele EU-lidstaten.

De overeenkomst creëert uniforme voorwaarden voor markttoegang voor alle luchtvaartmaatschappijen uit de EU-lidstaten en voert nieuwe regelingen in voor regelgevende samenwerking tussen de EU en Jordanië 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 aan alle EU-luchtvaartmaatschappijen, ongeacht hun land van herkomst. De luchtvaartmaatschappijen kunnen vrij vluchten uitvoeren van elk vliegveld in de EU naar elke luchthaven in Jordanië.

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

<sup>3</sup> COM (2008) 596.

De overeenkomst garandeert dat alle luchtvaartmaatschappijen uit de EU-lidstaten toegang krijgen tot commerciële opportuniteiten, zoals de mogelijkheid om vrij prijzen vast te stellen.

## 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 8.3 (grondafhandeling), 8.11 (toekenning van slots) en 10 (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 van 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.

Verdragsartikel 8.11 over de toekenning van slots op luchthavens betreft eveneens het beheer en de uitbating van een luchthaven.

De ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 (Belgisch Staatsblad van 31 december 2003) en 13 maart 2009 (Belgisch Staatsblad van 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 16 over milieubescherming behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II, van de BWHI eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

De verdragsartikelen 2 tot 4bis betreffen een federale bevoegdheid, maar de gewesten moeten op basis van artikel 6, §3, 6°, 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 13 en 14 over de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart vormen een federale bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 6, §4, 4°, 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

De overeenkomst telt 29 artikelen en vier bijlagen.

In de preambule wijzen de partijen op het belang van het luchtvervoer en op de voordelen die een uitbreiding van de mogelijkheden biedt. Zij bevestigen dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen tegen vliegtuigen die de veiligheid van personen en goederen in gevaar brengen en het vertrouwen van het publiek ondermijnen. De partijen



hebben het voornemen om een Euromediterrane luchtvaartruimte tot stand te brengen waarin hun luchtvaartmaatschappijen billijke en gelijke kansen genieten om de overeengekomen diensten te verlenen. Zij erkennen dat het belangrijk is de slots te regelen op basis van eerlijke en gelijke kansen en ook dat subsidies een negatief effect kunnen hebben op de mededinging. De EU en Jordanië bevestigen het belang van een beperking van de broeikasemissies en van de bescherming van de consumenten.

Artikel 1 geeft een aantal definities. Onder ‘overeenkomst’ verstaan de partijen de onderhavige overeenkomst, de bijlagen en eventuele wijzigingen daarvan. ‘Luchtvervoer’ is het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; dit omvat geregeld en niet-geregeld luchtvervoer en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten. ‘Nationaliteit’ betekent het feit dat een luchtvaartmaatschappij voldoet aan de eisen inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats.

#### *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 het recht om over het grondgebied te vliegen en om er te landen al dan niet voor het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost, naast de overige in de overeenkomst gespecificeerde rechten (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). De bevoegde overheden erkennen wederzijds de regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of de nationaliteit van de luchtvaartmaatschappij die een vergunning aanvraagt (artikel 4bis).

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 Jordaanse luchtvaartmaatschappij, en vice versa. Ook voor specifieke investeringsprojecten moet het Gemengd Comité zijn toelating geven (artikel 5).

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 6). 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 antisubsidiemaatregelen te treffen indien een geschil niet kan worden beslecht. Die maatregelen moeten passend, proportioneel en in reikwijdte en duur beperkt zijn (artikel 7). 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, samen te werken met andere transportdiensten, hun vliegtuigen en bemanning te leasen en franchising- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen. De toewijzing van slots op de luchthavens gebeurt op een onafhankelijke, transparante en niet-discriminerende basis (artikel 8).

Luchtvaartmaatschappijen en hun apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, reserveonderdelen, proviand en andere voorwerpen, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van invoerbependingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke rechten en heffingen. De verdragsbepalingen hebben geen gevolgen voor de belasting op de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. De overeenkomst zorgt niet voor een wijziging van dubbelbelastingverdragen tussen EU-lidstaten en Jordanië (artikel 9). Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten correct, redelijk, kostengerelateerd, niet discriminerend en billijk worden gespreid over de categorieën gebruikers (artikel 10). De luchtvaartmaatschappijen kunnen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging (artikel 11). De partijen verstrekken elkaar statistische informatie (artikel 12).

### *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 13). 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 14).

De partijen werken samen inzake luchtverkeersbeheer om het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden tot Jordanië, 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 Jordanië vanaf de inwerkingtreding van de overeenkomst als waarnemer worden betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim (artikel 15). 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, en zien erop toe dat de in bijlage III gespecificeerde normen in hun wetgeving worden opgenomen (artikel 16).

Ook op het vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en sociale aspecten handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III gespecificeerde normen (artikelen 17 tot 19).

### *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 20).



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 21). 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 scheidsgerecht (artikel 22).

Artikel 23 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.

De partijen zullen een permanente dialoog aangaan om de samenhang van de overeenkomst en het proces van Barcelona te garanderen. Hun einddoel is een gemeenschappelijke 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 24).

Artikel 25 gaat over de verhouding tot andere overeenkomsten. De verdragsbepalingen hebben voorrang op de bilaterale overeenkomsten tussen Jordanië 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 herziening van de overeenkomst wegens de toetreding van de partijen tot multilaterale overeenkomsten.

Een partij die verdragsbepalingen wenst te wijzigen, stelt het Gemengd Comité daarvan in kennis. 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 overeenkomst wordt gesloten voor onbeperkte duur, maar kan te allen tijde worden beëindigd (artikel 27). Zij treedt in werking één maand na de datum waarop de laatste partij meedeelt dat alle interne procedures zijn voltooid. De registratiebepalingen liggen vervat in artikel 28. 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. De tenuitvoerlegging en de toepassing van de verdragsbepalingen, met name de in bijlage III gespecificeerde normen, worden geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de EU en goedgekeurd door het Gemengd Comité. Uiterlijk vanaf 1 januari 2016 genieten alle luchtvaartmaatschappijen het recht van zelfafhandeling op Queen Alia International Airport.

Bijlage III schetst de regels die van toepassing zijn op de burgerluchtvaart. Die regels hebben betrekking op de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart, het luchtverkeersbeheer, milieuaspecten, consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en sociale aspecten.

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, met bevoegdheden van de federale staat en de gewesten. 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 definitief uitvoerbaar is.

De ondertekening vond plaats in Brussel op 15 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**

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 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 buurlanden van de EU tegen 2010. Deze overeenkomst wordt beschouwd als een belangrijke schakel in de ontwikkeling van het Europees 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. De preambule van deze overeenkomst verwijst

onder meer naar het Euromediterraan partnerschap. 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 (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1310/1). 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 52.134/3 stelt de Raad van State dat naar Belgisch recht geen procedures voor de voorlopige toepassing van een internationaal verdrag bestaan. 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. Artikel 29, tweede lid, van de overeenkomst is bijgevolg niet werkbaar voor België en zijn deelgebieden. 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  
de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen  
de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en  
het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds,  
ondertekend in Brussel op 15 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 Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 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 Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 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