

**ONTWERP VAN DECREET TOT INSTEMMING MET DE OVEREENKOMST  
INZAKE EEN GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE TUSSEN DE  
EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, ENERZIJD, EN OEKRAÏNE,  
ANDERZIJD, GEDAAN TE KIEV OP 12 OKTOBER 2021.**

**Samenvatting**

**De Europese Unie streeft naar de totstandbrenging van een brede Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte waarin haar buurlanden worden opgenomen. De overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds, 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 Oekraïne**

De Europese Unie (EU) en Oekraïne ondertekenden op 14 juni 1994 een partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst (PSO) die op 1 maart 1998 in werking is getreden. Die overeenkomst vormde de juridische basis voor de eerdere bilaterale betrekkingen en regelde de samenwerking op verschillende domeinen.

Oekraïne is een bevoorrecht partnerland in het Europees Nabuurschapsbeleid (ENP). Dit ambitieus politiek project dat in 2003 van start is gegaan, kan geleidelijk aan verder gaan dan de traditionele handels- en samenwerkingsbetrekkingen en leiden tot een nauwe integratie van de EU met haar burens. Op economisch vlak biedt het ENP 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 Oekraïne die verder gaat dan louter bilaterale samenwerking. Een geleidelijke economische integratie en een verruiming van de politieke samenwerking zijn de voornaamste doelstellingen. Volgens de EU kan economische integratie een belangrijke factor zijn voor de economische groei van Oekraïne. De EU was ook een grote pleitbezorger voor het Oekraïense lidmaatschap van de Wereldhandelsorganisatie (WTO) dat op 16 mei 2008 een feit werd.

Op 23 november 2009 nam de bij de PSO opgerichte Samenwerkingsraad de associatieagenda aan die in de plaats kwam van het vroegere actieplan EU-Oekraïne. In 2014 werd de associatieovereenkomst tussen de EU en Oekraïne ondertekend. Deze is op 1 september 2017 in werking getreden. Een associatieovereenkomst is het meest verregaande type van overeenkomst die de EU kan sluiten met een staat of een regio. De EU stelt een dergelijke overeenkomst voor aan partners waarmee zij haar goede betrekkingen wil verruimen op basis van wederzijds vertrouwen en algemene waarden en principes.

Eind 2013 braken in Oekraïne hevige protesten los nadat de onderhandelingen over een vrijhandelsakkoord tussen de Europese Unie en Oekraïne stukliepen. In februari 2014 bezette Rusland het schiereiland de Krim. De annexatie van de Krim, na een gecontesteerd referendum, wordt niet erkend door de EU en de internationale gemeenschap.

Op 17 juli 2014 werd een passagiersvliegtuig (vlucht MH17 van Malaysia Airlines) neergehaald boven het oosten van Oekraïne. Het proces tegen de 4 verdachten (waaronder pro-Russische rebellen) begon in juni 2020 en loopt nog steeds. Hierdoor steeg de spanning tussen Rusland en het Westen. De VN-Veiligheidsraad was unaniem in zijn oordeel dat het vliegtuig was neergehaald, echter zonder een oorzaak of schuldige partij aan te wijzen.

De aanhoudende spanning escaleerde op 24 februari 2022, toen Rusland Oekraïne binnenviel. De EU heeft de Russische invasie sterk veroordeeld en heeft gereageerd met verschillende pakketten van financiële en economische sancties tegen Rusland. Op 23 juni 2022 kreeg Oekraïne de status van kandidaat-lidstaat voor toetreding tot de EU.

## **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. De Commissie stelt dat zij voortwerkt aan de ontwikkeling van die luchtvaartruimte, enerzijds door nauw toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van bestaande overeenkomsten, en anderzijds door nieuwe potentiële partners voor deelname aan het project te zoeken.

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 Oekraïne**

Oekraïne toont grote belangstelling in een veel hechtere samenwerking met de EU op het gebied van luchtvervoer. Oekraïne heeft zich bereid getoond om zijn kader voor internationaal luchtvervoer samen met de Europese Commissie te hervormen. Sinds begin 2005 is Oekraïne begonnen met de toepassing van een meer marktgericht economisch en vervoersbeleid en met de openstelling van zijn markt voor EU-lidstaten. De markt voor luchtdiensten tussen de EU en Oekraïne is aanzienlijk.

De luchtdiensten tussen de EU en Oekraïne worden momenteel geëxploiteerd op basis van bilaterale overeenkomsten tussen afzonderlijke lidstaten en Oekraïne. Oekraïne heeft met bijna alle EU-lidstaten een bilaterale overeenkomst voor luchtdiensten gesloten. Voor België is dat de Overeenkomst van 20 mei 1996 inzake luchtvervoer, die op 1 januari 2003 in werking is getreden.

### **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 Oekraïne is 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 Oekraïne; en (3) non-discriminatie en een gelijk speelveld voor ondernemingen tot stand te brengen.

Door het openstellen van de markt zouden ook de reismogelijkheden voor passagiers uit de EU en Oekraïne aanzienlijk verbeteren. Naar verwachting zal het aantal directe verbindingen tussen de EU en Oekraïne en het totale aantal vluchten een positief effect hebben op de handels- en toeristenstromen tussen de EU en Oekraïne.

De Overeenkomst bestaat uit 40 artikelen en 7 bijlagen: Bijlage I betreffende de toepasselijke eisen en normen van de EU; bijlage II over overeengekomen diensten en gespecificeerde routes; bijlage III over overgangsbepalingen; bijlage IV over de lijst van te erkennen certificaten; bijlage V over de lijst van staten die vermeld zijn in de artikelen 17, 19 en 22 en bijlagen II en III bij de Overeenkomst; bijlage VI over procedureregels; en bijlage VII over de in artikel 26, lid 4, van de Overeenkomst vermelde criteria.

### **C. Procedureverloop**

#### Totstandkoming

Op 12 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 Oekraïne.

Op 28 november 2013 werd de overeenkomst geparafeerd. Op 28 juni 2021 heeft de Raad van de Europese Unie groen licht gegeven om de luchtvaartovereenkomsten te ondertekenen.

#### Wergroep gemengde verdragen en ondertekening

Tijdens zijn vergadering d.d. 11 februari 2020 legde de Wergroep 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 12 oktober 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 (EU) 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 71575/3.

### *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) 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 dit probleem, naar aanleiding van eerdere adviezen van de Raad van State bij bilaterale luchtvaartakkoorden, 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*

Wijzigingen aan de Overeenkomst overeenkomstig artikel 36, lid 3, *juncto* artikel 38, leden 1 en 2, van de Overeenkomst worden bekrachtigd of goedgekeurd overeenkomstig de onderscheiden interne procedures van de partijen. Deze wijzigingen zullen overeenkomstig artikel 167, § 3, van de Grondwet bijgevolg pas in werking kunnen treden nadat ze de instemming van de betrokken Belgische parlementen hebben verkregen.

De Raad merkt op dat artikel 36, lid 1, van de Overeenkomst hiervan afwijkt. Daarin wordt voorzien in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Overeenkomst. Volgens de Raad kan dit 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 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*

Voorlopige toepassing van het akkoord voor België is pas mogelijk van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met het akkoord. 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 Kiev op 12 oktober 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 22.5 (grondafhandeling), 22.6 (toekenning van slots) en 24 (luchthavenvergoedingen).

Verdragsartikel 10 over milieubescherming behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II, van de BWHI eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

De verdragsartikelen 16 tot 19 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 7 en 8 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. Toelichting bij de artikelen**

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

### *Titel I – Algemene bepalingen*

Artikel 1 betreft de doelstellingen en de werkingssfeer. Het doel van de Overeenkomst is de geleidelijke totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte gebaseerd op vrije toegang tot de markt voor luchtvervoer en gelijke mededingingsvoorwaarden.

Artikel 2 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

Overeenkomstig artikel 3 treffen de partijen alle maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst en verbieden alle maatregelen die de verwezenlijking van de doelstelling in gevaar brengen.

Artikel 4 bevat een non-discriminatieclausule.

### *Titel II – Regelgevende samenwerking*

De algemene beginselen van de regelgevende samenwerking worden beschreven in artikel 5 met als doel dat Oekraïne de toepasselijke eisen en normen van de EU zoals vermeld in bijlage I bij de overeenkomst zal opnemen in zijn wetgeving.

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 6).

De partijen handelen overeenkomstig de wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart. Zij werken samen met als doel de systemen van certificering van luchtwaardigheid te laten convergeren. Zij zien erop toe dat vliegtuigen worden onderworpen aan inspecties en kunnen maatregelen treffen als vliegtuigen niet voldoen aan de veiligheidsnormen (artikel 7). 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 8).

De partijen werken samen inzake luchtverkeersbeheer om het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden tot Oekraïne, 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 Oekraïne vanaf de inwerkingtreding van de overeenkomst als waarnemer worden betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim (artikel 9). De partijen erkennen ook het belang van milieubescherming en dat er behoefte is aan mondiale en andere acties om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken. Zij zien erop toe dat de in bijlage I, deel D gespecificeerde normen in hun wetgeving worden opgenomen (artikel 10)

Overeenkomstig de artikelen 11, 13 en 14 handelen de partijen ook op het vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en sociale aspecten volgens de in bijlage I gespecificeerde normen.

Artikel 12 stelt dat de partijen streven naar een betere industriële samenwerking.

De overeenkomst staat de partijen toe om unilateraal nieuwe wetgeving aan te nemen op het vlak van luchtvervoer voor zover zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van artikel 15 in acht nemen.

### *Titel III – 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 Oekraïne evenwel niet het recht om op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat (artikel 16). 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 17).

De bevoegde overheden erkennen wederzijds de regelgevende vaststellingen met betrekking tot de financiële draagkracht en de nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen (artikel 18). 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 technische vergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken of activiteiten van een luchtvaartmaatschappij opschorten of beperken met uitzondering van een beperkt aantal welomschreven gevallen (artikel 19).

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 Oekraïense luchtvaartmaatschappij, en vice versa. In die beslissing worden de voorwaarden bepaald voor de exploitatie van in deze overeenkomst beschreven diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen (artikel 20).

Artikel 21 betreft het verbod op kwantitatieve beperkingen.

Hinderpalen die de concurrentie van de luchtvaartmaatschappijen verstoren of het creëren van een gelijk speelveld belemmeren moeten worden weggewerkt. 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-, brandingovereenkomsten of commerciële concessieregelingen te sluiten met ondernemingen en nachtelijke stops te verrichten. De toewijzing van slots op de luchthavens gebeurt op een onafhankelijke, transparante en niet-discriminerende basis (artikel 22).

Luchtvaartuigen en hun apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, reserveonderdelen, proviand 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 te 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), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. De overeenkomst zorgt niet voor een wijziging van dubbelbelastingverdragen tussen EU-lidstaten en Oekraïne (artikel 23).

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten correct, redelijk, kostengerelateerd, niet discriminerend en billijk worden gespreid over de categorieën gebruikers (artikel 24). De luchtvaartmaatschappijen kunnen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging (artikel 25). De partijen streven naar een eerlijk en concurrentieel klimaat voor de uitbating van luchtdiensten, bij voorkeur zonder overheidssteun. 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 26). De partijen verstrekken elkaar statistische informatie (artikel 27).

#### *Titel IV – 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 I vermelde verordeningen en richtlijnen. Zij informeren en helpen elkaar in geval van onderzoek naar mogelijke inbreuken (artikel 28).

Er wordt een Gemengd Comité opgericht dat verantwoordelijk is voor het beheer van de overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. In dit kader kan het bij eenparigheid bindende beslissingen nemen. Het Gemengd Comité onderzoekt ook vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsbelangen of wijzigingen in het feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen. Het ontwikkelt 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 29). Geschillen moeten in de eerste plaats worden opgelost via formeel overleg in het Gemengd Comité, maar indien dat onmogelijk is, kunnen de partijen het geschil doorverwijzen naar een scheidsgerecht (artikel 30).

Artikel 31 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 32 betreft de openbaarmaking van informatie. De overgangsbepalingen liggen vervat in artikel 33. De overgangsregelingen en de bijhorende termijnen zijn opgenomen in bijlage III bij de overeenkomst.

Artikel 34 gaat over de verhouding tot andere luchtvervoerovereenkomsten. De verdragsbepalingen hebben voorrang op de bilaterale overeenkomsten tussen Oekraïne en de EU-lidstaten. Bepalingen betreffende eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequentie, verandering van luchtvaartuigen, codesharing en prijsstelling die voortvloeien uit die bilaterale overeenkomsten kunnen verder worden uitgeoefend voor zover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie. De partijen overleggen in het Gemengd Comité over de mogelijke herziening van de overeenkomst wegens de toetreding van de partijen tot multilaterale overeenkomsten.

Artikel 35 betreft de financiële bepalingen.

*Titel V – Inwerkingtreding, herziening, beëindiging en slotbepalingen*

Een partij die verdragsbepalingen wenst te wijzigen, stelt het Gemengd Comité daarvan in kennis (artikel 36).

Artikel 37 betreft de beëindiging van de overeenkomst.

Overeenkomstig artikel 38 treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum waarop de laatste partij meedeelt dat alle interne procedures zijn voltooid. De partijen komen overeen dat zij de overeenkomst voorlopig zullen toepassen vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de datum van de laatste diplomatieke nota waarmee de partijen elkaar hebben meegedeeld dat hun toepasselijke procedures inzake de voorlopige toepassing zijn voltooid.

De registratiebepalingen liggen vervat in artikel 39.

Artikel 40 betreft de authentieke teksten.

## *Bijlagen*

Bijlage I betreft de toepasselijke eisen en normen van de EU op het gebied van de burgerluchtvaart die dienen te worden opgenomen in de Oekraïense wetgeving. Bijlage II bevat de overeengekomen diensten en gespecificeerde routes. Bijlage III bevat de overgangsbepalingen. Bijlage IV en bijlage V betreffen de lijst van te erkennen certificaten en de lijst van staten die vermeld zijn in de artikelen 17, 19 en 22 en bijlagen II en III bij de overeenkomst. Bijlage VI handelt over procedureregels en bijlage VII over de in artikel 26, lid 4, van de Overeenkomst vermelde criteria.

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