

**ONTWERP VAN DECREET TOT INSTEMMING MET DE OVEREENKOMST
TUSSEN DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, ENERZIJD, EN DE
REPUBLIEK ARMENIË, ANDERZIJD, INZAKE EEN GEMEENSCHAPPELIJKE
LUCHTVAARTRUIMTE, GEDAAN TE BRUSSEL OP 15 NOVEMBER 2021.**

Samenvatting

De Europese Unie streeft naar de totstandbrenging van een brede Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte waarin haar buurlanden worden opgenomen. De overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte is een belangrijk element in de ontwikkeling van het Europese nabuurschapsbeleid.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

1. De relaties tussen de Europese Unie en Armenië

De Europese Unie (EU) en Armenië streven naar een versterking en verdieping van hun samenwerking op alle mogelijke gebieden. De eerste samenwerking was gebaseerd op de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst van 22 april 1996 die op 1 juli 1999 in werking is getreden.

Op 24 november 2017 ondertekenden de EU en Armenië een brede en versterkte partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst, die op 1 maart 2021 in werking is getreden. Deze partnerschapsovereenkomst vormt een belangrijke stap in de versterking van de relaties tussen de EU en Armenië. De samenwerking met Armenië richt zich in het bijzonder op economische en bestuurlijke hervormingen om de weerbaarheid van het land te versterken en inclusieve economische ontwikkeling te stimuleren. De overeenkomst zorgt voor een nauwe en regelmatige dialoog die de bestaande samenwerking op verschillende vlakken moet verbeteren, zoals op het vlak van handel, investeringen, economie, regelgeving en cultuur.

Daarnaast is Armenië een bevoorrechte 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 EU.

Armenië maakt ook deel uit van het Oostelijk Partnerschap, een ambitieus politiek project dat in 2009 van start is gegaan. In dit partnerschap wil de EU geleidelijk aan verder gaan dan de traditionele handels- en samenwerkingsbetrekkingen. Op economisch vlak biedt het preferentiële handelsbetrekkingen, een betere toegang tot de interne EU-markt, betere verbindingen met de EU (voor energie, vervoer en telecommunicatie) en de mogelijkheid om deel te nemen aan bepaalde EU-programma's. Ook wordt extra financiële en technische steun geboden. De EU streeft naar een nauwe band met deze landen die verder gaat dan een louter bilaterale samenwerking. Een geleidelijke economische integratie en een verruiming van de politieke samenwerking zijn de voornaamste doelstellingen.

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, 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'. De verbetering van de luchtvaartbetrekkingen met de buurlanden vormt een belangrijke stap in de verdere economische ontwikkeling van de Europese luchtvaartsector.

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

Eind 2015 stelde de Commissie een nieuwe luchtvaartstrategie voor. Het gaat om een toonaangevend initiatief met drie doelstellingen: de Europese economie stimuleren, de industriële basis van Europa verstevigen en het wereldwijde leiderschap van de EU bevorderen. De Europese Commissie keurde een ambitieus pakket voorstellen goed om op EU-niveau te onderhandelen over algemene luchtvaartovereenkomsten met belangrijke partnerlanden. Het gaat onder meer om de Associatie van Zuidoost-Aziatische landen (ASEAN), de landen van de Samenwerkingsraad van de Golf (GCC), Turkije, China, Mexico en Armenië.

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 Europese Commissie is het onwaarschijnlijk dat het volledige potentieel van de interne markt zal worden benut, 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 Armenië

Op 9 december 2008 hebben Armenië en de Europese Gemeenschap de Overeenkomst inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten (de zogenaamde Horizontale Overeenkomst inzake luchtdiensten) ondertekend. Krachtens deze overeenkomst mag elke EU-luchtvaartmaatschappij vluchten exploiteren tussen Armenië en elke EU-lidstaat waar zij is gevestigd en waar een bilaterale overeenkomst met Armenië bestaat en verkeersrechten beschikbaar zijn. De overeenkomst komt niet in de plaats van de bilaterale overeenkomsten, maar past deze aan om ze in overeenstemming te brengen met de EU-wetgeving.

B. Inhoud

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 luchtvervoersovereenkomsten met belangrijke mondiale partners en horizontale overeenkomsten, een cruciaal onderdeel van dat beleid. Het sluiten van een overeenkomst betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Armenië is tevens een belangrijk element in de ontwikkeling van het Europese nabuurschapsbeleid.

De overeenkomst heeft met name tot doel: (1) de markten geleidelijk en wederzijds open te stellen, voor wat de toegang tot routes en capaciteit betreft; (2) te zorgen voor convergentie en effectieve naleving van de luchtvaartgerelateerde EU-regelgeving door Armenië; en (3) non-discriminatie en een gelijk speelveld voor ondernemingen tot stand te brengen. De efficiëntere verbindingen zullen handel, toerisme, investeringen en economische en sociale ontwikkeling bevorderen.

De overeenkomst bevat eveneens stevige clausules over milieu- en sociale bescherming en eerlijke concurrentie, en krachtige mechanismen tegen concurrentievervalsing of ander misbruik.

C. Procedureverloop

Totstandkoming

Op 1 december 2006 heeft de Raad van de Europese Unie machtiging verleend aan de Europese Commissie om te onderhandelen over een Overeenkomst betreffende de totstandbrenging van een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Armenië.

De onderhandelingen werden succesvol afgerond met de parafering van de voorliggende overeenkomst op 24 november 2017.

Op 28 juni 2021 heeft de Raad van de Europese Unie groen licht gegeven om de luchtvaartovereenkomsten te ondertekenen.

Gemengd karakter en ondertekening

Tijdens zijn vergadering d.d. 11 februari 2020 legde de Werkgroep gemengde verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het gemengde karakter vast. Zowel de federale overheid als de gewesten oefenen hun bevoegdheid uit. Overeenkomstig de beslissing van de ICBB van 9 juli 2008 wordt het verslag van de WGV naar de leden van de ICBB gestuurd. Indien binnen de 30 dagen na de notificatie van het verslag geen bezwaren worden geformuleerd, is het verslag definitief goedgekeurd.

De overeenkomst werd op 15 november 2021 ondertekend volgens formule 3 van de ICBB, dit wil zeggen één enkele handtekening in naam van het Koninkrijk België, doch met vermelding van al de betrokken overheden onder de handtekening. Dit is de gebruikelijke formule voor de ondertekening door België van verdragen tussen de Europese Unie en derde landen.

Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving bracht op 29 juni 2022 advies uit met kenmerk 71574/3.

Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

De Raad merkt op dat in de Overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de conventie van Chicago. De Raad verwijst naar zijn eerdere opmerkingen inzake de bijlagen bij de conventie. De negentien bijlagen bij de conventie van Chicago die de "International Standards and Recommended Practices" vormen, werden niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO (International Civil Aviation Organization) tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

De Vlaamse Regering antwoordt dat naar aanleiding van eerdere adviezen van de Raad van State bij bilaterale luchtvaartakkoorden, dit probleem reeds werd voorgelegd op de werkgroep gemengde verdragen van 19 september 2017. De FOD Mobiliteit neemt dit punt verder op. Het is een globaal probleem dat evenwel geen beletsel vormt voor de verderzetting van de instemmingsprocedure.

Procedure tot wijziging van de overeenkomst en de bijlagen

De Raad merkt op dat artikel 27, lid 3, 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 parlementen. Indien de Wetgevende Kamers de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen en uitdrukkelijk aangeven dat ze instemmen met die wijzigingen, bestaat er volgens vaste adviespraktijk van de Raad geen bezwaar. De Raad van State is van mening dat de bijlagen van de voorliggende overeenkomst duidelijk zijn afgebakend en dat het ontwerp van decreet in die zin aangevuld moet worden.

Het ontwerp van decreet werd in die zin aangepast.

Daarnaast stelt de Raad dat het ontwerp van decreet kan worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om aan het Vlaams Parlement de wijzigingen mee te delen binnen een vastgestelde termijn.

Op de aanbeveling om de wijzigingen mee te delen aan het Vlaams Parlement wordt niet ingegaan: de wijzigingen zullen immers reeds in het Publicatieblad van de Europese Unie worden bekendgemaakt, en het akkoord voorziet niet in de mogelijkheid dat een parlement van een lidstaat zich verzet tegen de wijziging. Bovendien is het zo dat dergelijke wijzigingen normaliter zullen worden doorgevoerd om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving en toepasselijke normen uit internationale instrumenten die de partijen relevant achten.

Latere wijzigingen van de bijlagen van de luchtvaartovereenkomst moeten in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt. De Vlaamse Regering neemt akte van deze opmerkingen.

Voorlopige toepassing

De Raad merkt op dat de overeenkomst voorziet in voorlopige toepassing. Voorlopige toepassing van de overeenkomst voor België is pas mogelijk van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met de overeenkomst. Rekening houdend met deze toelichting, geeft deze bepaling geen aanleiding tot opmerkingen.

Opschrift van het decreet

Tot slot stelt de Raad dat zowel in het opschrift als in artikel 2 van het voorontwerp dient te worden geschreven "gedaan te Brussel op 15 november 2021".

Het ontwerp van decreet werd in die zin aangepast.

D. 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 9.7 (grondafhandeling), 9.9 (toekenning van slots) en 11 (luchthavenvergoedingen).

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

De verdragsartikelen 3 tot 5 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.

De verdragsartikelen 14 en 15 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 de gewesten wel worden betrokken. De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

II. Toelichting bij de artikelen

De overeenkomst telt 31 artikelen en twee 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 de strijd tegen de klimaatverandering en nemen nota van het belang van eerlijke concurrentie en consumentenbescherming.

Het doel van de Overeenkomst is de geleidelijke totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte gebaseerd op vrije toegang tot de markt voor luchtvervoer, liberalisering van het eigendom van luchtvaartmaatschappijen non-discriminatie, gelijke mededingingsvoorwaarden en gemeenschappelijke regels op verschillende vlakken (artikel 1).

Artikel 2 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

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. Het geeft de partijen evenwel niet het recht aan de luchtvaartmaatschappijen van een partij om op het grondgebied van een andere partij tegen vergoeding passagiers, bagage, goederen of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van diezelfde partij (artikel 3).

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. 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, en naleving van veiligheidsvoorschriften) kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning of een technische vergunning weigeren, intrekken, opschorten aan voorwaarden onderwerpen of beperken met uitzondering van een beperkt aantal welomschreven gevallen (artikel 5).

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 Armeense 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 en de passagiers, bemanningen of vracht 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). De partijen moeten eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, bij voorkeur zonder overheidssteun. Zij mogen geen overheidssubsidies of -steun verstrekken aan een bedrijf of daarvoor toestemming geven als dit nadelige gevolgen heeft voor de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om de concurrentie aan te gaan voor de verlening van luchtvervoerdiensten. Ook moet elke partij haar anitrustwetgeving effectief toepassen. Een partij kan bij discriminatie of oneerlijke praktijken in de zin van lid 5 of 6 van artikel 8 en voor zover dit kan worden bewezen, schriftelijke opmerkingen indienen bij de andere partij. Om het probleem op te lossen, kan een partij bovendien om overleg met de andere partij verzoeken (artikel 8).

Artikel 9 betreft de commerciële opportuniteiten. 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.

Luchtvaartmaatschappijen en hun apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen, boordproviand en andere voorwerpen, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke rechten en heffingen. Een partij kan wel belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied. De verdragsbepalingen hebben geen gevolgen voor de belasting op de toegevoegde waarde (btw). De overeenkomst zorgt niet voor een wijziging van dubbelbelastingverdragen tussen EU-lidstaten en Armenië (artikel 10).

Overeenkomstig artikel 11 moeten gebruikersheffingen voor het gebruik van luchtvaartnavigatie en luchtverkeersleiding kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. De gebruiksheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten correct, redelijk, niet-discriminerend zijn en billijk worden gespreid over de categorieën gebruikers. 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). 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).

Artikel 16 stelt dat de partijen samen werken inzake luchtverkeersbeheer om het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden tot Armenië, teneinde de veiligheidsnormen en de efficiëntie van de luchtverkeersactiviteiten in Europa te verhogen, de capaciteit te optimaliseren, vertragingen te beperken en de milieuefficiëntie te verhogen. Daarom zal Armenië vanaf de inwerkingtreding van de overeenkomst als waarnemer worden betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim.

De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. Zij zijn er zich van bewust dat de effecten van de burgerluchtvaart op het milieu en op de klimaatverandering tot een minimum moeten worden beperkt, en zien erop toe dat de in bijlage II, deel E gespecificeerde regelgevende eisen en normen in hun wetgeving worden opgenomen (artikel 17)

Artikel 18 betreft de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen. Overeenkomstig de artikelen 19, 20 en 21 handelen de partijen ook op het vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingssystemen en sociale aspecten volgens de in bijlage II gespecificeerde normen.

Titel III – Institutionele en slotbepalingen

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. Zij informeren en helpen elkaar in geval van onderzoek naar mogelijke inbreuken. Voor zover de bepalingen identiek zijn aan het EU-acquis worden deze uitgelegd volgens de uitspraken en besluiten van de Commissie en het Hof van Justitie (artikel 22).

Overeenkomstig artikel 23 wordt er een gemengd comité opgericht dat verantwoordelijk is voor het beheer van de overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Het doet aanbevelingen en neemt beslissingen in de gevallen waarin deze overeenkomst uitdrukkelijk voorziet. Het gemengd comité werkt en neemt besluiten op basis van consensus.

Artikel 24 betreft de geschillenbeslechting en arbitrage. Geschillen met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze overeenkomst, behalve in het kader van artikel 8 ontstane kwesties, die niet door overleg kunnen worden opgelost, kunnen op verzoek van een partij worden doorverwezen naar arbitrage.

Artikel 25 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 26 gaat over de verhouding tot andere overeenkomsten. Vanaf haar inwerkingtreding heeft deze overeenkomst voorrang op de bepalingen van de bilaterale overeenkomsten tussen Armenië en de EU-lidstaten. De partijen overleggen in het gemengd comité over de herziening van de mogelijke overeenkomst bij toetreding van de partijen tot multilaterale overeenkomsten.

Een partij die verdragsbepalingen wenst te wijzigen, stelt het gemengd comité daarvan in kennis (artikel 27). De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig de bepalingen van artikel 30. De overeenkomst staat elke partij toe om unilateraal nieuwe wetgeving inzake luchtvervoer aan te nemen voor zover deze niet discriminerend is en de bepalingen van de overeenkomst in acht nemen.

Artikel 28 omschrijft de beëindiging van de overeenkomst.

De registratiebepalingen liggen vervat in artikel 29.

Overeenkomstig artikel 30 treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum waarop de depositaris aan de partijen heeft meegedeeld dat hij het laatste bekrachtigings- of goedkeuringsinstrument heeft ontvangen. De partijen komen overeen dat zij de overeenkomst voorlopig zullen toepassen vanaf de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de depositaris aan de partijen heeft meegedeeld dat hij de kennisgeving van de Europese Unie en het door Armenië neergelegde bekrachtigings- of goedkeuringsinstrument heeft ontvangen.

Artikel 31 betreft de authentieke teksten.

Bijlagen

Bijlage I betreft de overgangsbepalingen en bijlage II de regels die van toepassing zijn op de burgerluchtvaart.

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS