



STRATEGISCHE ADVIESRAAD

INTERNATIONAAL
VLAANDEREN

Flemish Foreign Affairs Council

**ADVIES OVER DE OVEREENKOMST INZAKE EEN
GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE TUSSEN
DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, EN DE
REPUBLIEK MOLDAVIË**

Advies 2013/22

13 september 2013

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
2.	De Europese beleidscontext.....	3
3.	Achtergrond.....	4
4.	De inhoud van de overeenkomst	4
5.	Belang voor Vlaanderen	5
6.	Conclusie	6

1. INLEIDING

Tijdens haar vergadering van 5 juli 2013 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012 (hierna: “de Overeenkomst”). Zij vroeg de minister van Mobiliteit en Openbare Werken het advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (hierna: “de Raad”) in te winnen. Na bespreking op zijn vergadering van 6 september 2013 keurde de Raad dit advies goed.

De Raad vangt aan met een schets van de Europese beleidscontext en gaat dan in op de inhoud van de Overeenkomst. Daarna wijst hij op het mogelijk belang voor Vlaanderen. Ten slotte formuleert hij zijn conclusie.

2. DE EUROPESE BELEIDSCONTEXT

De Raad schetste in zijn advies 2012/23 over de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte reeds de Europese beleidscontext.¹ Zoals aangehaald in dat advies is het externe luchtvaartbeleid van de EU opgebouwd rond drie hoekstenen: (i) het afsluiten van horizontale overeenkomsten waarin de bilaterale overeenkomsten tussen het land in kwestie en de afzonderlijke EU-lidstaten conform het Europees gemeenschapsrecht worden gemaakt, (ii) het tot stand brengen van het Gemeenschappelijke Europese Luchtruim met buurlanden van de EU tegen 2010 en (iii) het sluiten van allesomvattende overeenkomsten met andere regio's in de wereld die van duidelijk belang zijn voor de Europese luchtvaartsector.²

De Overeenkomst past in het kader van de tweede hoeksteen. Door prioriteit te geven aan overeenkomsten met de buurlanden geeft de Europese Commissie hun belang voor de EU aan. Deze landen zijn economisch belangrijk omwille van hun op de EU georiënteerde markten, ze zijn om luchtvaartpolitieke redenen belangrijk om de efficiëntie, veiligheid en beveiliging bij de exploitatie te bevorderen, en ten slotte als sectorale bijdrage aan het Europees nabuurschapsbeleid^{3,4}. De Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte vereist de overname van het EU-luchtvaart-“acquis” door de partnerlanden. De eerste overeenkomsten van dit soort werden gesloten met landen van de westelijke Balkan en Marokko in 2006. In 2010 werden gelijkaardige luchtdienstovereenkomsten getekend met Georgië en Jordanië. De Overeenkomst is de meest recente overeenkomst. De onderhandelingen met Israël, Oekraïne, Libanon, Tunesië en Azerbeidzjan zijn net afgerond, gaande

¹ STRATEGISCHE ADVIESRAAD INTERNATIONAAL VLAANDEREN (SARIV), Advies over de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, en de buurlanden over een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte, Advies 2012/23, 26 september 2012, p.3-4.

² EUROPESE COMMISSIE, *Mededeling van de Commissie inzake de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap*, COM (2005) 79, 11 maart 2005.

³ Het Europees nabuurschapsbeleid is een Europees project voor meer samenwerking op het vlak van algemeen beleid, veiligheid, economie en cultuur met de aangrenzende landen. Zie voor meer info: http://ec.europa.eu/economy_finance/international/neighbourhood_policy/index_nl.htm.

⁴ EUROPESE COMMISSIE, COM(2005)79, o.c., 8.

of moeten nog van start gaan. Uiteindelijk zou de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte tot 58 staten kunnen tellen met een totaal van 1 miljard inwoners.⁵

3. ACHTERGROND

De EU probeert een hecht partnerschap met Moldavië te ontwikkelen dat verder gaat dan een geleidelijke economische integratie en met name een verdieping van de politieke samenwerking beoogt. De relaties tussen de Europese Unie en Moldavië worden vorm gegeven via een partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst (hierna: “PSO”) die op 1 juli 1998 in werking is getreden. Onderhandelingen zijn in 2010 opgestart om deze PSO te vervangen door een associatieovereenkomst. Moldavië is bovendien een partnerland binnen het EU-nabuurschapsbeleid, geschraagd door het nabuurschapsactieplan met Moldavië.⁶

In 2006 werd volgens de memorie van toelichting een ‘horizontale’ overeenkomst tussen de EU en Moldavië ondertekend waarbij de bilaterale luchtdienstovereenkomsten tussen afzonderlijke EU-lidstaten en Moldavië in overeenstemming werden gebracht met de EU-wetgeving. Moldavië neemt bovendien reeds deel aan verschillende pan-Europese luchtvaartstructuren. Het land is o.m. lid van de Europese Burgerluchtvaartconferentie en van Eurocontrol en neemt deel aan de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen op basis van een werkregeling met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

In april 2010 drukte de Moldavische regering de wens uit om te onderhandelen over een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en Moldavië. Op basis van een mandaat van de Raad van Ministers onderhandelde de Europese Commissie de Overeenkomst.

4. DE INHOUD VAN DE OVEREENKOMST

De memorie van toelichting geeft een gedetailleerde artikelsgewijze bespreking. De Raad focust hier op de meest relevante bepalingen.

De Overeenkomst heeft tot doel: (i) de markt geleidelijk wederzijds open te stellen voor wat de toegang tot vluchtroutes en vluchtcapaciteit betreft, (ii) aanzetten tot regelgevende samenwerking en harmonisering van regels en benaderingen op basis van de EU-regelgeving op luchtvaartgebied, (iii) luchtdiensten bevorderen op basis van mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen, en (iv) niet-discriminatie en gelijke kansen voor marktdeelnemers. Zij draagt bij tot een Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte gebaseerd op vrije markttoegang, vrijheid van vestiging, gelijke concurrentievoorwaarden en gemeenschappelijke regels, onder meer op gebied van veiligheid (artikel 14), luchtvaartbeveiliging (artikel 15), luchtverkeersbeheer (artikel 16) en milieubescherming (artikel 17). Een gemengd comité (artikel 22) staat in voor de handhaving van de Overeenkomst.

Een economische analyse in opdracht van de Europese Commissie voorspelt dat het luchtverkeer in de periode 2010-2015 met ongeveer 15% per jaar zal toenemen. Men schat de economische baten voor Moldavië op ongeveer 17 miljoen euro per jaar. De gevolgen voor de EU zouden betrekkelijk

⁵ EUROPESE COMMISSIE, *Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement. De EU en haar aangrenzende regio's een nieuw beleid voor samenwerking op het gebied van vervoer*, COM(2011)415, Brussel, 7 juli 2011, 4-5; EUROPESE COMMISSIE, *Mobility and transport*.

[http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/index_en.htm];

⁶ EUROPESE DIENST VOOR EXTERN OPTREDEN, *Moldova*. [<http://eeas.europa.eu/moldova/>]

klein zijn. Toch kan de Overeenkomst helpen bij het oplossen van zakelijke conflicten, nieuwe marktkansen opleveren voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie en de integratie van Moldavische maatschappijen in bestaande allianties vergemakkelijken.⁷

De Overeenkomst treedt in werking één maand na de datum van de laatste mededeling waarin de partijen elkaar mededelen dat hun interne procedures zijn afgerond. In afwachting van de inwerkingtreding passen de partijen de Overeenkomst voorlopig toe vanaf de ondertekening van de Overeenkomst, overeenkomstig hun interne procedures en/of hun binnenlandse wetgeving (artikel 29). De ondertekening van de Overeenkomst vond plaats in Brussel op 26 juni 2012. De Raad stelt vast dat België dit gemengd verdrag ondertekende zonder machtiging van de gewesten. Inmiddels hebben negen landen ingestemd via kennisgeving.⁸

5. BELANG VOOR VLAANDEREN

De memorie van toelichting bespreekt op p. 5 de relevante Vlaamse bevoegdheden. De Overeenkomst is echter ook van belang voor Vlaanderen om economische en politieke redenen.

De Raad is van oordeel dat de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte economische kansen creëert door de opening van diverse markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. Bovendien is de samenwerking op het vlak van regelgeving in domeinen zoals mededinging, veiligheid, milieubescherming, enz. een goede manier om een eerlijker speelveld te creëren binnen de luchtvaartsector. De Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte kan potentieel het aantal vluchten voor de luchthavens in België, misschien zelfs de kleinere regionale luchthavens, doen toenemen. De mogelijke stijging van het luchtverkeer van en naar België en van de activiteiten van Belgische luchtvaartmaatschappijen kan de luchtvaartindustrie als motor voor de economie en het zaken- en privaat toerisme aanzwengelen. Wat specifiek Moldavië betreft, voorspelt de hogergenoemde economische analyse betrekkelijk kleine gevolgen voor de EU. Desalniettemin wijst de Raad er op dat de memorie van toelichting aangeeft dat de *'Chisinau International Airport'* in Moldavië een gemiddelde jaarlijkse groei van 14% kende tussen 2000 en 2010.

De Overeenkomst past tevens binnen de focus op de Westelijke Balkan en de oostelijke buurlanden van de EU in het Vlaams buitenlands beleid. De Vlaamse beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking 2009-2014 leest dat, zoals aangekondigd in het regeerakkoord, Vlaanderen een nieuwe focus zal leggen op het gebied van de Westelijke Balkan en de nieuwe buurlanden van de Unie in het Oosten. De minister-president geeft aan dat hij een plan zal neerleggen voor de uitwerking en ondersteuning van aangepaste vormen van samenwerking met beide regio's.⁹ De Overeenkomst kan alvast de economische banden tussen Vlaanderen en deze regio versterken.

⁷ D. GLEAVE, *Study on the economic benefit of a common aviation agreement between the EU and the Republic of Moldova*, Londen, 2011.

⁸ Zie voor een stand van zaken: <http://www.consilium.europa.eu/policies/agreements/search-the-agreements-database?command=details&lang=nl&aid=2012024&doclang=EN>.

⁹ K. PEETERS, *Beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking*, VR 2009 1610 MED.0426.02, Brussel, 16 oktober 2009, 23-24.

6. CONCLUSIE

De Raad gaat akkoord met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012.

De Overeenkomst draagt bij tot de economische banden tussen de EU en dit partnerland binnen het EU-nabuuerschapsbeleid, alsook tot het versterken van de normering - op vlak van veiligheid, milieu, enz. - van de luchtvaart in de partnerlanden.

Namens de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen,

Hoogachtend,

(getekend)

(getekend)

Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter

Freddy Evens
Secretaris

Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

Opdracht

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) is een onafhankelijk adviesorgaan van de Vlaamse Regering. Hij adviseert de Vlaamse Regering bij de totstandkoming van haar buitenlands beleid, haar beleid inzake internationaal ondernemen, toerisme en internationale samenwerking. Hij doet dit hetzij op vraag van de Vlaamse Regering, hetzij uit eigen beweging.

Samenstelling

Leden	Plaatsvervangers
1° Voorzitter: Prof. dr. Jan Wouters (gewoon hoogleraar internationaal en Europees recht, KU Leuven)	
2° Anne Lybaert (zaakvoerder IRMAS)	
3° Hans De Belder (oud-diplomaat)	
4° Jean Bossuyt (hoofd strategie European Centre for Development Policy Management Maastricht)	
5° Kim Van der Borgh (docent internationaal handelsrecht en handelspolitiek, VUB)	
6° Johan Erauw (gewoon hoogleraar Universiteit Gent)	
7° Luc Vandenbroucke (Sr. Advisor to the CEO, Barco zaakvoerder LVDB Consult)	
8° Rudi Hoebeek (Gedelegeerd bestuurder Hoebeek NV)	
9° Patrick De Groote (hoogleraar geografie en toerisme Universiteit Hasselt)	
10° Johan De Meester (zaakvoerder Viking Reizen)	
11° Els Dirix (ABVV)	Greg Verhoeven (ABVV)
12° Renaat Hanssens (ACV)	Jessie Van Couwenberghe (ACV)
13° Geert Eggermont (UNIZO)	Veronique Willems (UNIZO)
14° N	Jan Van Doren (Voka-VEV)
15° Wiske Jult (11.11.11.)	Koen Detavernier (11.11.11.)
16° Gijs Justaert (Wereldsolidariteit)	Els Hertogen (Wereldsolidariteit)
17° Annuschka Vandewalle (fos)	Kwaku Acheampong (fos)
18° Isabel Vertriest (WWF)	Lode Delbare (Trias)
19° Eve Diels (Ho.Re.Ca Vlaanderen)	Jan Van Steen (directeur Omnia)
20° Jan Jassogne (CIB Vlaanderen)	Peggy Verzele (CIB Vlaanderen – VIVO)

Secretariaat:

Freddy Evens (secretaris)
Eva Haeveryans (beleidsmedewerker)
Roos Van de Cruys (beleidsmedewerker)
Jolien Mespreuve (administratief deskundige)