Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, CULTUUR, ICT EN FACILITAIR MANAGEMENT
EN DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Principiële goedkeuring van het voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013.

Samenvatting
Bilaterale luchtvaartakkoorden voorzien en regelen alle aspecten voor de exploitatie van de luchtverbindingen. De Vlaamse Regering hecht haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet dat instemt met deze overeenkomst. Over dit voorontwerp van instemmingsdecreet wordt het advies ingewonnen van de Raad van State.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsdomein: Internationaal Vlaanderen
Beleidsveld: buitenlands beleid

Beleidsdomein: Mobiliteit
Beleidsveld: regionale luchthavens

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Gemengd karakter en ondertekening

Tijdens zijn vergadering van 15 februari 2017 stemde de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB) ermee in dat een aantal geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden namens het Koninkrijk België getekend worden met enkele ondertekening door de federale overheid, met dien verstande dat deze akkoorden, na ondertekening zullen beschouwd worden als gemengde verdragen.

De Werkgroep gemengde verdragen (WGV), adviesorgaan van ICBB, nam op 16 februari 2017 akte van de beslissing van de ICBB om de voorliggende akkoorden als gemengd te beschouwen. Zowel de federale overheid als de gewesten worden respectievelijk bevoegd geacht. De werkgroep stelde ook

dat het voor zich spreekt dat naar analogie met deze beslissing van de ICBB, ook de tot nu toe door de federale staat ondertekende maar nog niet geratificeerde bilaterale luchtvaartakkoorden als gemengd (federale staat/gewesten) worden beschouwd.

De overeenkomst met Congo van 2 februari 2013 behoort tot de categorie van de door de federale staat ondertekende maar nog niet geratificeerde bilaterale luchtvaartakkoorden.

Reguleringsimpactanalyse (RIA)

Regelgeving ter goedkeuring van internationale verdragen is vrijgesteld van een RIA (Omzendbrief VR 2014/13).

Wetgevingstechnisch en taalkundig advies

Ontwerpen van decreet die meermaals in dezelfde vorm voorkomen, moeten niet telkens voor wetgevingstechnisch- en taaladvies worden voorgelegd volgens Omzendbrief Wetgevingstechniek VR 2014/4 (aanwijzing nr. 305).

C. VLAAMSE BEVOEGDHEDEN

Bilaterale luchtvaartakkoorden bevatten enerzijds bepalingen die betrekking hebben op materies waarvoor de gewesten adviesbevoegdheid hebben: verkeersrechten (art. 6, §3, 6° BWHI) en beveiliging van de luchtvaart (art. 6, §4, 4° BWHI).

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

Het artikel 10 'gebruikersvergoedingen' stelt dat luchthavenvergoedingen niet hoger mogen zijn dan deze voor nationale transportmaatschappijen. Deze materie wordt binnen het Vlaams Gewest door de ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 en 13 maart 2009 geregeld.

Het artikel 11 'grondafhandeling' bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling geregeld door het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens. Dit besluit is een omzetting van de Europese richtlijn 96/67/EG.

Bovenstaande bepalingen hebben direct of indirect betrekking op de bevoegdheden van de gewesten, in het bijzonder deze vermeld in art. 6, §1, X, 7° BWHI ('*de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal*').

2. INHOUD

Algemeen

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate vrij als de zee. In de territoriale nabijheid en boven het grondgebied van een Staat geldt diens recht van soevereiniteit, waarbij er slechts vrije toegang is voor de luchtvaartuigen van de eigen nationaliteit.

Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen gemaakt worden door expliciete afwijkingen die naar hun voorwerp als de vijf vrijheden van de lucht werden onderscheiden. Deze vrijheden behelzen het recht van overvliegen, het recht van niet-commerciële landing en de rechten van respectievelijk aan en van boord brengen en doorvoeren van commerciële lading nl. passagiers en hun bagage, vracht en post.

De conventie van Chicago van 7 december 1944 kwam tegemoet aan de behoefte aan internationale standaarden en afspraken voor een veilige en ordelijke ontwikkeling van het luchtverkeer. Deze conventie bepaalde onder meer dat er geen geregelde internationale luchtdiensten mogen worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van één van de verdragsluitende Staten, tenzij met de bijzondere toestemming of vergunning van die Staat. Sindsdien werden er bilaterale luchtvaartakkoorden gesloten om die toestemming te regelen. Het luchtvaartakkoord tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten geldt als basismodel.

Intussen werden er bevoegdheden op vlak van luchtvaart overgeheveld naar het Europese niveau. De zogenaamde 'open skies' arresten van 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Unie veroordeelden onder meer België omdat haar bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

De voorliggende overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 7 en 8 december 2012 te Kinshasa tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen werden gehouden. Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 10 september 1965.

De overeenkomst

De Belgische luchtvaartakkoorden bestaan uit de tekst van het akkoord zelf – het juridische kader – en een memorandum van overeenstemming (operationeel). Deze akkoorden bestaan grotendeels uit standaardbepalingen van de conventie van Chicago en van de Europese Unie (EU).

Dit soort overeenkomsten bestaan uit artikelen, die onder meer betrekking hebben op:
- de rechten die de overeenkomstsluitende partijen aan elkaar verlenen voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen;
- het verlenen van vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten; evenals de intrekking of opschorting van die vergunningen;
- bepalingen inzake de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart;
- de luchthavenvergoedingen die worden opgelegd;
- grondafhandelingsdiensten;
- douane en accijnzen;
- capaciteit;
- verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes;
- tarieven;
- handelsactiviteiten;
- personeel;
- overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven.

Tot slot zijn er een aantal algemene bepalingen over de uitwisseling van informatie, overleg, regeling van geschillen, wijzigingen, beëindiging, registratie en inwerkingtreding.

De bijlage bij de overeenkomsten bevat een routetabel met vermelding van de punten waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in België mogen vliegen.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel heeft geen rechtstreekse weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

De Inspectie van Financiën verleende gunstig advies op 22 juli 2019. Noch de uitgaven, noch de ontvangsten van de Vlaamse overheid worden beïnvloed zodat een gemotiveerd begrotingsakkoord niet vereist is.

Het advies is als bijlage bij de nota gevoegd.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel heeft geen rechtstreekse gevolgen op personeels- of organisatorisch vlak, noch op de personeelsbudgetten.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag voor de gemeenten, de openbare centra voor maatschappelijk welzijn (ocmw's), de intercommunales of de provincies voor wat betreft hun personeel, de werkingsuitgaven, de investeringen en hun schuld en ontvangsten.

4. VERDER TRAJECT

De Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit, wordt gemachtigd om het advies in te winnen van de Raad van State, afdeling Wetgeving, met het verzoek het advies te verstrekken binnen een termijn van 30 dagen, zoals bepaald in artikel 84, §1, eerste lid, 2° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar goedkeuring te hechten aan de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013;

2° haar principiële goedkeuring te hechten aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013; alsook aan het bijhorende ontwerp van memorie van toelichting;

3° de Vlaamse minister, bevoegd voor mobiliteit, te gelasten over het voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen zoals bepaald in artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:
- een voorontwerp van decreet;
- een ontwerp van memorie van toelichting
- de tekst van de overeenkomst in het Frans met de Nederlandse vertaling ervan;
- het advies van de Inspectie van Financiën d.d. 22 juli 2019.