

**ONTWERP VAN DECREET TOT INSTEMMING MET DE UITGEBREIDE
LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST TUSSEN DE LIDSTATEN VAN DE
ASSOCIATIE VAN ZUIDOOST-AZIATISCHE STATEN, ENERZIJD, EN DE
EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, ANDERZIJD, ONDERTEKEND TE
BALI, INDONESIAË OP 17 OKTOBER 2022.**

Samenvatting

De burgerluchtvaart vormt een belangrijk onderdeel van de Europese economie. Dankzij deze overeenkomst zullen luchtvaartmaatschappijen van de ASEAN en de EU meer mogelijkheden hebben om passagiers- en vrachtdiensten te exploiteren tussen en buiten beide regio's.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

1. De relaties tussen de Europese Unie en de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten

De Associatie van Zuidoost-Aziatische staten (ASEAN) is een organisatie van tien landen¹ in Zuidoost-Azië. Het doel van deze organisatie is het bevorderen van economische, culturele en politieke samenwerking.

De versterking van haar betrekkingen met de Associatie van Zuidoost-Aziatische staten is voor de Europese Unie (EU) van strategisch belang. De lidstaten van de ASEAN behoren immers tot de snelst groeiende economieën ter wereld. De EU is de op twee na grootste handelspartner van de ASEAN, goed voor ongeveer 10,6% van de ASEAN-handel. Ondertussen is de ASEAN als geheel de derde grootste handelspartner van de EU buiten Europa, met meer dan 215,9 miljard euro aan goederenhandel in 2021.

De dialoog tussen de EU en de ASEAN bestrijkt al meer dan 40 jaar. De betrekkingen tussen de ASEAN en de EU worden geleid door de Verklaring van Neurenberg, aangenomen in maart 2007, over een versterkt partnerschap tussen de EU en de ASEAN. In de verklaring worden de langetermijnvisie en het engagement van beide partijen om samen te werken uiteengezet. In maart 2009 heeft de EU formele diplomatieke betrekkingen met de ASEAN aangeknoopt, daarna gevolgd door de EU-landen.

¹ Brunei, Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar, de Filipijnen, Singapore, Thailand en Vietnam

In 2012 werd de EU de eerste regionale organisatie die toetrad tot het Verdrag van vriendschap en samenwerking in Zuidoost-Azië (*Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia* - TAC). Dit vormde een belangrijke mijlpaal en gaf een impuls aan het politieke en veiligheidsengagement van de EU met de regio.

Op 8 augustus 2015 heeft de EU een diplomatieke missie bij de ASEAN opgericht en een speciale ambassadeur benoemd. Op 1 december 2020 heeft de 23e ministeriële vergadering EU-ASEAN het partnerschap in het kader van de dialoog EU-ASEAN verheven tot een strategisch partnerschap.

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.

In de mededeling van de Europese Commissie van 2012 over het externe luchtvaartbeleid van de EU werd gewezen op het belang van de gemeenschappelijke markt voor de burgerluchtvaart van de Associatie van Zuidoost-Aziatische landen, die mogelijkheden schept voor nauwere samenwerking tussen de EU en de ASEAN en die door een combinatie van marktliberalisering en -regulering een maatstaf voor de ASEAN zou kunnen vormen.

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.

Daarnaast wordt in de mededeling van de Europese Commissie "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" (COM(2020)789 final) opgeroepen om van de Unie een mondiale connectiviteitshub te maken. In de mededeling legt de Commissie uit dat het essentieel is om te zorgen voor "onvervalste internationale concurrentie, wederkerigheid en een gelijk speelveld" om die doelstelling te bereiken.

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

Momenteel worden de luchtdiensten tussen de EU en de ASEAN-lidstaten geëxploiteerd op basis van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten en afzonderlijke ASEAN-lidstaten. Die bilaterale luchtvaartovereenkomsten voorzien in een zekere wederzijdse markttoegang, die echter van land tot land blijft verschillen. Bovendien ontbreken er adequate bepalingen over essentiële elementen inzake onder meer eerlijke mededinging, transparantie of sociale kwesties om misbruik binnen een geliberaliseerde markt tegen te gaan.

De lidstaten van de ASEAN vormen samen de 13^{de} grootste luchtvaartpartner van de EU in 2019 met 11,2 miljoen passagiers.

B. Inhoud

De voorliggende overeenkomst heeft met name tot doel:

- eerlijke concurrentie, non-discriminatie, transparantie en een gelijk speelveld voor marktdeelnemers te waarborgen;
- de markten geleidelijk open te stellen, voor wat de toegang tot routes en capaciteit betreft;
- de connectiviteit te verbeteren ten behoeve van de consumenten en de economie.

Daarnaast bevat de voorliggende overeenkomst clausules over milieu, sociale aspecten en eerlijke concurrentie, en krachtige mechanismen tegen concurrentievervalsing of ander misbruik.

Dankzij deze overeenkomst zullen luchtvaartmaatschappijen van de ASEAN en de EU meer mogelijkheden hebben om passagiers- en vrachtdiensten te exploiteren tussen en buiten beide regio's. Door deze exploitatie vermindert de afhankelijkheid van aansluitende vluchten via hubs in derde landen. Dit komt niet alleen de luchtvaartmaatschappijen uit de EU ten goede, maar verkleint ook de ecologische voetafdruk van afzonderlijke reizen tussen de EU en de ASEAN doordat vliegroutes korter worden en het aantal opstijg- en landingsbewegingen daalt. Dat is in lijn met de doelstellingen van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en de mededeling van de Europese Commissie over de Europese Green Deal.

C. Procedureverloop

Totstandkoming

Op 7 juni 2016 en 26 mei 2020 heeft de Raad van de Europese Unie machtiging verleend aan de Europese Commissie om te onderhandelen over een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten en de Europese Unie en haar lidstaten.

De onderhandelingen werden succesvol afgerond met de parafering van de voorliggende overeenkomst op 2 juni 2021.

Gemengd karakter en ondertekening

De Werkgroep gemengde verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), legde via schriftelijke procedure het gemengde karakter vast. Zowel de federale overheid als de gewesten oefenen hun bevoegdheid uit.

De overeenkomst zal worden ondertekend volgens formule 3 van de ICBB, dit wil zeggen één enkele handtekening in naam van het Koninkrijk België, maar 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.

De luchtvervoersovereenkomst werd op 17 oktober 2022 te Bali, Indonesië ondertekend.

Het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht advies uit op 22 juni 2023 met kenmerk 72.989/VR/3.

De publicatie van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago

De Raad merkt op dat in de Overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van de conventie van Chicago worden aangenomen. 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 Raad stelt dan ook dat het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago best op een horizontale manier dient te worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een geëigende wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.

Dit probleem werd reeds 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.

De informatie-uitwisseling inzake gebruikersheffingen,

De Raad van State merkt op dat artikel 12, lid 3, van de overeenkomst voorziet in een verplichting om de luchtvaartmaatschappijen te raadplegen die gebruik maken van de diensten en installaties, om met die maatschappijen de informatie uit te wisselen die nodig is om op accurate wijze te kunnen beoordelen of de gebruikersheffingen redelijk zijn en om die maatschappijen binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, zodat zij hun standpunten en opmerkingen kunnen meedelen alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

Aan die verplichting wordt uitvoering gegeven door de artikelen 24 en 30 van uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013'.

Verdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie

Daarnaast merkt de Raad op dat op grond van artikel 22, lid 6 van de overeenkomst iedere partij zich ertoe verbindt om alles in het werk te stellen om, voor zover dat nog niet is gebeurd, de fundamentele IAO-verdragen te ratificeren en om de ratificatie en daadwerkelijke toepassing van andere IAO-verdragen en voor de burgerluchtvaart relevante internationale sociale en arbeidsnormen in overweging te nemen.

Gemengd comité

De Raad van State merkt op dat de overeenkomst voorziet in de oprichting van een gemengd comité. In het gemengd comité kunnen de aangelegenheden die ter sprake worden gebracht ook betrekking hebben op aangelegenheden die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, zodat bijzondere afspraken zullen moeten worden gemaakt over de vertegenwoordiging en de standpuntbepaling in het gemengd comité. De Raad verwijst hierbij naar het eerder gegeven advies met kenmerk 53.978/VR waarin de Raad aangeeft dat het noodzakelijk is om binnen België ook de nodige procedures op te zetten om de Belgische standpuntbepaling en vertegenwoordiging in deze raad en dit comité te regelen. Het huidige samenwerkingsakkoord inzake de vertegenwoordiging in de Raad van de Europese Unie van 8 maart 1994 biedt onvoldoende juridische basis.

Zoals de Raad opmerkt, moeten de vertegenwoordiging en de standpuntbepaling namens België in het gemengd comité in afwachting van een samenwerkingsakkoord overeenkomstig artikel 92bis, §4bis, tweede lid, BWHI, het voorwerp uitmaken van een overleg tussen de betrokken regeringen (BWHI: bijzondere wet tot hervorming der instellingen).

In de praktijk gebeurt dit in de zogenaamde DGE-coördinatie, voorzien door het voormelde samenwerkingsakkoord inzake de vertegenwoordiging in de Raad van de Europese Unie van 8 maart 1994 (DGE: directie-generaal Europese Zaken en Coördinatie). De Vlaamse Regering is vragende partij om bij herziening van dit en andere samenwerkingsakkoorden, die binnen het Overlegcomité aan bod komen, het toepassingsgebied uit te breiden naar hogervermelde organen.

Daarnaast kan het gemengd comité besluiten nemen omtrent nieuwe authentieke taalversies van de overeenkomst. Een nieuwe authentieke versie van de overeenkomst kan slechts worden vastgesteld middels een nieuw verdrag waaraan overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet instemming moet worden verleend.

De bilaterale luchtvaartovereenkomsten en -regelingen tussen België en lidstaten van de ASEAN

De Raad merkt op dat elke eerdere overeenkomst of regeling inzake luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat of tussen de Europese Unie en een ASEAN-lidstaat wordt geschorst zolang de voorliggende overeenkomst tussen die partijen van kracht is.

Het volgende overzicht van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten en -regelingen tussen België en lidstaten van de ASEAN die thans gelding hebben en waarvan de werking zal worden geschorst zolang de overeenkomst van kracht is, werd gedeeld met de Raad van State: "*Brunei (18.02.1994), Indonesië (12.03.1971), Maleisië (26.02.1974), Myanmar (17.08.1960), Filipijnen (30.01.1970), Singapore (29.05.1967), Thailand (23.09.1977) en Vietnam (21.10.1992). De bilaterale luchtvaartovereenkomsten, met uitzondering van Maleisië, bepalen dat indien een multilateraal verdrag in werking treedt, de bepalingen van dat verdrag prevaleren (de bilaterale overeenkomst wordt dan gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van het multilaterale verdrag). Artikel 26, lid 1, is in overeenstemming met artikel 59, lid 1, en lid 2, van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht.*"

De bepalingen in een eerdere overeenkomst of regeling betreffende luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat met betrekking tot de kwesties die onder de artikelen 3, 4, 10 en 13 vallen, blijven als onderdeel van de voorliggende overeenkomst van toepassing wanneer zij voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen gunstiger zijn.

De volgende informatie werd met de Raad van State gedeeld: *“Bij het nazicht van de bestaande bilaterale akkoorden tussen België en de ASEAN landen kan worden besloten dat de artikelen 3, 4, 10 en 13 van de voorliggende Overeenkomst allemaal gunstiger of gelijkwaardig zijn voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Als enige uitzondering hierop vinden we de bepaling omtrent het recht op vijfde vrijheidsvluchten in de akkoorden met Singapore en met Thailand. Wat betreft Singapore voorziet het akkoord in ongelimiteerde frequenties in vijfde vrijheid op alle punten. Wat Thailand betreft voorziet het bilateraal akkoord in 14 wekelijkse frequenties in full freighter vluchten. De voorliggende overeenkomst voorziet in 7 frequenties in 5de vrijheid vanaf de inwerkingtreding, hier komen 7 frequenties bij na 2 jaar (artikel 3.5 a) en b)). Voor Singapore is het bilateraal akkoord dus voordeliger op dit punt. Wat Thailand betreft blijft voor de eerste twee jaar ook hun bilateraal akkoord voordeliger.”.*

De bijlage bij de overeenkomst

Artikel H, lid 2, van de bijlage bij de overeenkomst stelt dat de Filipijnen het recht hebben om een winstoverdrachtsbelasting te heffen overeenkomstig hun nationale wetgeving, tenzij een lager tarief of een vrijstelling mogelijk is op grond van een overeenkomst ter voorkoming van dubbele belasting tussen de Filipijnen en het land van vestiging van de buitenlandse luchtvaartmaatschappij.

Artikel 24, § 2 (non-discriminatie) van het dubbelbelastingverdrag tussen het Koninkrijk België en de Republiek van de Filippijnen verbiedt de Filippijnen in beginsel dit soort heffing.

Het opschrift van het ontwerp van decreet

Tot slot merkt de Raad van State op dat zowel het opschrift als artikel 2 van het voorontwerp dient te worden gepreciseerd dat de overeenkomst ondertekend is “te Bali, Indonesië, op 17 oktober 2022”.

Het ontwerp van decreet werd in die zin gewijzigd.

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 overeenkomsten blijkt de gewestbevoegdheid uit de artikelen die betrekking hebben op de grondafhandeling (artikel 10.5), de toekenning van slots (artikel 10.6) en luchthavenvergoedingen of gebruikersheffingen (artikel 12).

Daarnaast bevat de overeenkomst ook een artikel 18 inzake milieubescherming. Die materie behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II BWHI eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

De gewesten moeten op basis van artikel 6, §3, 6° BWHI ook betrokken worden voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden en voor de rechten die er betrekking op hebben.

De verdragsartikelen 15 en 16 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

De overeenkomst telt 34 artikelen, een bijlage en drie verklaringen.

In de preambule wijzen de verdragspartijen op het belang van luchtvervoer als middel om bij te dragen tot nauwere politieke en economische banden tussen de twee regio's. 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.

Artikel 1 omschrijft het toepassingsgebied van de overeenkomst. Artikel 2 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

Elke ASEAN-lidstaat verleent elke EU-lidstaat met wederkerigheid 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).

Artikel 6 betreft de liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten. De partijen erkennen de voordelen van de geleidelijke liberalisering van de eigendom van en zeggenschap over hun respectieve luchtvaartmaatschappijen. Opportuniteiten worden besproken in het Gemengd Comité.

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 overheids subsidies 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. Een partij kan bij discriminatie of oneerlijke praktijken een schriftelijk verzoek om overleg indienen bij de andere partij (artikel 8).

De partijen stellen in artikel 9 dat de voordelen van deze overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer hun luchtvaartmaatschappijen worden gehinderd in hun bedrijfsvoering. De partijen werken samen aan het wegnemen van belemmeringen die een obstakel kunnen vormen voor de commerciële activiteiten, die concurrentievervalsingen kunnen veroorzaken of die een gelijk speelveld in de weg kunnen staan.

Artikel 10 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 invoerbepalingen, 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 overeenkomst zorgt niet voor een wijziging van dubbelbelastingverdragen tussen EU-lidstaten en ASEAN-lidstaten (artikel 11).

Overeenkomstig artikel 12 moeten gebruikersheffingen voor het gebruik van luchtvaartnavigatie en luchtverkeersleiding kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. De gebruiksheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten correct, redelijk en 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 13). De partijen verstrekken elkaar statistische informatie (artikel 14).

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 15). 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 16).

Artikel 17 stelt dat de partijen samenwerken inzake luchtverkeersbeheer teneinde de veiligheidsnormen en de efficiëntie van de luchtverkeersactiviteiten te verhogen, de kosten te drukken en de milieu-impact tot een minimum te beperken.

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 (artikel 18).

Artikel 19 betreft de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen. De artikelen 20, 21 en 22 omvatten de samenwerking op vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en sociale aspecten.

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.

Artikel 24 stelt dat de partijen alle nodige maatregelen treffen om de nakoming van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te verzekeren en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen in gevaar kunnen brengen.

Artikel 25 betreft de geschillenbeslechting en arbitrage. Formeel overleg in het Gemengd Comité staat voorop, maar indien dat niet lukt kan het geschil worden voorgelegd aan een persoon of orgaan. Indien de partijen daar niet mee instemmen, wordt het geschil voorgelegd aan de arbitrage door een rechtbank van drie scheidsrechters.

Artikel 26 gaat over de verhouding tot andere overeenkomsten. Zolang de voorliggende overeenkomst van kracht is, worden de eerdere bilaterale overeenkomsten tussen ASEAN-lidstaten en EU-lidstaten geschorst. De bijlage vormt een integrerend deel van de overeenkomst (artikel 27).

Overeenkomstig artikel 28 kunnen wijzigingen door de partijen worden overeengekomen na overleg in het Gemengd Comité. De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig de bepalingen van artikel 33.

Artikel 29 omschrijft de beëindiging van de overeenkomst.

De registratiebepalingen liggen vervat in artikel 30. Artikel 31 betreft de toetreding van nieuwe EU-lidstaten en artikel 32 de territoriale toepassing.

Overeenkomstig artikel 33 treedt de overeenkomst in werking dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving van het beëindigen van de procedures van ratificatie, aanvaarding of goedkeuring door hun lidstaten door de secretarissen-generaal van ASEAN en de Raad van de Europese Unie.

Artikel 34 betreft de authentieke teksten.

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