Stuk **2161** (2008-2009) – Nr. 1

V L A A M S  P A R L E M E N T

Zitting 2008-2009

6 maart 2009

# ONTWERP VAN DECREET

**houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007**

INHOUD


| | Blz. |
|---|---|
| Memorie van toelichting | 3 |
| Voorontwerp van decreet | 11 |
| Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen | 15 |
| Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen | 19 |
| Advies van de Raad van State | 27 |
| Ontwerp van decreet | 33 |
| Bijlage: Tekst van de overeenkomst | 37 |

MEMORIE VAN TOELICHTING

## I. ALGEMENE BESPREKING

### 1. Totstandkoming van de overeenkomst

Nadat het Europees Hof van Justitie de bilaterale luchtvaartakkoorden tussen de Verenigde Staten (VS) en acht lidstaten van de Europese Unie (EU), waaronder België, vernietigd had wegens hun onverenigbaarheid met het Europese gemeenschapsrecht, kreeg de Europese Commissie op 5 juni 2003 een mandaat om namens de EU onderhandelingen over een luchtvaartovereenkomst aan te knopen met de VS. De onderhandelingen werden opgestart tijdens de top tussen de EU en de VS die in juni 2003 plaatsvond. Er werden 11 onderhandelingsrondes gehouden.

De onderhandelingen liepen vertraging op omdat in de VS verzet rees tegen de grotere controle die buitenlanders zouden kunnen krijgen over Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen.

Na nieuwe onderhandelingen werd de ontwerptekst uiteindelijk op 2 maart 2007 geparafeerd. Op 14 maart 2007 nam het Europees Parlement een resolutie aan die door de Vervoerscommissie ingediend werd. De parlementsleden spraken hun tevredenheid uit over de clausules met betrekking tot eigendom, investering en zeggenschap, over franchising en het gebruik van merken en over de openstelling van het 'Fly America Programme' voor Europese luchtvaartmaatschappijen. Zij betreurden echter dat men op het vlak van cabotage (binnenlands vervoer door buitenlandse transporteurs) niet verder gekomen is, en dat de mogelijkheid voor Europese maatschappijen om daadwerkelijk zeggenschap uit te oefenen over een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij nog steeds beperkt blijft. Het Europees Parlement toonde zich tevreden met het voorstel van de Commissie om de luchtvaart op te nemen in het Europese stelsel voor handel in emissierechten, teneinde het effect van de luchtvaartsector op de klimaatverandering te verminderen.

Op 22 maart 2007 keurde de Raad voor transport, telecommunicatie en energie de ontwerpovereenkomst goed.

### 2. Belang van de overeenkomst

Artikel 25 stelt dat de partijen overeenkomen om de overeenkomst toe te passen met ingang van 30 maart 2008. Vanaf die datum is het trans-Atlantische luchtruim geliberaliseerd. Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen kunnen van om het even welke luchthaven in de EU naar om het even welke luchthaven in de VS vliegen. Voordien konden enkel nationale luchtvaartmaatschappijen dergelijke vluchten uitvoeren. Ook voor Zaventem zou het aantal trans-Atlantische vluchten kunnen toenemen.

De overeenkomst vervangt de bestaande bilaterale overeenkomsten die de lidstaten gesloten hadden. Zij is van groot politiek en economisch belang en moet ten goede komen aan de passagiers, aan de luchtvaartmaatschappijen, aan de Europese Gemeenschap (EG) en haar lidstaten, aan de VS en aan de volledige trans-Atlantische economie.

De Europese Commissie verwacht enkel voordelen van de overeenkomst. De Commissie rekent op een sterke groei van het passagiers- en goederenverkeer en tienduizenden nieuwe jobs aan beide kanten van de Atlantische Oceaan. Bovendien zal een open luchtruim leiden tot lagere prijzen.

### 3. Inhoud

De partijen bij de overeenkomst (de VS, enerzijds, de EU-lidstaten en de EG, anderzijds) wensen een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering. Zij willen alle sectoren van de luchtvervoerindustrie het voordeel geven van een geliberaliseerde overeenkomst. De veiligheid en de beveiliging in het internationale luchtvervoer moet in de hoogste mate verzekerd worden. De partijen bevestigen ook het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid. Tenslotte willen zij wereldwijd een precedent scheppen ter bevordering van de voordelen van liberalisering in deze cruciale economische sector.

### 4. 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".

Overeenkomstig artikel 6, §3, van dezelfde bijzondere wet is de federale overheid bevoegd voor:

"4° de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen, havens, waterwegen, dijken, luchthavens en vliegvelden;

6° het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en de rechten die er betrekking op hebben.".

Voor deze aangelegenheden moet de federale overheid overleg plegen met de gewesten.

Overeenkomstig artikel 6, §4, van dezelfde bijzondere wet is de federale overheid bevoegd voor:

"3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen;

4° 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.".

Voor deze aangelegenheden is de federale overheid verplicht om de gewestregeringen erbij te betrekken als er een nieuwe regelgeving tot stand gebracht wordt.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

Bij de beoordeling of de overeenkomst een gemengd karakter heeft, zijn vooral de verdragsartikelen 3, 10, 11, 12 en 15 van belang.

Met betrekking tot de bepalingen van verdragsartikel 3, kent het directoraat-generaal Luchtvaart de verkeersrechten toe. Dit gaat dus om een federale bevoegdheid op grond van artikel 6, §3, 6°, BWHI. Op basis van artikel 6, §1, X, 7°, zijn de uitbaters van de regionale luchthavens evenwel bevoegd voor de operaties aan de grond.

Wat verdragsartikel 8 betreft, wordt het luchtwaardigheidscertificaat overeenkomstig de huidige reglementering gecontroleerd door het land waar dit toegekend is. Als er in België certificaten toegekend worden, is dit door het directoraat-generaal Luchtvaart. Het betreft hier dus geen gewestelijke bevoegdheid.

Daarentegen wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling (verdragsartikel 10) geregeld door het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens (Belgisch Staatsblad, BS, 7 maart 2000) waarin zowel regels opgenomen zijn in verband met zelfafhandeling als in verband met grondafhandelingsdiensten. Dit besluit houdt de omzetting in van de Europese richtlijn 96/67/EG.

Wat de verdragsartikelen 11 en 12 betreft, zijn er de ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 (BS 31 december 2003) en 1 juni 2006 (BS 13 juni 2006) die de luchthavenvergoedingen vaststellen voor respectievelijk de luchthavens van Oostende en Antwerpen.

De aangerekende luchthavenvergoedingen (gebruikerslasten) mogen niet minder gunstig zijn dan de meest gunstige voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat zij voor de lasten aangeslagen worden (artikel 12).

Wat verdragsartikel 15 in verband met het milieu betreft, behoren milieumaatregelen uiteraard eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

## II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1 geeft een aantal begripsomschrijvingen. 'Overeenkomst' betekent de overeenkomst zelf, de bijlagen en het aanhangsel, alsmede eventuele wijzigingen hiervan. Onder 'luchtvervoer' wordt verstaan het vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, lading en post, gescheiden of gecombineerd, dat tegen vergoeding of te huur aan het publiek aangeboden wordt.

Volgens artikel 2 geven de partijen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij een eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging bij het aanbieden van het integrale luchtvervoer waarop de overeenkomst betrekking heeft.

In artikel 3 zijn de rechten van de partijen en van de luchtvaartmaatschappijen opgenomen. Elke partij verleent de andere partij volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

– het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

– het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

– het recht om internationaal luchtvervoer te verzekeren tussen verschillende vliegvelden;

– de overige in de overeenkomst gespecificeerde rechten.

Elke luchtvaartmaatschappij kan naar keuze:

– vluchten in één of beide richtingen exploiteren;

– verschillende vluchtnummers combineren;

– achterliggende, tussenliggende en verder gelegen vliegvelden en vliegvelden op het grondgebied van de partijen bedienen in elke combinatie en in iedere volgorde;

– landingen overslaan;

– op elk vliegveld de transfer van verkeer van een vliegtuig naar een ander vliegveld doen plaatsvinden;

– verder gelegen vliegvelden bedienen zonder verandering van vliegtuig of vluchtnummer en die diensten aanbieden en bekendmaken als doorgaande diensten;

– een tussenlanding maken;

– doorvoervluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij;

– het verkeer op hetzelfde vliegtuig combineren.

Elke partij laat iedere luchtvaartmaatschappij vrij in de bepaling van frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer. Er is in principe – als voldaan wordt aan de voorwaarden – geen beperking met betrekking tot het veranderen van type vliegtuig of het aantal gebruikte vliegtuigen.

Geen enkele bepaling van de overeenkomst geeft Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het recht op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht of post op te nemen die bestemd zijn voor een ander vliegveld in die lidstaat (cabotage). Hetzelfde geldt voor Europese maatschappijen in de VS. De toegang van de Europese maatschappijen tot door de Amerikaanse regering verworven vervoer, wordt geregeld in bijlage 3.

Artikel 4 gaat over het verlenen van vergunningen aan luchtvaartmaatschappijen. Een aanzienlijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappijen moet berusten bij de VS, respectievelijk (een) EU-lidsta(a)t(en), hun onderdanen of beiden. Bovendien moet de luchtvaartmaatschappij een vergunning gekregen hebben als Amerikaanse, respectievelijk Europese maatschappij en haar hoofdkantoor moet gevestigd zijn op het grondgebied van de VS, respectievelijk de EG. De luchtvaartmaatschappijen moeten in staat zijn te voldoen aan de in de wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden en zij moeten de bepalingen inzake veiligheid en beveiliging toepassen.

Artikel 5 bepaalt dat elke partij de exploitatie- of technische vergunningen kan intrekken, opschorten of beperken of op een andere wijze de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij kan opschorten of beperken indien niet aan de gestelde voorwaarden voldaan wordt of wanneer een luchtvaartmaatschappij zich niet gehouden heeft aan de wetten en voorschriften van die partij.

Artikel 6 legt de partijen op uitvoering te geven aan de bepalingen van bijlage 4 in de besluiten die zij nemen krachtens hun respectieve wetten en voorschriften betreffende eigendom, investering en zeggenschap.

Volgens artikel 7 moeten de wetten en voorschriften betreffende de toelating tot of het vertrek van vliegtuigen of betreffende de exploitatie en het besturen van die vliegtuigen zolang zij zich op het grondgebied van een partij bevinden, toegepast worden op en nageleefd worden door die vliegtuigen. Ook de wetten en voorschriften met betrekking tot de toelating tot of het vertrek van passagiers, bemanning of vracht gelden.

Artikel 8 handelt over de wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de afgegeven of geldig verklaarde vergunningen. De bevoegde overheden van een partij kunnen om overleg met andere bevoegde overheden verzoeken over de veiligheidsnormen met betrekking tot luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartmaatschappijen die onder toezicht van die overheden staan. Dat overleg moet binnen 45 dagen na het verzoek plaatsvinden.

Artikel 9 regelt de te nemen veiligheidsmaatregelen. De partijen bevestigen dat hun onderlinge plicht om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden een integrerend deel van de overeenkomst vormt. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht in hun algemeenheid te beperken, handelen de partijen volgens een aantal internationale overeenkomsten. De partijen

verlenen elkaar desgevraagd hulp om elke bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart het hoofd te bieden. In hun onderlinge betrekkingen gedragen de partijen zich overeenkomstig de veiligheidsnormen voor de luchtvaart en de passende aanbevolen praktijken die vastgesteld zijn door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Elke partij zorgt ervoor dat doeltreffende maatregelen getroffen worden ter bescherming van vliegtuigen en ter inspectie van passagiers, bemanning, bagage, vracht en proviand. Die maatregelen moeten afgestemd zijn op de toegenomen dreiging tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart.

Niets in het artikel vormt een beperking van de bevoegdheid van een partij om een vliegtuig de toegang tot haar grondgebied te ontzeggen. Een partij kan ook noodmaatregelen treffen om een specifieke bedreiging van haar veiligheid het hoofd te bieden. De partijen streven naar onderling verenigbare praktijken en normen als middel om de veiligheid te verhogen en de verschillen in regelgeving zoveel mogelijk te beperken. Een partij die overweegt noodmaatregelen te treffen, moet de mogelijke nadelige gevolgen voor het luchtvervoer inschatten. Wanneer zich een incident voordoet of dreigt voor te doen, verlenen de partijen elkaar bijstand door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te treffen die een snelle en veilige beëindiging van het incident of de dreiging beogen. Wanneer een partij gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de andere partij de veiligheidsvoorschriften niet naleeft, kunnen de bevoegde overheden overleg vragen. Zij kunnen ook afspreken welke luchthavens wanneer moeten beoordeeld worden en zij leggen een procedure vast voor het evalueren van de resultaten.

Artikel 10 geeft aan de luchtvaartmaatschappijen van elke partij het recht om op het grondgebied van de andere partij:

– kantoren te vestigen en er gespecialiseerd personeel te stationeren;

– zelf in te staan voor haar eigen grondafhandeling, hetzij door die zelf te doen, hetzij door een plaatselijke bevoorrader te kiezen;

– luchtvervoer te verkopen;

– plaatselijke inkomsten in te wisselen en zonder beperkingen of belastingen over te maken, tenzij dit niet strookt met de wetgeving;

– plaatselijke uitgaven in de valuta van het land in kwestie te betalen;

– samenwerkingsovereenkomsten te sluiten met andere luchtvaartmaatschappijen of een aanbieder van vervoer over land of zee in een willekeurig land;

– franchise- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen: bijlage 5 is van toepassing op die overeenkomsten;

– overeenkomsten te sluiten voor de levering van vliegtuigen met bemanning voor internationaal luchtvervoer;

– gebruik te maken van alle oppervlaktevervoer voor vracht.

Artikel 11 voorziet in een wederzijdse vrijstelling van invoerbeperkingen, belastingen op onroerende goederen en vermogens, douanerechten, accijnzen en soortgelijke kosten en lasten voor het door de luchtvaartmaatschappij benodigde materiaal zoals brandstof, reserveonderdelen en artikelen die verkocht worden aan boord van het vliegtuig.

Overeenkomstig artikel 12 moeten de gebruikerslasten opgelegd door de plaatselijke overheden of bevoegde instanties, gerechtvaardigd, evenredig en niet-discriminatoir zijn. Die lasten mogen niet minder gunstig zijn dan de meest gunstige voorwaarden die elke andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het ogenblik dat zij voor de lasten aangeslagen wordt. De lasten mogen de kosten niet te boven gaan en zij mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten.

Artikel 13 stelt dat de luchtvaartmaatschappijen de prijzen voor de vliegtickets vrij mogen bepalen. De prijs die voorgesteld wordt door een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij voor luchtvervoer vanaf het vliegveld van een EU-lidstaat naar dat in een andere lidstaat, moet in overeenstemming zijn met verordening (EEG) nr. 2409/92 van 23 juli 1992 of een latere verordening die niet meer beperkend is.

Artikel 14 legt een mechanisme vast voor het tegengaan van de nadelige gevolgen van overheidssubsidies of -tussenkomsten. Een partij die van oordeel is dat die overheidssteun nadelig zal zijn voor haar luchtvaartmaatschappijen, kan een opmerking maken aan de steun verlenende partij of een bijeenkomst van het Gemengd Comité vragen.

Artikel 15 verplicht de partijen rekening te houden met de bescherming van het leefmilieu bij het uittekenen van hun luchtvaartbeleid. Elke partij moet de mogelijke nadelige gevolgen evalueren en verzachten. De milieunormen die in de bijlage opgenomen zijn, moeten gevolgd worden bij de vaststelling van milieumaatregelen tenzij er mededeling gedaan is van verschillen. Een partij die meent dat milieumaatregelen problemen kunnen opleveren, kan ook hier om een bijeenkomst van het Gemengd Comité vragen.

Volgens artikel 16 bevestigen de partijen het belang van consumentenbescherming, waarbij elke partij kan vragen om problemen te bespreken in het Gemengd Comité.

Artikel 17 gaat over geautomatiseerde boekingssystemen (CRS). Verkopers van CRS kunnen hun systemen invoeren, in stand houden en vrij ter beschikking stellen van reisbureaus of touroperators op voorwaarde dat die systemen voldoen aan de wettelijke voorschriften van de partij in kwestie.

Artikel 18 regelt de werking van het Gemengd Comité dat bestaat uit vertegenwoordigers van de partijen. Het komt ten minste eenmaal per jaar samen voor overleg over de overeenkomst en over de toetsing van de tenuitvoerlegging. Een partij kan ook om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken om oplossingen te vinden voor vragen betreffende de interpretatie of de toepassing van de overeenkomst. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking ook op verschillende vlakken en het zal een voorstel uitwerken met betrekking tot de voorwaarden en procedures waaraan derde landen moeten voldoen om tot de overeenkomst te kunnen toetreden. Het Gemengd Comité werkt op basis van consensus.

Artikel 19 gaat over de regeling van geschillen over de toepassing of de uitlegging van de overeenkomst via arbitrage. Geschillen die niet door het Gemengd Comité kunnen opgelost worden, kunnen verwezen worden naar een persoon of orgaan. Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, wordt het geschil op verzoek van één van de partijen onderworpen aan arbitrage. Er wordt een scheidsgerecht samengesteld dat bestaat uit drie scheidsrechters. Elke partij benoemt een scheidsrechter en die wijzen een derde persoon aan die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden.

Artikel 20 wijst op het belang van concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen op de trans-Atlantische routes. De partijen bevestigen dat zij hun respectieve mededingingsregels toepassen ter bescherming en bevordering van de mededinging in het algemeen en niet van individuele concurrenten. Zij erkennen het belang van en bevorderen de samenwerking tussen hun respectieve mededingingsautoriteiten. Het Gemengd Comité wordt jaarlijks geïnformeerd over de resultaten van de samenwerking in het kader van bijlage 2.

Artikel 21 stelt dat de partijen binnen de 60 dagen na de datum van voorlopige toepassing van de overeenkomst, onderhandelingen starten met het oog op de tweede fase in de vrijmaking van het luchtruim. Op de agenda van die onderhandelingen moeten geplaatst worden:

– de verdere liberalisering van de verkeersrechten;

– meer mogelijkheden voor buitenlandse investeringen;

– het effect van milieumaatregelen en beperkingen van de infrastructuur op de uitoefening van de verkeersrechten;

– verdere toegang tot luchtvervoer dat door de overheid gefinancierd wordt;

– levering van vliegtuigen met bemanning.

De partijen toetsen de vooruitgang op weg naar een tweede faseovereenkomst uiterlijk 18 maanden na de start van de onderhandelingen. Indien de partijen binnen 12 maanden na het begin van de toetsing geen overeenkomst bereikt hebben, behoudt elke partij zich het recht voor de in de overeenkomst vastgestelde rechten op te schorten.

Artikel 22 gaat over de verhouding tot andere overeenkomsten. Tijdens de voorlopige toepassing van de overeenkomst, worden de bilaterale overeenkomsten die opgenomen zijn in deel 1 van bijlage 1, opgeschort. Na de definitieve inwerkingtreding van de overeenkomst worden die bilaterale overeenkomsten opgezegd. Indien de partijen partij worden bij een multilaterale overeenkomst of een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie bekrachtigen, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of de overeenkomst moet herzien worden.

Volgens artikel 23 kan een partij te allen tijde de overeenkomst opzeggen door een schriftelijke mededeling langs diplomatieke kanalen aan de andere partij. Die mededeling wordt ook naar de ICAO gestuurd. De overeenkomst houdt dan op te bestaan aan het einde van het verkeersseizoen van de ICAO dat loopt een jaar na de schriftelijke mededeling.

Artikel 24 bepaalt dat de overeenkomst zal geregistreerd worden bij de ICAO.

Artikel 25 legt de datum van de voorlopige toepassing van de overeenkomst vast op 30 maart 2008.

De overeenkomst treedt in werking één maand na de datum waarop de laatste partij meedeelt dat alle interne procedures nageleefd zijn (artikel 26).

**BIJLAGEN**

*Bijlage 1*

Deel 1 geeft een overzicht van de bilaterale overeenkomsten tussen de EU-lidstaten en de VS die opgeschort of vervangen worden door de overeenkomst. Voor België betreft het de Luchtvervoerovereenkomst die door uitwisseling van nota's gesloten werd op 23 oktober 1980 en die gewijzigd werd op 22 september en 12 november 1986, 5 november 1993 en 12 januari 1994. De wijziging van 5 september 1995 werd voorlopig toegepast.

Deel 2 stelt dat voor de gebieden die niet vallen onder de definitie van 'grondgebied', de overeenkomsten met Denemarken, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk van toepassing blijven onder de voorwaarden van opgeschorte of vervangen overeenkomsten vermeld in deel 1.

Deel 3 bepaalt dat Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen niet het recht hebben om naar of vanuit vliegvelden in de lidstaten vrachtdiensten te verzorgen die geen deel uitmaken van diensten die de VS bestrijken, behalve naar of vanuit vliegvelden in Tsjechië, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Malta, Polen, Portugal en Slowakije.

Deel 4 is van toepassing op geregeld luchtvervoer en gecombineerde chartervluchten tussen Ierland en de VS vanaf de start van het winterseizoen 2006-2007 van de Internationale Organisatie van Luchttransport (IATA) tot het einde van het winterseizoen 2007-2008.

*Bijlage 2* gaat over de samenwerking met betrekking tot mededingingskwesties in de luchtvervoerssector. De samenwerking wordt ten uitvoer gelegd door het Amerikaanse 'Department of Transportation' (DoT) en de Commissie in het kader van hun respectieve functies met betrekking tot de behandeling van mededingingskwesties in de luchtvervoerssector waarbij de VS en de EG betrokken zijn. De samenwerking moet:

– het wederzijdse begrip over de toepassing van de wetten, procedures en praktijken inzake mededinging verbeteren;

– het begrip bevorderen over de invloed die de ontwikkelingen in de luchtvervoerssector hebben op de mededinging op de internationale luchtvaartmarkt;

– de kans op conflicten bij de toepassing van de mededingingsregels beperken;

– verenigbare regulerende benaderingen van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen bevorderen.

*Bijlage 3* handelt over het vervoer dat door de Amerikaanse regering verworven is. Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht passagiers en vracht te vervoeren tussen een vliegveld in de VS en een vliegveld in een EU-lidstaat of tussen twee vliegvelden buiten de VS. Deze bepaling is niet van toepassing op vervoer dat verkregen of gefinancierd wordt door de minister van Defensie of de secretarisgeneraal van een militair departement.

*Bijlage 4* gaat over het eigendom van, investeringen in en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen. Onderdanen van een lidstaat of lidstaten mogen aandelen van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij in eigendom hebben. Er zijn evenwel twee beperkingen. Enerzijds mogen zij niet meer dan 25% van de aandelen met stemrecht in eigendom hebben en anderzijds is het verboden dat zij de feitelijke zeggenschap over een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij hebben. Onverminderd de algemene beperking dat buitenlanders maximaal 25% van de aandelen met stemrecht in eigendom kunnen hebben, worden eigendom van maximum 25% van de aandelen met stemrecht en/of maximum 49,9% van alle aandelen, noch eigendom van 50% of meer van alle aandelen, niet beschouwd als zeggenschap over een maatschappij. Dergelijke eigendom wordt geval per geval beoordeeld. Amerikaanse onderdanen mogen aandelen van een communautaire luchtvaartmaatschappij in eigendom hebben maar ook hier zijn twee beperkingen. De luchtvaartmaatschappij moet in meerderheid de eigendom zijn van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten en die staten en/of onderdanen moeten de

feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij uitoefenen.

Geen enkele partij oefent rechten uit waarover zij beschikt op grond van overeenkomsten met een derde land, om ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen van dat derde land machtigingen of vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken omdat een wezenlijk deel van de eigendom van die maatschappij berust bij de andere partij, haar onderdanen of beiden.

*Bijlage 5* handelt over de mogelijkheden die luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben om in franchise- en brandingovereenkomsten te stappen.

*Gezamenlijke verklaring*

De vertegenwoordigers van de VS en van de EG en haar lidstaten bevestigen dat de overeenkomst in andere talen moet geauthentiseerd worden, overeenkomstig ofwel de desbetreffende briefwisseling vóór de ondertekening ofwel bij een besluit van het Gemengd Comité na de ondertekening.

## III. PROCEDUREVERLOOP

### 1. Gemengd karakter en ondertekening

Tijdens zijn vergadering van 19 april 2007 legde de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het gemengde karakter van de overeenkomst vast. Zowel de federale overheid als de gewesten zijn bevoegd. Het verslag van de WGV werd op 9 juli 2008 goedgekeurd door de ICBB.

De vertegenwoordigers van de EU-lidstaten plaatsten hun handtekening onder de overeenkomst op 25 april 2007 tijdens de vergadering van het Comité van Permanente Vertegenwoordigers (Coreper 2). Op 30 april 2007 werd de overeenkomst namens de EG en haar lidstaten ondertekend in Washington ter gelegenheid van de topconferentie tussen de EU en de VS.

### 2. Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

Op 14 november 2007 sloot het dagelijks bestuur van de SERV zich aan bij het ontwerp van regeringsbeslissing.

Het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) moet niet gevraagd worden, vermits de SERV al advies uitgebracht heeft. Er werden immers afspraken gemaakt dat door de integratie van de MORA in de SERV, de afweging door de SERV en MORA zelf gemaakt wordt of het advies behandeld zal worden in de SERV, de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) of de MORA. In dit geval werd het advies, dat geldig is voor de MORA en de VLC, door de SERV verstrekt.

### 3. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) bracht zijn advies uit op 30 januari 2009.

De SARiV verwijst naar een studie in opdracht van de Europese Commissie over de positieve gevolgen van het streven naar een Open Luchtvaartruimte tussen de EU en de VS, die men volgens een gefaseerde aanpak wil realiseren. De SARiV meent wel dat de cijfers moeten afgezwakt worden als gevolg van de huidige financieel-economische crisis.

De SARiV meent dat de Overeenkomst een positieve economische impact kan genereren. De versterkte samenwerking tussen de EU en de VS kan ook leiden tot wederzijdse voordelen, onder meer op het vlak van veiligheidsmaatregelen en milieu. De SARiV beklemtoont wel dat de ecologische component tijdens de tweede fase van de 'open skies' onderhandelingen de nodige aandacht moet krijgen. Hij sluit zich aan bij de resolutie van het Europees Parlement waarin de wens uitgesproken wordt om gesprekken te voeren met de VS om het trans-Atlantische luchtvervoer tegen 2012 op te nemen in het Europese stelsel van handel in emissierechten. De aandacht voor de ecologische aspecten sluit volgens de SARiV aan bij de strategische visienota over Vlaamse luchthavens waarbij de klemtoon gelegd wordt op het economische en ecologische evenwicht.

De SARiV denkt ook dat het aantal trans-Atlantische vluchten voor de luchthavens in België, misschien zelfs de kleinere regionale vliegvelden, zou kunnen toenemen. De overeenkomst draagt bovendien bij tot de doelstelling uit de beleidsbrief openbare werken om de luchthaven van Zaventem uit te bouwen als Vlaamse toegangspoort. Ook zal de mogelijke stijging van het luchtverkeer van en naar België en van de Belgische luchtvaartmaatschappijen de luchtvaartindustrie als motor van de economie en het toerisme aanzwengelen.

De SARiV wijst erop dat bij de concretisering van het initiatief 'Vlaanderen in Actie' (VIA) de voorliggende overeenkomst mee in rekening moet gebracht worden. De Vlaamse overheid zou moeten aansturen op een onderzoek over de rol van de regionale luchthavens.

Volgens de SARiV kan de voorliggende overeenkomst als voorbeeld dienen voor gelijkaardige overeenkomsten met andere internationale spelers.

De SARiV is van mening dat een goede werking van het Gemengd Comité dat overeenkomstig artikel 18 ingesteld wordt, essentieel is omdat het een permanente dialoog tussen de EU en de VS moet instellen.

Zoals hoger vermeld, hecht de SARiV een groot belang aan de tweede fase van de onderhandelingen tussen de EU en de VS. Hij stelt vast dat er nog heel wat ambitieuze en gevoelige doelstellingen op tafel liggen zoals de harmonisatie inzake luchtverkeerbeheer, veiligheidscontroles, en vermindering van de emissierechten. Daarbij is vooruitgang noodzakelijk op het vlak van cabotage en eigendom en controle, om het onevenwicht tussen de EU en de VS te herstellen. De EU heeft door een schorsingsclausule (artikel 21.3) een stok achter de deur, maar ondanks die clausule zijn er tekenen die een gunstig resultaat van de tweede onderhandelingsronde kunnen hypothekeren. De SARiV treedt het standpunt bij van de Association of European Airlines en het directoraatgeneraal Energie en Vervoer die stellen dat de eerste doelstelling van de onderhandelingen een verdieping en niet een verbreding van de overeenkomst moet zijn.

**4. Advies van de Raad van State**

In zijn advies van 24 februari 2009 (referte 45.971/3) stelt de Raad van State dat een voorlopige toepassing van een verdrag dient vermeden te worden, tenzij voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is. Een verdrag kan immers conform artikel 167, §3, van de Grondwet eerst gevolg hebben nadat het de instemming van het betrokken parlement verkregen heeft. De Raad van State raadt vervolgens aan om de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien.

Er wordt op toegezien dat een dergelijke situatie in de toekomst vermeden wordt.

Voorts merkt de Raad van State op dat de overeenkomst waarmee instemming verleend wordt, op een volledige en nauwkeurige manier moet aangeduid worden. Dit werd in het ontwerp van decreet als volgt aangeduid: "Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007".

**5. Inwerkingtreding**

Overeenkomstig artikel 26 treedt de overeenkomst in werking één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle noodzakelijke procedures afgerond zijn.

Artikel 25 bepaalt dat de partijen overeengekomen zijn de overeenkomst voorlopig toe te passen met ingang van 30 maart 2008.

*De minister-president van de Vlaamse Regering,*
*Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,*
*Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme,*
*Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,*

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Openbare Werken,*
*Energie, Natuur en Leefmilieu,*

Hilde CREVITS

# VOORONTWERP VAN DECREET

Vlaamse Regering

# Ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer, ondertekend in Brussel op 25 april 2007

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

**Artikel 1.** Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

**Art. 2.** De overeenkomst inzake luchtvervoer, ondertekend in Brussel op 25 april 2007, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,
Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme,
Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

Sterk door overleg

SERV Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Brussel, 14 november 2007
AG-IT/07-167

Departement Internationaal Vlaanderen
De heer JONGBLOET Koen
Afdelingshoofd
Boudewijnlaan 30

1000 BRUSSEL

**Betreft: Principiële goedkeuring van het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007**

Geacht heer,

Het dagelijks bestuur van de SERV heeft de teksten van bovenvermeld ontwerpdecreet ontvangen en doorgenomen en sluit zich aan bij het voorliggende ontwerp van de regeringsbeslissing.

In de hoop u hiermee van dienst te zijn geweest, tekenen wij,

met vriendelijke groeten,

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

kopie : minister Bourgeois

# ADVIES VAN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD INTERNATIONAAL VLAANDEREN

Strategische Adviesraad internationaal
Vlaanderen
Boudewijngebouw
Boudewijnlaan 30, bus 80
1000 Brussel

Mevrouw Hilde Crevits
Vlaams Minister van Openbare werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning AlbertII-laan 20
1000 Brussel

| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
|---|---|---|---|
| 19 januari 2009 | HC/KDK/LDS/2009/160 1/34 | Advies 2009/7 | |

| vragen naar / e-mail | Telefoonnummer | datum |
|---|---|---|
| Eva Haeverans<br>eva.haeverans@iv.vlaanderen.be | 02 553 54 45 | 30 januari 2009 |

**Betreft:** Briefadvies over het voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend te Brussel op 25 april 2007

Mevrouw de minister,

Op vrijdag 16 januari 2009 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 (hierna: "de Overeenkomst"). De Vlaamse Regering besloot om advies in te winnen van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (hierna: "de Raad"). Op 19 januari 2009 ontving de Raad de adviesaanvraag met de vraag om binnen een termijn van tien dagen na de datum van ontvangst advies te verlenen. De Raad heeft het onderhavige advies in de vorm van een briefadvies bij consensus goedgekeurd.

## 1. Europese beleidscontext en kernelementen van de Overeenkomst

In juni 2003 gaf de Raad van Ministers een mandaat aan de Europese Commissie (hierna: "de Commissie") om namens de Europese Gemeenschap onderhandelingen te voeren over een luchtvaartovereenkomst met de Verenigde Staten. Nadat het Europees Hof van Justitie de bilaterale luchtvaartakkoorden van acht EU-lidstaten, waaronder België, in november 2002 vernietigd had wegens hun onverenigbaarheid met het Europees gemeenschapsrecht, drong zich immers een nieuwe regeling op. De Overeenkomst vervangt dan ook de bilaterale luchtvaartakkoorden en maakt zo een einde aan de discriminatie die door die akkoorden ontstond. Volgens artikel 25 "voorlopige toepassing" uit de Overeenkomst kwamen de partijen overeen deze Overeenkomst toe te passen met ingang van 30 maart 2008.

Bovendien gaat het om een eerste fase-overeenkomst (zie i.v.m. de tweede fase *infra*, 4.) die kadert binnen het streven naar een Open Luchtvaartruimte (*Open Aviation Area* / OAA) tussen de EU en de VS, welke men volgens een gefaseerde aanpak wil realiseren. Volgens een studie in opdracht van de Europese Commissie zou dergelijke Open Luchtvaartruimte mogelijks tientallen miljoenen extra passagiers opleveren en tot 80.000 nieuwe jobs creëren in de EU en de VS. Het getransporteerde volume in de cargomarkt zou stijgen met 100.000 tot 170.000 ton. De voordelen voor de consument – dankzij de opheffing van bilaterale beperkingen - worden in diezelfde studie geschat op 6 tot 12

miljard euro.[1] Gelet op de financieel-economische crisis moeten die cijfers volgens de Raad waarschijnlijk worden afgezwakt. De eerste resultaten van de onderhavige Overeenkomst tonen onder meer 8% meer EU-VS geplande vluchten in de zomer van 2008 in vergelijking met 2007.[2]

In een mededeling van 2005 gaf de Commissie aan dat het externe luchtvaartbeleid van de EU is 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.[3] De Overeenkomst behoort tot de derde pijler van het externe EU-luchtvaartbeleid en kan als voorbeeld dienen voor gelijkaardige overeenkomsten met andere internationale spelers. Het Directoraat-Generaal Energie en Vervoer van de Commissie duidt Canada, Rusland, China, India, Australië, Nieuw-Zeeland, Chili en Israël aan als landen waarmee men allesomvattende overeenkomsten wil sluiten.[4] Inmiddels is op 30 november 2008 een akkoord bereikt met Canada.[5]

De Overeenkomst verleent aan Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het recht om van het even welke luchthaven in de EU naar om het even welke luchthaven in de Verenigde Staten te vliegen, alsook deze vluchten te verbinden met punten in derde landen. De Overeenkomst is 's werelds allereerste luchtvaart franchising akkoord[6] en stelt het *Fly America Programme*, dat momenteel luchtvervoer van de overheid beperkt tot Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, in zekere mate open voor Europese luchtvaartmaatschappijen.

Op het vlak van *capaciteits- en frequentiebepaling* is iedere luchtvaartmaatschappij vrij. Luchtvaartmaatschappijen mogen zelf hun prijzen bepalen aan de hand van de marktvraag. De Overeenkomst beoogt *samenwerking* op het vlak van concurrentierecht, overheidssubsidies, het milieu, consumentenbescherming en veiligheid. Het richt een *Gemengd Comité* op via hetwelk de EU en de VS oplossingen zoeken voor vragen betreffende de interpretatie of de toepassing van de Overeenkomst en dat ook verdere mogelijkheden van samenwerking uitwerkt.[7] Een goede werking van dit comité zal essentieel zijn, omdat het een permanente dialoog tussen de EU en de VS moet instellen waar men een hele reeks aspecten kan bespreken met betrekking tot de sociale dimensie, het milieu, de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart.[8]

## 2. Impact

Naar het de Raad voorkomt, kan de Overeenkomst een positieve economische impact genereren. Men kan hier verwijzen naar de verwezenlijking van de Europese luchtvaartmarkt in het midden van de jaren '90, die als één van de Europese succesverhalen geldt. De voordelen beperkten zich toen echter tot intra-Europese vluchten. De Overeenkomst heft die regionale barrière deels op doordat zij

---

[1] DIRECTORAAT-GENERAAL ENERGIE EN VERVOER, *The economic impacts of an open aviation area between the EU and the US*, Londen, Booz Allen Hamilton, 2007, 228-231.
[2] D. CALLEJA-CRESPO, *US and Canada: partnering for change*, International Air Services Seminar, Washington, 04.12.2008.
[3] COMMISSIE, *Mededeling van de Commissie inzake de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap, COM (2005) 79,* 11 maart 2005.
[4] DIRECTORAAT-GENERAAL ENERGIE EN VERVOER, *European Community aviation agreements, kaart,* 2008. [http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/doc/asa_map.jpg ]
[5] I. SMETS, "EU and Ottawa conclude aviation agreement" in *Europolitics,* 08.12.2008.
[6] Bijlage 5 betreffende franchising en branding maakt het mogelijk dat luchtvaartmaatschappijen van de partijen en buitenlandse ondernemingen franchiseovereenkomsten aangaan. Zo kan een Europese luchtvaartmaatschappij zijn naam, merk en kleuren koppelen aan een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij voor het binnenlandse, Amerikaanse vervoer, en hieraans tevens zijn knowhow verkopen.
[7] Y. CHANG, "An ongoing process: a review of the open skies agreements between the European Union and the United States" in *Transport Reviews,* 29, (2009), 1, pp.115-127.
[8] *Ibid.,* p. 119 ; G. GOETEYN, "EU aviation scène: major developments December 2007 – June 2008" in *Air & Space Law,* 33, (2008), 6, pp. 445-446.

van toepassing is op de trans-Atlantische “open sky”, die 60% van het mondiale luchtverkeer vertegenwoordigt.

De Overeenkomst betekent het einde van het Bermuda II-akkoord, dat slechts vier luchtvaartmaatschappijen (American Airlines, British Airways, United Airlines en Virgin Atlantic) het recht gaf om tussen de VS en Londen Heathrow te vliegen. Door de Overeenkomst is het mogelijk voor elke Amerikaanse of communautaire luchtvaartmaatschappij om vanuit Heathrow naar de VS te vliegen. De Overeenkomst biedt ook de mogelijkheid aan lagekostenmaatschappijen om lange afstandsvluchten uit te voeren.

De versterkte samenwerking op diverse vlakken tussen de EU en de VS kan leiden tot wederzijdse voordelen. Zo kan men werken aan dezelfde veiligheidsmaatregelen die zowel in de EU als de VS van toepassing zijn. Een tastbaar resultaat op het vlak van milieu is het opgestarte gemeenschappelijke project om de ecologische impact van trans-Atlantische vluchten terug te schroeven, namelijk via het AIRE-initiatief (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions). De Raad beklemtoont dat, aangezien de Overeenkomst zowel het personen- als het cargovervoer substantieel wil doen stijgen, de ecologische component in de tweede fase van de “open skies” onderhandelingen (*infra,* 4.) de nodige aandacht moet krijgen. De Raad merkt op dat de Europese luchtvaart vanaf 2012 wordt opgenomen in het Europese stelsel van de handel in emissierechten, dat van toepassing zal zijn op alle vluchten die vertrekken en landen in de EU. In een resolutie van 14 maart 2007 gaf het Europees Parlement[9] aan een voorstander te zijn van het spoedig voeren van gesprekken met de VS opdat het trans-Atlantische luchtvervoer tegen 2012 kan worden opgenomen in het voornoemde Europese stelsel. De Raad treedt dit standpunt bij en hoopt dat men in de tweede onderhandelingsronde een doorbraak ter zake kan bereiken. De Raad stipt aan dat die ecologische aandacht aansluit bij de strategische visienota over Vlaamse luchthavens waarbij men de klemtoon legt op het economische en ecologische evenwicht.[10]

In diezelfde resolutie betreurt het Europees Parlement terecht dat men op het vlak van cabotage (binnenlands vervoer door buitenlandse transporteurs) niet verder gekomen is. Hoewel Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen in belangrijke mate kunnen opereren binnen Europa, kregen de Europese luchtvaartmaatschappijen niet het recht om te opereren op binnenlandse vluchten in de VS. Deze ongelijkheid wordt enigszins, doch onvoldoende, gecompenseerd door de mogelijkheid voor Europese luchtvaartmaatschappijen om via franchiseovereenkomsten toch een zekere toegang te krijgen tot de interne VS-markt. Bovendien bekritiseert het Parlement terecht dat de mogelijkheid voor communautaire luchtvaartmaatschappijen om daadwerkelijk zeggenschap uit te oefenen over een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij erg beperkt blijft. Terwijl Europese investeerders een maximum van 25% van de aandelen met stremrecht in eigendom van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij mogen hebben, is dat percentage voor Amerikaanse investeerders in communautaire luchtvaartmaatschappijen 49%. De Raad acht het van groot belang dat dit onevenwicht in de tweede onderhandelingsfase wordt weggewerkt.

## 3. Vlaanderen/België

De Werkgroep “gemengde verdragen” legde tijdens zijn vergadering van 19 april 2007 het gemengde karakter vast van de Overeenkomst: zowel de federale overheid als de gewesten zijn bevoegd. De memorie van toelichting geeft aan welke verdragsartikelen van de Overeenkomst raken aan de Vlaamse bevoegdheden.

Het komt de Raad voor dat door de Overeenkomst het aantal trans-Atlantische vluchten voor de luchthavens in België, misschien zelfs de kleinere regionale luchthavens, zou kunnen toenemen. De Overeenkomst draagt bovendien bij tot de doelstelling uit de beleidsbrief openbare werken, namelijk Zaventem/Brussels Airport uitbouwen als Vlaamse toegangspoort. Door de toename van trans-

---

[9] EUROPEES PARLEMENT, *Resolutie van het Europees Parlement van 14 maart 2007 over de sluiting van de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de Verenigde Staten van Amerika anderzijds*, (2007),0071.

[10] VLAAMSE OVERHEID, *Vlaamse luchthavens zijn belangrijke economische poorten, persbericht,* 02.06.2006. [ http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=155 ]

Atlantische vluchten in Zaventem zou de luchthaven haar functie als internationale poort in Vlaanderen nog beter kunnen vervullen.[11]

Bovendien laat, zoals eerder aangehaald, de Overeenkomst toe dat een communautaire luchtvaartmaatschappij de mogelijkheid krijgt om vanaf een willekeurig vertrekpunt in Europa ongehinderd naar een willekeurige bestemming in de VS te vliegen, ongeacht de nationaliteit van de maatschappij. Voordien kon men, om bijvoorbeeld vanuit Brussel naar Washington te vliegen, uitsluitend een Amerikaanse of Belgische luchtvaartmaatschappij gebruiken. Naast een mogelijke toename in het aantal vluchten vanuit België hebben Belgische maatschappijen via de Overeenkomst ook de mogelijkheid om vanuit om het even welke luchthaven in de EU, bijvoorbeeld Londen Heathrow, te opereren. De mogelijke stijging van het luchtverkeer van en naar België en van Belgische luchtvaartmaatschappijen zal de luchtvaartindustrie als motor voor de economie en het zaken- en privaat toerisme aanzwengelen.

De Commissie verwacht door de groei van het passagiers- en goederenverkeer ook de creatie van nieuwe jobs. Bovendien moet een open luchtruim ook de consument ten goede komen. De stijging van de concurrentie en van de keuzemogelijkheden moet leiden tot een daling van de prijzen.

De Raad wijst erop dat bij de concretisering van het initiatief “Vlaanderen in Actie” de Overeenkomst mee in rekening moet worden gebracht. Op 20 januari 2009 sloot men een Pact om ervoor te zorgen dat Vlaanderen tegen 2020 behoort tot de Europese topregio’s op economisch, ecologisch, sociaal en maatschappelijk vlak.[12] Eén van de doorbraken die men hiertoe wil realiseren, is het omvormen van Vlaanderen tot een slimme draaischijf waarbinnen de luchthavens een belangrijke schakel vormen.[13] Recente berichten tonen echter dat Vlaanderen een tandje moet bijsteken inzake zijn regionale luchthavens. Zo berichtte *De Tijd* op 9 januari 2009 dat de Waalse regionale luchthavens vorig jaar de voorsprong op de Vlaamse vergrootten.[14] Zoals in het debat in het Europees Parlement werd aangehaald, is het onduidelijk welke rol regionale luchthavens zullen spelen in de gedereguleerde, concurrentiegerichte omgeving van het open luchtruim en lijkt onderzoek ter zake wenselijk.[15] Ook de Vlaamse overheid zou volgens de Raad moeten aansturen op dergelijk onderzoek.

Mogelijk komt het thema van de nachtvluchten, zoals geweten eerder controversieel in de Belgische federatie, op de agenda van de tweede fase van de onderhandelingen. De Amerikaanse onderhandelaar, John Byerly, uitte kritiek op bepaalde beperkingen in Europa inzake nachtvluchten. Onder meer Brussel werd door de onderhandelaar als voorbeeld naar voren geschoven.[16] De Raad acht het daarom van belang dat de ontwikkelingen ter zake nauwgezet worden opgevolgd.

**4. Belang tweede ronde**

Belangrijk is dat de Overeenkomst een bepaling (artikel 21) omvat die een tijdspad voor een tweede overeenkomst bepaalt. De tweede fase van de onderhandelingen (“Open Sky II”) ging van start op 15 mei 2008 en moet volbracht zijn tegen november 2010. De Raad stelt vast dat er nog heel wat ambitieuze en gevoelige doelstellingen op tafel liggen, o.a. harmonisatie inzake luchtverkeerbeheer (air traffic management), veiligheidscontroles, emissierechten reduceren, etc. Zoals hoger opgemerkt (*supra,* 2.), is vooruitgang, voornamelijk inzake cabotage, eigendom en controle, nodig om het huidige onevenwicht tussen de EU en de VS te herstellen. De EU heeft echter een stok achter de deur door een schorsingsclausule (artikel 21.3), die aan elke partij het recht geeft om de in de Overeenkomst vastgestelde rechten op te schorten als de onderhandelingen uit de tweede fase uitmonden in een teleurstellend resultaat.

---

[11] H. CREVITS, *Beleidsbrief openbare werken: beleidsprioriteiten 2008-2009,* 2008, 62.
[12] VLAANDEREN IN ACTIE, *Pact 2020: een nieuw toekomstpact voor Vlaanderen – 20 doelstellingen,* 2009.
[13] VLAANDEREN IN ACTIE, *Doorbraken 2020,* 2009, 67-70.
[14] “Waalse luchthavens groeien sneller dan Vlaamse” in *De Tijd,* 09.01.2009.
[15] EUROPEES PARLEMENT, *Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten van Amerika inzake luchtdiensten, debat,* Straatsburg, 13.03.2007.
[16] I. SMETS, “Open Sky talks enter challenging second round” in *Europolitics,* 15.05.2008.

Ondanks de voornoemde schorsingsclausule geven andere tekenen minder hoop voor een goed resultaat van de tweede onderhandelingsronde. In de eerste plaats is er de financieel-economische crisis waardoor men vaak geneigd is om te kiezen voor protectionistische maatregelen. Het is bovendien vooralsnog onduidelijk welke koers president Obama zal varen inzake de controversiële onderwerpen, vooral met betrekking tot buitenlandse eigendomsrechten, in de tweede onderhandelingsfase.[17] Ten slotte heeft de VS een ander idee geopperd, namelijk om de verworvenheden van de Overeenkomst uit te breiden naar ongeveer 60 niet-EU-landen. Zowel de Association of European Airlines als het Directoraat-Generaal Energie en Vervoer hebben reeds gereageerd dat de eerste doelstelling een verdieping en niet een verbreding van de Overeenkomst moet zijn.[18] De Raad treedt dit standpunt bij.

## 5. Besluit

De Overeenkomst kan belangrijke economische voordelen met zich meebrengen. Bovendien lost zij een tweetal problemen op: (i) communautaire luchtvaartmaatschappijen konden voordien enkel rechtstreeks naar de VS vliegen vanuit hun eigen lidstaat; en (ii) zij kunnen voortaan allianties aangaan zonder het gevaar te lopen hun VS-vluchtrechten te verliezen.[19] De Raad acht het noodzakelijk dat via de tweede overeenkomst het onevenwicht tussen de EU en de VS inzake cabotage, eigendom en controle teniet wordt gedaan. Bovendien verdient de ecologische pijler en met name de kwestie van (handel in) emissierechten van het trans-Atlantische luchtvervoer de nodige aandacht. Het belang van een goed resultaat van de tweede onderhandelingsronde wordt onderstreept door de voorbeeldfunctie die de Overeenkomst vervult voor gelijkaardige akkoorden met andere belangrijke handelspartners van de EU en de traditionele bilaterale luchtvaartakkoorden.

Hoogachtend,

*(getekend)*

Prof. dr. Jan Wouters
Voorzitter

[17] M. KIRBY, “Obama: open minds and skies” in *FlightGlobal,* 20.01.2009.
[ http://www.flightglobal.com/articles/2009/01/20/321194/obama-open-minds-and-skies.html ]
[18] I. SMETS, “Investment at heart of new Open Sky talks” in *Europolitics,* 20.05.2008.
[19] Y. CHANG, *o.c.*, p.124.

# ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

LM

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 45.971/3
VAN 24 FEBRUARI 2009

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 5 februari 2009 door de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "houdende instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer, ondertekend in Brussel op 25 april 2007", heeft het volgende advies gegeven:

VRU 45.971/3

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond (1), alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*
* *

## STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt tot het verlenen van instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend te Brussel op 25 april 2007 en te Washington op 30 april 2007.

## ALGEMENE OPMERKING

3. Krachtens artikel 25, 1), van de Overeenkomst komen de Partijen "hangende de inwerkingtreding" overeen om de Overeenkomst toe te passen met ingang van 30 maart 2008. Het gaat derhalve om een voorlopige toepassing in afwachting van de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het betrokken Parlement hebben verkregen (2).

Met een voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt vooruit gelopen op de instemming ermee van het Vlaams Parlement en wordt het Parlement voor de keuze gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel in geval van

---

(1) Aangezien het gaat om een voorontwerp van decreet, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

(2) Alhoewel artikel 167, § 3, van de Grondwet enkel betrekking heeft op de verdragen waarin aangelegenheden worden geregeld die uitsluitend tot de gemeenschaps- en gewestbevoegdheid behoren, geldt de erin opgenomen regel, gelet op de onderlinge samenhang tussen de paragrafen 2 tot 4 van dat artikel, eveneens ten aanzien van de zogenaamde "gemengde" verdragen.

.../...

niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomene wordt bevestigd, de overeenkomst in het interne recht geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden (3).

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden bepalingen betreffende de voorlopige toepassing in een verdrag op te nemen. Thans kan enkel worden aangeraden de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien.

## BIJZONDERE OPMERKING

4. Zowel in het opschrift als in artikel 2 van het ontwerp moet de overeenkomst waarmee instemming wordt verleend, op een volledige en nauwkeurige manier worden aangeduid. Men schrijve derhalve "Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend te Brussel op 25 april 2007 en te Washington op 30 april 2007".

---

(3) Dit is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is.

LM

45.971/3

De kamer was samengesteld uit

| | | |
|---|---|---|
| de Heren | J. SMETS, | staatsraad, voorzitter, |
| | B. SEUTIN,<br>P. BARRA, | staatsraden, |
| | H. COUSY,<br>J. VELAERS, | assessoren van de afdeling wetgeving, |
| Mevrouw | A.-M. GOOSSENS, | griffier. |

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. A. SOMERS, adjunct-auditeur.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

A.-M. GOOSSENS

J. SMETS

# ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

De Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel, 6 maart 2009.

*De minister-president van de Vlaamse Regering,*
*Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,*
*Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme,*
*Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,*

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie,*
*Leefmilieu en Natuur,*

Hilde CREVITS

BIJLAGE:

Tekst van de overeenkomst

# OVEREENKOMST INZAKE LUCHTVERVOER

DE VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA (hierna de "Verenigde Staten"),

enerzijds; en

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

DE REPUBLIEK FINLAND,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK HONGARIJE,

IERLAND,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

HET KONINKRIJK SPANJE,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIË EN NOORD-IERLAND,

zijnde Partijen bij het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en lidstaten van de Europese Unie (hierna "de lidstaten"),

en de EUROPESE GEMEENSCHAP,

anderzijds;

WENSENDE een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gegrondvest is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering;

WENSENDE de uitbreiding van de mogelijkheden voor het internationaal luchtvervoer te bevorderen, met name door ontwikkeling van luchtvervoersnetten, om aan de behoeften van reizigers en vervoerders aan geschikte luchtvervoersdiensten te voldoen;

WENSENDE het de luchtvaartmaatschappijen mogelijk te maken om reizigers en vervoerders concurrerende prijzen en diensten aan te bieden op open markten;

WENSENDE alle sectoren van de luchtvervoersindustrie, met inbegrip van het personeel van de luchtvaartmaatschappijen, het voordeel te geven van een geliberaliseerde overeenkomst;

WENSENDE de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in het internationaal luchtvervoer te verzekeren, en hun ernstige bezorgdheid herbevestigend over tegen de veiligheid van vliegtuigen gerichte daden of bedreigingen die de veiligheid van personen of eigendommen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtvervoer nadelig beïnvloeden, en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

NOTA NEMENDE van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944;

ERKENNENDE dat overheidssubsidies de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen nadelig kunnen beïnvloeden en de fundamentele doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen;

Het belang BEVESTIGENDE van bescherming van het milieu bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid;

NOTA NEMENDE van het belang van bescherming van de consument, met inbegrip van de bescherming die wordt verleend door het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999;

VOORNEMENS ZIJNDE voort te bouwen op het kader van bestaande overeenkomsten met als doel de toegang tot markten te openen en de voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan zo groot mogelijk te maken;

Het belang ERKENNENDE van een betere toegang van hun luchtvaartmaatschappijen tot de mondiale kapitaalmarkten teneinde het concurrentievermogen te versterken en de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst te bevorderen;

VOORNEMENS ZIJNDE een wereldwijd precedent te scheppen ter bevordering van de voordelen van liberalisering in deze cruciale economische sector;

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

Definities

In deze Overeenkomst wordt, tenzij anders vermeld, verstaan onder:

1. "Overeenkomst", deze Overeenkomst, de bijlagen en het aanhangsel, alsmede eventuele wijzigingen hiervan;

2. "Luchtvervoer", het vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, lading en post, gescheiden of gecombineerd, dat tegen vergoeding of te huur aan het publiek wordt aangeboden;

3. "Verdrag", het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:

a) iedere wijziging die krachtens artikel 94, sub a) van het Verdrag in werking is getreden en die door de Verenigde Staten en de lidstaat of lidstaten geratificeerd is, voorzover zij terzake doet, en

b) iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het Verdrag, voorzover deze bijlage of wijziging op een gegeven tijdstip voor de Verenigde Staten en voor de lidstaat of lidstaten van kracht is, en voor zover zij terzake doet;

4. "Volledige kosten", de kosten van de dienstverlening plus een redelijke vergoeding voor vaste beheerskosten;

5. "Internationaal luchtvervoer", luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;

6. "Partij", de Verenigde Staten of de Europese Gemeenschap en haar lidstaten;

7. "Prijzen", tarieven of kosten die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor luchtvervoer van passagiers, bagage en/of vracht (post niet meegerekend), inclusief grondvervoer in verband met internationaal luchtvervoer indien van toepassing, en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven of kosten geldende voorwaarden;

8. "Landing voor andere dan verkeersdoeleinden", een om een andere reden dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, lading en of post in het luchtvervoer gemaakte landing;

9. "Grondgebied", voor de Verenigde Staten de landgebieden (vasteland en eilanden), binnenwateren en binnenzeeën onder haar soevereiniteit of rechtsbevoegdheid, en voor de Europese Gemeenschap en haar lidstaten de landgebieden (vasteland en eilanden), binnenwateren en territoriale wateren waar het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap wordt toegepast onder de voorwaarden die in dat verdrag en ieder later instrument zijn neergelegd; de toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar doet geen afbreuk aan de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, noch aan het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de maatregelen van de Europese Gemeenschap inzake de luchtvaart, die met ingang van 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, die op 18 september 2006 te Córdoba is aangenomen; en

10. "Gebruikersheffing", een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, aanverwante diensten en faciliteiten inbegrepen.

## ARTIKEL 2

### Eerlijke en gelijke gelegenheid

Elke Partij geeft de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging bij het aanbieden van het internationaal luchtvervoer waarop deze Overeenkomst betrekking heeft.

ARTIKEL 3

Verlening van rechten

1. Elke Partij verleent de andere Partij de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij:

a) het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b) het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

c) het recht om internationaal luchtvervoer te verrichten tussen punten op de volgende routes:

i) voor luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten (hierna "Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen" genoemd), vanaf punten achter de Verenigde Staten via de Verenigde Staten en tussenliggende punten naar een punt of punten in een lidstaat of lidstaten en daarbuiten; en voor vrachtdienst tussen een lidstaat en een punt of punten (inclusief in andere lidstaten);

ii) voor luchtvaartmaatschappijen van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (hierna "communautaire luchtvaartmaatschappijen" genoemd) vanaf punten achter de lidstaten via de lidstaten en tussenliggende punten naar een punt of punten in de Verenigde Staten en daarbuiten; en voor vrachtdienst tussen de Verenigde Staten en een punt of punten; en voor gecombineerde diensten, tussen een punt of punten in de Verenigde Staten en een punt of punten in een staat die lid is van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte (hierna "ECAA" genoemd), vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst; en

d) de overige in deze overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. Iedere luchtvaartmaatschappij kan bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:

a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;

b) verschillende vluchtnummers combineren binnen de exploitatie van één luchtvaartuig;

c) achterliggende, tussenliggende en verder gelegen punten en punten op de grondgebieden van de Partijen bedienen in elke combinatie en in iedere volgorde;

d) landingen op een punt of punten overslaan;

e) op iedere willekeurige punt transfer van verkeer van een van haar luchtvaartuigen naar een ander doen plaatsvinden;

f) punten achter enige punt op haar grondgebied bedienen, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en deze diensten aanbieden en bij het publiek bekendmaken als doorgaande diensten;

g) een tussenlanding maken op iedere punt binnen of buiten het grondgebied van elk van beide Partijen;

h) doorvoervluchten verrichten via het grondgebied van de andere Partij; en

i) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren ongeacht de herkomst van dit verkeer;

zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van enig recht om verkeer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens deze Overeenkomst.

3. De bepalingen van lid 1 van dit artikel gelden:

a) voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, indien het vervoer, vrachtdiensten uitgezonderd, deel uitmaakt van een dienst die de Verenigde Staten bedient, en

b) voor communautaire luchtvaartmaatschappijen indien het vervoer, met uitzondering van i) vrachtdiensten en ii) gecombineerde diensten tussen de Verenigde Staten en een staat die lid is van de ECAA, vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst deel uitmaakt van een dienst die een lidstaat bedient.

4. Elke Partij laat iedere luchtvaartmaatschappij vrij in de bepaling van frequentie en capaciteit van het internationaal luchtvervoer dat zij op basis van commerciële overwegingen op de markt aanbiedt. Overeenkomstig dit recht legt geen van beide Partijen eenzijdig beperkingen op met betrekking tot verkeersvolume, frequentie of regelmaat van de diensten dan wel ten aanzien van het vliegtuigtype of de vliegtuigtypes die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij wordt, c.q. worden gebruikt, noch eist zij indiening van dienstregelingen, programma's voor charter-vluchten of operationele plannen door luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, tenzij dit mag worden geëist in verband met de douane of om technische, bedrijfs- of milieu- (overeenkomstig artikel 15) redenen onder gelijke voorwaarden overeenkomstig artikel 15 van het Verdrag.

5. Een luchtvaartmaatschappij mag internationaal luchtvervoer verrichten zonder enige beperking met betrekking tot het op enig punt veranderen van type of aantal gebruikte lucht-vaartuigen; op voorwaarde dat, a) voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, het vervoer, vracht-diensten uitgezonderd, deel uitmaakt van een dienst die de Verenigde Staten bedient; en b) voor communautaire luchtvaartmaatschappijen indien het vervoer, met uitzondering van i) vrachtdiensten en ii) gecombineerde diensten tussen de Verenigde Staten en een staat die lid is van de ECAA, vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst deel uitmaakt van een dienst die een lidstaat bedient.

6. Geen enkele bepaling in deze Overeenkomst wordt geacht:

a) Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het recht te geven op het grondgebied van een lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht of post op te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat;

b) communautaire luchtvaartmaatschappijen het recht te geven op het grondgebied van de Verenigde Staten tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht of post op te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van de Verenigde Staten.

7. De toegang van de communautaire luchtvaartmaatschappijen tot door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer wordt geregeld in Bijlage 3.

ARTIKEL 4

Verlening van vergunningen

Na ontvangst van de aanvragen die door een luchtvaartmaatschappij van een Partij worden ingediend in de vorm en op de wijze die voor exploitatie- en technische vergunningen zijn voorgeschreven, verleent de andere Partij, na een zo kort mogelijke procedure, de vereiste vergunningen, mits:

a) waar het een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verenigde Staten, bij Amerikaanse onderdanen, of bij beide, de luchtvaartmaatschappij een vergunning als Amerikaanse luchtvaartmaatschappij heeft gekregen en haar hoofdkantoor op het grondgebied van de Verenigde Staten gevestigd is;

b) waar het een communautaire luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij berusten bij een lidstaat of lidstaten, bij onderdanen van die staat of staten of bij beide, de luchtvaartmaatschappij een vergunning als communautaire luchtvaartmaatschappij heeft gekregen en haar hoofdkantoor op het grondgebied van de Europese Gemeenschap gevestigd is;

c) de luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden die gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de Partij die de aanvraag of aanvragen behandelt; en

d) de bepalingen van artikel 8 (veiligheid) en artikel 9 (beveiliging) worden gehandhaafd en toegepast.

ARTIKEL 5

Intrekking van vergunningen

1. Elk van beide Partijen kan de exploitatievergunningen of technische vergunningen intrekken, opschorten of beperken dan wel op andere wijze de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij opschorten of beperken, wanneer:

a) waar het een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij niet bij de Verenigde Staten, niet bij Amerikaanse onderdanen, dan wel bij geen van beide berusten, de luchtvaartmaatschappij geen vergunning als Amerikaanse luchtvaartmaatschappij heeft gekregen en haar hoofdkantoor niet op het grondgebied van de Verenigde Staten gevestigd is;

b) waar het een communautaire luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij niet bij een lidstaat of lidstaten, niet bij onderdanen van die staat of staten dan wel bij geen van beide berusten, de luchtvaartmaatschappij geen vergunning als communautaire luchtvaartmaatschappij heeft gekregen en haar hoofdkantoor niet op het grondgebied van de Europese Gemeenschap gevestigd is; of

c) die luchtvaartmaatschappij zich niet heeft gehouden aan de in artikel 7 (toepassing van wetgeving) van deze Overeenkomst bedoelde wetgeving.

2. Tenzij onmiddellijk optreden van essentieel belang is om verdere inbreuken op lid 1, sub c), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel ingestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de andere Partij.

3. Dit artikel houdt geen beperking in van de rechten van Partijen om de exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden overeenkomstig de bepalingen van artikel 8 (veiligheid) of artikel 9 (beveiliging).

## ARTIKEL 6

### Andere kwesties in verband met eigendom, investering en zeggenschap

Onverminderd andere bepalingen van deze Overeenkomst geven de Partijen uitvoering aan de bepalingen van Bijlage 4 in hun krachtens hun respectieve wetten en voorschriften betreffende eigendom, investering en zeggenschap genomen besluiten.

ARTIKEL 7

Toepassing van wetgeving

1. De wetten en voorschriften van een Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van aan de internationale luchtvaart deelnemende luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het besturen van deze luchtvaartuigen zolang ze zich binnen haar grondgebied bevinden, dienen te worden toegepast op de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij gebruikte luchtvaartuigen en moeten door deze luchtvaartuigen worden nageleefd bij hun binnenkomst in of hun vertrek uit, dan wel gedurende hun verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

2. Bij binnenkomst in, gedurende het verblijf binnen of bij vertrek vanuit het grondgebied van een Partij moeten de wetten en voorschriften die binnen dat grondgebied met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van het vliegtuig gelden (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden nageleefd.

ARTIKEL 8

Veiligheid

1. De bevoegde autoriteiten van de Partijen erkennen de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen die zij hebben afgegeven of wederzijds geldig verklaard en die nog steeds van kracht zijn als geldig voor de exploitatie van het in deze Overeenkomst bedoelde luchtvervoer, op voorwaarde dat de voor deze bewijzen en vergunningen geldende eisen tenminste voldoen aan de eventuele overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen. De bevoegde autoriteiten mogen echter bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door die andere autoriteiten verstrekt zijn aan of geldig verklaard voor hun eigen onderdanen weigeren te erkennen als zijnde geldig voor het vliegen boven hun eigen grondgebied.

2. De bevoegde autoriteiten van een Partij kunnen om overleg met andere bevoegde autoriteiten verzoeken over de door die autoriteiten gehandhaafde veiligheidsnormen met betrekking tot luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen die onder het toezicht van die autoriteiten staan. Tenzij anders overeengekomen dient dit overleg binnen 45 dagen na het verzoek plaats te vinden. Indien de verzoekende bevoegde autoriteiten na dit overleg van mening zijn dat genoemde autoriteiten niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -voorschriften op deze gebieden handhaven en toepassen die tenminste voldoen aan de eventuele krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen, stellen de verzoekende bevoegde autoriteiten genoemde autoriteiten in kennis van hun bevindingen en van de stappen die huns inziens nodig zijn om aan deze minimumnormen te voldoen, waarna die autoriteiten passende corrigerende maatregelen nemen. De verzoekende bevoegde autoriteiten behouden zich het recht voor om de exploitatievergunning of de technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen waarop die autoriteiten veiligheidstoezicht uitoefenen te weigeren, in te trekken of te beperken, indien genoemde autoriteiten niet binnen redelijke tijd die passende corrigerende maatregelen nemen, en om onmiddellijk maatregelen te nemen tegen die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen indien dit van belang is om verdere verzaking van de plicht om genoemde normen en voorschriften te handhaven en toe te passen, met onmiddellijk gevaar voor de vliegveiligheid als gevolg, te voorkomen.

3. De Europese Commissie moet alle krachtens dit artikel gedane verzoeken en kennisgevingen tegelijkertijd ontvangen.

4. Niets in dit artikel belet de bevoegde autoriteiten van de Partijen om veiligheidsbesprekingen te voeren, met inbegrip van gesprekken over de routinetoepassing van veiligheidsnormen en -voorschriften of over noodsituaties die zich incidenteel kunnen voordoen.

ARTIKEL 9

Beveiliging

1. Overeenkomstig hun uit het internationaal recht voortvloeiende rechten en verplichtingen bevestigen de Partijen dat hun plicht jegens elkaar om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden een integrerend deel van deze Overeenkomst vormt. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens internationaal recht in hun algemeenheid te beperken, handelen de Partijen in het bijzonder volgens de volgende overeenkomsten: het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, gesloten te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gesloten te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gesloten te Montreal op 23 september 1971, en het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, gesloten te Montreal op 24 februari 1988.

2. De Partijen verlenen elkaar desgevraagd alle nodige hulp om iedere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart het hoofd te bieden, met inbegrip van de voorkoming van daden van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere strafbare feiten begaan tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning ervan en van luchthavens en luchtnavigatiefaciliteiten.

3. De Partijen gedragen zich, in hun wederzijdse betrekkingen, overeenkomstig de veiligheidsnormen voor de luchtvaart en de passende aanbevolen praktijken die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen bij het Verdrag; beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

4. Iedere Partij zorgt ervoor dat er binnen haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen en ter inspectie van de passagiers, de bemanning en hun bagage en handbagage, alsmede van de vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan en het laden, en dat die maatregelen worden afgestemd op de toegenomen dreigingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart. Iedere Partij stemt er mee in dat de veiligheidsvoorschriften van de andere Partij met betrekking tot het vertrek uit en het verblijf binnen het grondgebied van die andere Partij moeten worden nageleefd. Iedere Partij neemt elk verzoek van de andere Partij om in verband met een bepaalde dreiging speciale veiligheidsmaatregelen te nemen welwillend in overweging.

5. Met volle achting en respect voor de soevereiniteit van de andere Partij kan een Partij veiligheidsmaatregelen treffen met betrekking tot de binnenkomst op haar grondgebied. Indien mogelijk houdt die Partij rekening met de reeds door de andere Partij toegepaste veiligheidsmaatregelen en eventuele suggesties van de andere Partij. Elke Partij erkent echter dat niets in dit artikel een beperking vormt van de bevoegdheid van een Partij om een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar veiligheid beschouwt de toegang tot haar grondgebied te ontzeggen.

6. Een Partij kan noodmaatregelen nemen, en wijzigingen doorvoeren, om aan een specifieke bedreiging van haar veiligheid het hoofd te bieden. Deze maatregelen worden onmiddellijk gemeld bij de verantwoordelijke autoriteiten van de andere Partij.

7. De Partijen onderstrepen het belang van het streven naar onderling verenigbare praktijken en normen als middel om de veiligheid in het luchtvervoer te verhogen en de verschillen in regelgeving zoveel mogelijk te beperken. Te dien einde gebruiken en ontwikkelen de Partijen ten volle de bestaande kanalen voor besprekingen over bestaande en voorgestelde veiligheidsmaatregelen. Partijen verwachten dat de besprekingen onder andere zullen gaan over: nieuwe, door de andere Partij voorgestelde of overwogen veiligheidsmaatregelen, met inbegrip van de door gewijzigde omstandigheden ingegeven herziening van veiligheidsmaatregelen, maatregelen die door de ene Partij worden voorgesteld om aan de veiligheidseisen van de andere Partij te voldoen, mogelijkheden voor een snellere aanpassing van normen met betrekking tot veiligheidsmaatregelen voor de luchtvaart, en verenigbaarheid van de eisen van de ene Partij met de wettelijke verplichtingen van de andere Partij. Genoemd overleg moet dienen ter bevordering van een vroegtijdige kennisgeving en voorafgaand overleg over nieuwe veiligheidsinitiatieven en -voorschriften.

8. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid in het vervoer bevestigen de Partijen dat wanneer een Partij overweegt veiligheidsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige gevolgen voor het internationaal luchtvervoer dient in te schatten, en, tenzij de wet hierin beperkingen oplegt, bij het vaststellen van de maatregelen die vanuit genoemde veiligheidsoverwegingen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden.

9. Wanneer zich een incident voordoet of dreigt voor te doen, waarbij een luchtvaartuig wederrechtelijk in bezit wordt genomen of andere wederrechtelijke, tegen de veiligheid van de passagiers, de bemanning, het luchtvaartuig, luchthavens of luchtnavigatiefaciliteiten gerichte handelingen plaatsvinden, verlenen de Partijen elkaar bijstand door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen die een snelle en veilige beëindiging van het incident of de dreiging beogen.

10. Wanneer een Partij gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de andere Partij van de bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging van dit artikel is afgeweken, kunnen de bevoegde autoriteiten van die Partij om onmiddellijk overleg met de bevoegde autoriteiten van de andere Partij verzoeken. Wanneer er binnen 15 dagen na de datum van dit verzoek geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt dit een reden om de exploitatievergunning en de technische vergunningen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van die Partij te weigeren, in te trekken, te beperken of aan voorwaarden te onderwerpen. Indien een noodsituatie dit vereist, kan een Partij reeds vóór het verstrijken van de termijn van 15 dagen tussentijdse maatregelen nemen.

11. Los van beoordelingen van luchthavens die worden verricht om na te gaan of zij in overeenstemming zijn met de in lid 3 van dit artikel bedoelde veiligheidsnormen en -praktijken mag een Partij om medewerking van de andere Partij verzoeken om te beoordelen of bepaalde veiligheidsmaatregelen van de andere Partij aan de eisen van de verzoekende Partij voldoen. De bevoegde autoriteiten van de Partijen spreken van tevoren af welke luchthavens moeten worden beoordeeld, en op welke data, en stellen een procedure vast voor het bespreken van de resultaten van deze beoordelingen. De verzoekende Partij kan aan de hand van de resultaten besluiten dat het niveau van de op het grondgebied van de andere Partij toegepaste veiligheidsmaatregelen gelijkwaardig is, zodat transferpassagiers, transferbagage en/of transfervracht kunnen worden vrijgesteld van een herscreening op het grondgebied van de verzoekende Partij. Dit besluit wordt aan de andere Partij meegedeeld.

## ARTIKEL 10

### Commerciële gelegenheden

1. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hebben het recht om op het grondgebied van de andere Partij kantoren te vestigen voor de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten.

2. De luchtvaartmaatschappijen van iedere Partij zijn gerechtigd om overeenkomstig de wetten en voorschriften van de andere Partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en werkgelegenheid het leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om het leveren van luchtvervoer te ondersteunen, op het grondgebied van de andere Partij te brengen en te houden.

3. a) Onverminderd onderstaande paragraaf b) heeft iedere luchtvaartmaatschappij met betrekking tot de grondafhandeling op het grondgebied van de andere Partij:

i) het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest,

ii) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, voorzover deze leveranciers krachtens de wetten en voorschriften van elke Partij toegang hebben tot de markt en dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.

b) Met betrekking tot de in bovenstaande paragraaf a, onder i) en ii) bedoelde rechten gelden uitsluitend specifieke beperkingen inzake beschikbare ruimte of capaciteit die nodig zijn voor een veilige exploitatie van de luchthaven. Indien deze beperkingen zelfafhandeling verhinderen en er in feite geen concurrentie bestaat tussen de leveranciers van grondafhandelingsdiensten, dienen al deze diensten in gelijke en voldoende mate beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van deze diensten mogen niet de volledige kosten daarvan, inclusief een redelijk rendement na afschrijving, te boven gaan.

4. Iedere luchtvaartmaatschappij van elke Partij mag zich op het grondgebied van de andere Partij rechtstreeks en/of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere door de luchtvaartmaatschappij aangestelde tussenpersonen bezighouden met de verkoop van luchtvervoer. Iedere luchtvaartmaatschappij heeft het recht dit vervoer te verkopen en eenieder kan dit vervoer vrijelijk aankopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta.

5. Iedere luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, plaatselijke inkomsten die de ter plaatse uitgegeven bedragen te boven gaan, in te wisselen en over te maken vanuit het grondgebied van de andere Partij naar het eigen grondgebied en, tenzij dit niet strookt met de algemeen geldende wet- of regelgeving, het land of de landen van haar keuze. De inwisseling en overmaking dient onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de wisselkoers die geldt voor lopende transacties en de overmaking op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.

6. Het wordt de luchtvaartmaatschappijen van iedere Partij toegestaan plaatselijke uitgaven, met inbegrip van brandstofaankopen, op het grondgebied van de andere Partij in plaatselijke valuta te betalen. De luchtvaartmaatschappijen van iedere Partij mogen naar eigen goeddunken deze uitgaven op het grondgebied van de andere Partij betalen in volgens de plaatselijke valutareglementering vrij inwisselbare munteenheden.

7. Bij de exploitatie of het onderhouden van diensten in het kader van deze Overeenkomst mag een luchtvaartmaatschappij van een Partij op marketinggebied samenwerkingsovereenkomsten sluiten, zoals blocked-space- of code-sharing-overeenkomsten, met:

a) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Partijen;

b) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en

c) een aanbieder van oppervlakte-(land- of zee-)vervoer in een willekeurig land;

mits i) alle deelnemers aan die overeenkomsten het vereiste gezag hebben en ii) de overeenkomsten voldoen aan de voorwaarden die moeten worden gesteld volgens de wetten en voorschriften die gewoonlijk door de Partijen op de exploitatie of verzorging van internationaal luchtvervoer worden toegepast.

8. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hebben het recht franchise- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide Partijen of derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die moeten worden gesteld volgens de wetten en voorschriften die gewoonlijk door de Partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast. Bijlage 5 is van toepassing op dergelijke overeenkomsten.

9. De luchtvaartmaatschappijen van iedere Partij mogen overeenkomsten sluiten voor de levering van luchtvaartuigen met bemanning voor internationaal luchtvervoer met:

a) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Partijen; en

b) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land;

mits alle deelnemers aan die overeenkomsten het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die moeten worden gesteld volgens de wetten en voorschriften die gewoonlijk door de Partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast. Geen van beide Partijen eist van een luchtvaartmaatschappij van één van beide Partijen die de luchtvaartuigen levert dat zij krachtens deze Overeenkomst beschikt over verkeersrechten voor de routes waarop de luchtvaartuigen zullen worden gebruikt.

10. Niettegenstaande enige andere bepaling van deze Overeenkomst is het de luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de Partijen zonder beperking toegestaan om in verband met internationaal luchtvervoer gebruik te maken van alle oppervlaktevervoer voor vracht van en naar willekeurige punten op de grondgebieden van de Partijen of in derde landen, met inbegrip van het vervoer naar en van alle luchthavens met douanefaciliteiten, en inclusief, indien van toepassing, het recht op douanevervoer van vracht in het kader van de geldende wetten en voorschriften. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlakte- dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. De luchtvaartmaatschappijen kunnen er voor kiezen hun eigen oppervlaktevervoer te verrichten of daarvoor te zorgen via overeenkomsten met andere oppervlaktevervoerders, met inbegrip van door andere luchtvaartmaatschappijen geëxploiteerd oppervlaktevervoer en indirecte aanbieders van luchtvervoer van vracht. Bij het aanbod van dergelijke intermodale vrachtvervoersdiensten kan één enkel het lucht- en oppervlaktevervoer omvattend tarief worden gehanteerd, mits de expediteurs niet worden misleid ten aanzien van de feiten met betrekking tot dit vervoer.

## ARTIKEL 11

### Douanerechten en -heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij voor internationaal luchtvervoer worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, gronduitrusting, motorbrandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, reserveonderdelen (motoren inbegrepen), boordvoorraden (met inbegrip van maar niet beperkt tot artikelen als voedingsmiddelen, dranken, tabaksartikelen en andere producten die bestemd zijn voor verkoop aan of gebruik door passagiers in beperkte hoeveelheden gedurende de vlucht) en andere zaken die uitsluitend bestemd zijn voor of gebruikt worden in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor het internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen zijn bij binnenkomst op het grondgebied van een Partij op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, onroerendgoed- en vermogensbelasting, douanerechten, accijnzen en soortgelijke kosten en lasten die a) worden opgelegd door de nationale autoriteiten van de Europese Gemeenschap en b) niet gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, mits deze uitrusting en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven.

2. Eveneens vrijgesteld op basis van wederkerigheid van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, zijn:

a) boordvoorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis dat wordt gemaakt over het grondgebied van de Partij waar zij aan boord zijn genomen;

b) gronduitrusting en reserveonderdelen (motoren inbegrepen) die worden ingevoerd op het grondgebied van een Partij voor servicing, onderhoud of reparatie van voor internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij;

c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Partij voor gebruik door een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens het deel van de reis dat wordt gemaakt over het grondgebied van de Partij waar zij aan boord zijn genomen; en

d) drukwerk, als bepaald in de douanewetgeving van iedere Partij, dat is ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Partij en aan boord is genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens het deel van de reis dat wordt gemaakt over het grondgebied van de Partij waar zij aan boord zijn genomen.

3. Er kan worden geëist dat de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde uitrusting en voorraden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten worden gehouden.

4. De in dit artikel bepaalde vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer de luchtvaartmaatschappijen van een Partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die eveneens deze door de andere Partij verleende vrijstellingen geniet, contractuele overeenkomsten hebben gesloten voor het lenen of overbrengen naar het grondgebied van de andere Partij van de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde goederen.

5. Niets in deze Overeenkomst belet een Partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen anders dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.

6. Wanneer twee of meer lidstaten voornemens zijn op de brandstof die aan luchtvaartuigen van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van deze lidstaten wordt geleverd voor vluchten tussen deze lidstaten, enige beperking van de vrijstelling die is bedoeld in artikel 14, sub b), van Richtlijn 2003/96/EG van 27 oktober 2003 toe te passen, bestudeert het Gemengd comité die kwestie overeenkomstig lid 4, sub e), van artikel 18 van deze Overeenkomst.

7. Een Partij kan namens haar luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de hulp van de andere Partij inroepen om een vrijstelling te verkrijgen van belastingen, rechten, lasten en kosten die door nationale en plaatselijke overheden of autoriteiten worden opgelegd met betrekking tot de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde goederen, alsmede van omzetbelasting op brandstof in de in dit artikel beschreven omstandigheden, tenzij de omzetbelasting gebaseerd is op de kosten van de dienstverlening. In reactie op dit verzoek brengt de andere Partij de zienswijze van de verzoekende Partij onder de aandacht van de bevoegde overheidsdienst of- instantie en dringt zij er op aan dat die zienswijze passende aandacht krijgt.

## ARTIKEL 12

### Gebruikerslasten

1. Gebruikerslasten die door de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties van iedere Partij mogen worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij moeten rechtvaardig, redelijk, niet ten onrechte discriminerend en billijk verdeeld zijn over de categorieën gebruikers. In ieder geval moeten deze gebruikerslasten aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat zij voor de lasten worden aangeslagen.

2. De aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij opgelegde gebruikerslasten mogen de volledige kosten voor de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties van de verlening van de passende luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtnavigatie- en luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten en diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem weerspiegelen, maar niet te boven gaan. Deze lasten mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De faciliteiten en diensten waarover belasting wordt geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend.

3. Iedere Partij moedigt de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die de diensten en faciliteiten gebruiken, aan overleg te plegen, en moedigt de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties en de luchtvaartmaatschappijen aan alle informatie uit te wisselen die nodig is om de redelijkheid van de lasten overeenkomstig de beginselen van de leden 1 en 2 van dit artikel nauwkeurig te kunnen beoordelen. Elke Partij moedigt de bevoegde belastingautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikerslasten, teneinde de gebruikers in staat te stellen hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden aangebracht.

4. Geen van beide Partijen wordt bij geschiloplossingsprocedures volgens artikel 19 geacht een bepaling van dit artikel te hebben overtreden tenzij a) zij verzuimt de last of de praktijk die het onderwerp is van een klacht door de andere Partij binnen een redelijke termijn opnieuw in ogenschouw te nemen; of b) na deze beschouwing nalaat alle in haar macht liggende stappen te ondernemen om een last of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

## ARTIKEL 13

### Prijzen

1. De prijzen voor de overeenkomstig deze Overeenkomst geëxploiteerde luchtvervoersdiensten worden vrij vastgesteld en behoeven niet te worden goedgekeurd, noch verplicht te worden ingediend.

2. Niettegenstaande lid 1:

a) dient de invoering of handhaving van een prijs waarvan de aanrekening wordt voorgesteld of die wordt aangerekend door een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij voor internationaal luchtvervoer tussen een punt in een lidstaat en een punt in een andere lidstaat in overeenstemming te zijn met artikel 1, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 2409/92 van de Raad van 23 juli 1992 of een niet beperkender latere verordening;

b) dienen op grond van dit lid de luchtvaartmaatschappijen van de Partijen de bevoegde autoriteiten van de Partijen desgevraagd onmiddellijk toegang te verlenen tot informatie over vroegere, huidige en voorgestelde prijzen op een manier en in een vorm die voor die autoriteiten aanvaardbaar is.

ARTIKEL 14

Overheidssubsidies en -steun

1. De Partijen erkennen dat overheidssubsidies en -steun een nadelige invloed kunnen hebben op de eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging voor luchtvaartmaatschappijen bij het aanbieden van het onder deze Overeenkomst vallend internationaal luchtvervoer.

2. Indien een Partij van mening is dat door de andere Partij overwogen of verleende overheids-subsidie of -steun aan de luchtvaartmaatschappijen van die andere Partij een nadelige invloed zal hebben of heeft op die eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging voor de luchtvaart-maatschappijen van eerstgenoemde Partij, kan zij bij die Partij opmerkingen maken. Voorts kan zij overeenkomstig artikel 18 om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken om de kwestie te bespreken en passende antwoorden te formuleren op terecht bevonden bezwaren.

3. Iedere Partij kan de bevoegde overheidsinstanties op het grondgebied van de andere Partij, zijnde nationale, provinciale of plaatselijke instanties, aanspreken, indien zij van mening is dat de subsidie of steun die door deze instanties wordt overwogen of verleend de in lid 2 bedoelde nadelige invloed op de mededinging zal hebben. Indien een Partij besluit om rechtstreeks contact op te nemen, stelt zij de andere Partij daarvan onverwijld via diplomatieke kanalen in kennis. Zij kan ook om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken.

4. Krachtens dit artikel aan de orde gestelde kwesties kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op kapitaalinjecties, kruissubsidiëring, schenkingen, waarborgen, eigendom, belastingverlichting of -vrijstelling door overheidsinstanties.

## ARTIKEL 15

### Milieu

1. De Partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvervoerbeleid. De Partijen erkennen dat de kosten en baten van maatregelen ter bescherming van het milieu bij de ontwikkeling van het internationaal luchtvaartbeleid zorgvuldig moeten worden afgewogen.

2. Wanneer een Partij voorgestelde milieumaatregelen overweegt, dient zij de mogelijke nadelige gevolgen voor de uitoefening van de in deze Overeenkomst vervatte rechten te evalueren, en indien bedoelde maatregelen worden aangenomen, passende stappen te ondernemen om dergelijke nadelige gevolgen te verzachten.

3. Bij de vaststelling van milieumaatregelen moeten de door de internationale luchtvaartorganisaties in de bijlagen bij het Verdrag opgenomen milieunormen voor de luchtvaart worden gevolgd, tenzij er mededeling is gedaan van verschillen. De Partijen passen milieumaatregelen toe die van invloed zijn op de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten overeenkomstig de artikelen 2 en 3, lid 4, van deze Overeenkomst.

4. Indien een Partij van mening is dat een zaak waarbij milieubescherming met betrekking tot de luchtvaart in het geding is, problemen oplevert voor de toepassing of tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst, dan kan zij overeenkomstig artikel 18 om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken om de kwestie te bespreken en passende antwoorden te formuleren voor terecht bevonden bezwaren.

ARTIKEL 16

Consumentenbescherming

De Partijen bevestigen het belang van consumentenbescherming en elk van de Partijen kan om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken om kwesties inzake consumentenbescherming te bespreken die de verzoekende Partij belangrijk acht.

ARTIKEL 17

Geautomatiseerde boekingssystemen

1. Op het grondgebied van een Partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingssystemen (CRS) zijn gerechtigd om hun CRS in te voeren, in stand te houden en vrij ter beschikking te stellen van reisbureaus of touroperators wier belangrijkste activiteit bestaat in de distributie van reisproducten op het grondgebied van de andere Partij, mits het CRS voldoet aan alle desbetreffende wettelijke voorschriften van de andere Partij.

2. Geen van beide Partijen legt verkopers van CRS van de andere Partij strengere eisen op of staat toe dat deze worden opgelegd met betrekking tot beeldschermen (met inbegrip van opmaak- en beeldparameters), werking, praktijken, verkoop of eigendom van CRS dan aan haar eigen verkopers van CRS worden opgelegd.

3. Eigenaars/exploitanten van CRS van de ene Partij die voldoen aan de desbetreffende wettelijke voorschriften van de andere Partij, ingeval die bestaan, hebben dezelfde gelegenheid om CRS in eigendom te hebben op het grondgebied van de andere Partij als de eigenaars/exploitanten van die Partij.

## ARTIKEL 18

### Het Gemengd Comité

1. Een Gemengd Comité bestaande uit vertegenwoordigers van de Partijen komt tenminste eenmaal per jaar bijeen voor overleg met betrekking tot deze Overeenkomst en om de tenuitvoerlegging daarvan te toetsen.

2. Een Partij kan ook om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken om oplossingen te vinden voor vragen met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst. Wat artikel 20 of Bijlage 2 betreft, kan het Gemengd Comité echter alleen vragen behandelen die verband houden met de weigering door een van beide Deelnemers om de gedane toezeggingen na te komen en het effect van besluiten inzake mededinging op de toepassing van deze Overeenkomst. De bijeenkomst dient op de vroegst mogelijke datum te beginnen, maar, tenzij anders overeengekomen, niet later dan 60 dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

3. Het Gemengd Comité toetst, uiterlijk op zijn eerste jaarlijkse bijeenkomst en daarna indien nodig, de algehele uitvoering van de Overeenkomst, onder meer de effecten van beperkingen van de luchtvaartinfrastructuur op de uitoefening van de in artikel 3 vastgestelde rechten, de effecten van de krachtens artikel 9 genomen beveiligingsmaatregelen, de effecten op de mededingings-voorwaarden, onder meer op het gebied van de geautomatiseerde boekingssystemen, en de sociale gevolgen van de uitvoering van de Overeenkomst.

4. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door:

a) het stimuleren van gedachtewisselingen op deskundigenniveau over nieuwe initiatieven en ontwikkelingen met betrekking tot de wet- en regelgeving op gebieden als beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (waaronder slots) en consumentenbescherming;

b) de sociale gevolgen van de uitvoering van de Overeenkomst te bestuderen en passende antwoorden op terecht bevonden bezwaren te formuleren;

c) mogelijke gebieden voor verdere ontwikkeling van de Overeenkomst te bestuderen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;

d) een lijst bij te houden van kwesties betreffende overheidssubsidies of -steun die door een van beide Partijen in het Gemengd Comité aan de orde zijn gesteld;

e) op basis van consensus besluiten te nemen over aangelegenheden in verband met de toepassing van artikel 11, lid 6.

f) vóór het verstrijken van het eerste een jaar van voorlopige toepassing, regelgevingsbenaderingen inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen te ontwikkelen, met het oog op wederzijdse erkenning van een dergelijke regelgeving;

g) wederzijds inzicht te ontwikkelen in de criteria die de Partijen gebruiken bij hun respectieve besluitvorming in aangelegenheden betreffende de zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen, voor zover zulks in overeenstemming is met de vertrouwelijkheidsvereisten;

h) waar nodig overleg te stimuleren betreffende kwesties in verband met luchtvervoer die worden behandeld in internationale organisaties, en in het kader van de betrekkingen met derde landen. In dit verband wordt ook een gezamenlijke aanpak in overweging genomen;

i) op basis van consensus de besluiten te nemen waarnaar in artikel 1, lid 3, en in artikel 2, lid 3, van Bijlage 4 wordt verwezen.

5. De Partijen hebben dezelfde doelstelling, namelijk de voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan optimaliseren door deze Overeenkomst uit te breiden tot derde landen. Daartoe zal het Gemengd Comité een voorstel uitwerken met betrekking tot de voorwaarden en procedures, met inbegrip van noodzakelijke wijzigingen van deze Overeenkomst, waaraan derde landen moeten voldoen om tot de Overeenkomst te kunnen toetreden.

6. Het Gemengd Comité werkt op basis van consensus.

ARTIKEL 19

Arbitrage

1. Geschillen met betrekking tot de toepassing of uitlegging van deze Overeenkomst die niet ontstaan in het kader van artikel 20 of Bijlage 2 en die niet door een bijeenkomst van het Gemengd Comité worden opgelost, kunnen, indien de Partijen dit overeenkomen, voor beslechting worden verwezen naar een persoon of orgaan. Indien de Partijen hierover geen overeenstemming bereiken, wordt het geschil op verzoek van één van beide Partijen aan arbitrage onderworpen overeenkomstig de hieronder omschreven procedures.

2. Tenzij de Partijen anders overeenkomen, wordt de arbitrage uitgevoerd door een als volgt samen te stellen scheidsgerecht van drie scheidsrechters:

a) Binnen 20 dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke Partij een scheidsrechter. Binnen 45 dagen na hun benoeming wijzen deze twee scheidsrechters gezamenlijk een derde scheidsrechter aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal fungeren.

b) Indien een Partij verzuimt een scheidsrechter te benoemen, of indien de derde scheidsrechter niet wordt benoemd overeenkomstig paragraaf a., kan een Partij de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken de nodige scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen binnen 30 dagen na ontvangst van het desbetreffend verzoek. Indien de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie een onderdaan is van de Verenigde Staten of van een lidstaat, verricht de vicevoorzitter van die Raad met de meeste anciënniteit die niet om die reden ongeschikt wordt geacht, de benoeming(en).

3. Tenzij anders overeengekomen, bepaalt het scheidsgerecht de grenzen van zijn rechtsbevoegdheid overeenkomstig deze Overeenkomst en stelt het zijn procedureregels vast. Op verzoek van een Partij kan het scheidsgerecht nadat het is samengesteld, de andere Partij vragen om in afwachting van de einduitspraak van het scheidsgerecht, voorlopige verlichtende maatregelen te nemen. Op last van het scheidsgerecht of op verzoek van een Partij wordt uiterlijk 15 dagen nadat het scheidsgerecht volledig is samengesteld een vergadering belegd waarop het scheidsgerecht de precieze scheidsrechterlijk te regelen kwesties en de terzake te volgen procedures bepaalt.

4. Tenzij anders overeengekomen of op last van het scheidsgerecht

a) wordt de verklaring van eis ingediend binnen 30 dagen na het tijdstip waarop het scheidsgerecht volledig is samengesteld en wordt de verklaring van verweer 40 dagen daarna ingediend. Een eventuele repliek van de eiser dient binnen 15 dagen na de indiening van de verklaring van verweer te worden ingediend. Een eventuele repliek van de verweerder moet uiterlijk 15 dagen later worden ingediend.

b) Het scheidsgerecht houdt een hoorzitting op verzoek van een Partij of kan op eigen initiatief een hoorzitting houden binnen 15 dagen na het deponeren van de laatste repliek.

5. Het scheidsgerecht tracht binnen 30 dagen na afloop van de hoorzitting of, indien er geen hoorzitting is gehouden, binnen 30 dagen na indiening van de laatste repliek een schriftelijke beslissing te nemen. De beslissing van de meerderheid van het scheidsgerecht prevaleert.

6. De Partijen kunnen binnen 10 dagen nadat de beslissing is genomen om toelichting ervan verzoeken; toelichtingen worden binnen 15 dagen na het verzoek gegeven.

7. Indien het scheidsgerecht oordeelt dat deze Overeenkomst is geschonden en de verantwoordelijke Partij de schending niet ongedaan maakt of niet binnen 40 dagen na kennisgeving van de beslissing van het scheidsgerecht tot overeenstemming komt met de andere Partij over een voor beiden bevredigende oplossing, kan de andere Partij de toepassing van vergelijkbare, uit deze Overeenkomst voortvloeiende voordelen opschorten totdat de Partijen overeenstemming hebben bereikt over een oplossing van het geschil. Geen enkele bepaling van dit lid mag worden aangewend als beperking van het recht van een Partij om proportionele maatregelen te nemen overeenkomstig het internationaal recht.

8. De kosten van het scheidsgerecht, waaronder de honoraria en kosten van de scheidsrechters, worden gelijkelijk door de Partijen gedeeld. Eventuele kosten die zijn gemaakt door de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of door een vicevoorzitter van die Raad in verband met de procedures van lid 2, sub b), van dit artikel worden ook als kosten van het scheidsgerecht beschouwd.

ARTIKEL 20

Mededinging

1. De Partijen erkennen dat mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op de transatlantische markt belangrijk is ter bevordering van de doelstellingen van deze Overeenkomst en bevestigen dat zij hun respectieve mededingingsregels toepassen ter bescherming en bevordering van de mededinging in het algemeen en niet van individuele concurrenten.

2. De Partijen erkennen dat er met betrekking tot de toepassing van hun respectieve mededingingsregels op de internationale luchtvaart verschillen kunnen ontstaan die van invloed zijn op de transatlantische markt en dat de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op die markt kan worden gestimuleerd door die verschillen zo klein mogelijk te maken.

3. De Partijen erkennen dat samenwerking tussen hun respectieve mededingingsautoriteiten de mededinging op markten helpt bevorderen, de totstandkoming van onderling verenigbare regelgeving kan bevorderen en de verschillen in benadering bij hun respectieve concurrentiebeoordelingen van overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen tot een minimum kan beperken. Derhalve bevorderen de Partijen deze samenwerking zoveel mogelijk, daarbij rekening houdend met de verschillende verantwoordelijkheden, bevoegdheden en procedures van de autoriteiten overeenkomstig Bijlage 2.

4. Het Gemengd Comité wordt jaarlijks geïnformeerd over de resultaten van de samenwerking in het kader van Bijlage 2.

## ARTIKEL 21

### Tweede fase van de onderhandelingen

1. De Partijen hebben dezelfde doelstellingen, namelijk de toegang tot markten openen, de voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan optimaliseren, alsook investeringen vergemakkelijken teneinde beter de realiteit van een mondiale luchtvaartindustrie te weerspiegelen, het transatlantische luchtvervoerssysteem versterken en een kader vaststellen dat andere landen zal aanmoedigen hun eigen markten voor luchtvaartdiensten open te stellen. Met het oog op een vlot verloop van de volgende fase beginnen de Partijen de onderhandelingen uiterlijk 60 dagen na de datum van voorlopige toepassing van deze Overeenkomst.

2. Daartoe dienen de volgende punten, die voor één Partij of voor beide Partijen van prioritair belang zijn, op de agenda van de onderhandelingen in de tweede fase te worden geplaatst:

a) verdere liberalisering van de verkeersrechten;

b) meer mogelijkheden voor buitenlandse investeringen;

c) effect van milieumaatregelen en beperkingen van de infrastructuur op de uitoefening van verkeersrechten;

d) verdere toegang tot door de overheid gefinancierd luchtvervoer; en

e) levering van vliegtuigen met bemanning.

3. De Partijen toetsen hun vooruitgang op weg naar een tweedefaseovereenkomst uiterlijk 18 maanden na de datum waarop de onderhandelingen overeenkomstig lid 1 moeten aanvangen. Indien de Partijen binnen twaalf maanden na begin van de toetsing geen tweedefaseovereenkomst hebben bereikt, behoudt iedere Partij zich daarna het recht voor de in deze Overeenkomst vastgestelde rechten op te schorten. De opschorting treedt pas in werking na de start van het verkeersseizoen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, dat op zijn vroegst twaalf maanden na de datum van kennisgeving van de opschorting begint.

ARTIKEL 22

Verhouding tot andere overeenkomsten

1. Gedurende de periode van voorlopige toepassing overeenkomstig artikel 25 van deze Overeenkomst worden de in deel 1 van Bijlage 1 vermelde bilaterale overeenkomsten opgeschort, uitgezonderd het bepaalde in deel 2 van Bijlage 1.

2. Bij inwerkingtreding overeenkomstig artikel 26 van deze Overeenkomst komt deze Overeenkomst in de plaats van de in deel 1 van Bijlage 1 vermelde bilaterale overeenkomsten, uitgezonderd het bepaalde in deel 2 van Bijlage 1.

3. Indien de Partijen partij worden in een multilaterale overeenkomst of een besluit van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of een andere internationale organisatie bekrachtigen dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst met het oog daarop moet worden herzien.

ARTIKEL 23

Beëindiging

Een Partij kan te allen tijde de andere Partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk mededelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Een zodanige mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Deze Overeenkomst houdt op te bestaan om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie dat loopt een jaar na de datum van schriftelijke mededeling van de beëindiging, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de Partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

ARTIKEL 24

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 25

Voorlopige toepassing

Hangende de inwerkingtreding overeenkomstig artikel 26:

1) komen de Partijen overeen de Overeenkomst toe te passen met ingang van 30 maart 2008;

2) kan een Partij te allen tijde de andere Partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk mededelen dat zij besloten heeft de Overeenkomst niet langer toe te passen. In dat geval eindigt de toepassing om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Luchtvaartorganisatie (IATA) dat loopt een jaar na de datum van schriftelijke mededeling, tenzij deze mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de Partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn verstreken is.

ARTIKEL 20

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de Partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid. Bij deze uitwisseling bezorgt de Verenigde Staten de aan de Europese Gemeenschap en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota bij de Europese Gemeenschap en de Europese Gemeenschap bezorgt de diplomatieke nota of nota's van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten bij de Verenigde Staten. De diplomatieke nota of nota's van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten bevatten mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel, de vijfentwintigste april 2007 en te Washington, de dertigste april 2007, in tweevoud.

BIJLAGE 1

**Deel 1**

Zoals bepaald in artikel 22 van deze Overeenkomst worden de volgende bilaterale overeenkomsten tussen de Verenigde Staten en de lidstaten opgeschort of vervangen door deze Overeenkomst:

a. De Republiek Oostenrijk: overeenkomst inzake luchtdiensten, ondertekend te Wenen op 16 maart 1989; gewijzigd op 14 juni 1995.

b. Het Koninkrijk België: luchtvervoersovereenkomst, gesloten door uitwisseling van nota's te Washington op 23 oktober 1980; gewijzigd op 22 september en 12 november 1986; gewijzigd op 5 november 1993 en 12 januari 1994.

(wijziging op 5 september 1995 (voorlopig toegepast)).

c. De Republiek Bulgarije: overeenkomst inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart, ondertekend te Sofia op 24 april 1991.

d. De Tsjechische Republiek: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Praag op 10 september 1996; gewijzigd op 4 juni 2001 en op 14 februari 2002.

e. Het Koninkrijk Denemarken: overeenkomst met betrekking tot luchtvervoersdiensten, tot stand gebracht door uitwisseling van nota's te Washington op 16 december 1944; gewijzigd op 6 augustus 1954; gewijzigd op 16 juni 1995.

f. De Republiek Finland: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Helsinki op 29 maart 1949; daarop betrekking hebbend protocol, ondertekend op 12 mei 1980; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1949 en het protocol van 1980, gesloten op 9 juni 1995.

g. De Franse Republiek: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Washington op 18 juni 1998; gewijzigd op 10 oktober 2000; gewijzigd op 22 januari 2002.

h. De Duitse Bondsrepubliek: luchtvervoersovereenkomst en uitwisseling van nota's, ondertekend te Washington op 7 juli 1955; gewijzigd op 25 april 1989.

(daarop betrekking hebbend protocol gesloten op 1 november 1978; daarop betrekking hebbende overeenkomst, gesloten op 24 mei 1994; protocol tot wijziging van de overeenkomst van 1955, gesloten op 23 mei 1996; overeenkomst tot wijziging van het protocol van 1996, gesloten op 10 oktober 2000 (allemaal voorlopig toegepast)).

i. De Helleense Republiek: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Athene op 31 juli 1991; verlengd tot 31 juli 2007 door de uitwisseling van nota's van 22 en 28 juni 2006.

j. De Republiek Hongarije: luchtvervoersovereenkomst en memorandum van overeenstemming, ondertekend te Boedapest op 12 juli 1989; verlengd tot 12 juli 2007 door de uitwisseling van nota's van 11 en 20 juli 2006.

k. Ierland: overeenkomst met betrekking tot luchtvervoersdiensten, tot stand gebracht door uitwisseling van nota's te Washington op 3 februari 1945; gewijzigd op 25 januari 1988 en 29 september 1989; gewijzigd op 25 juli en 6 september 1990.

(Memorandum van overleg, ondertekend te Washington op 28 oktober 1993 (voorlopig toegepast)).

l. De Italiaanse Republiek: luchtvervoersovereenkomst, met memorandum en uitwisseling van nota's, ondertekend te Rome op 22 juni 1970; gewijzigd op 25 oktober 1988; daarop betrekking hebbend memorandum van overeenstemming, ondertekend op 27 september 1990; wijziging van de overeenkomst van 1970 en het memorandum van overeenstemming van 1990, gesloten op 22 november en 23 december 1991; wijziging van de overeenkomst van 1970 en het memorandum van overeenstemming van 1990, gesloten op 30 mei en 21 oktober 1997; overeenkomst ter aanvulling van de overeenkomst van 1970, gesloten op 30 december 1998 en 2 februari 1999.

(Protocol tot wijziging van de overeenkomst van 1970, gewijzigd op 6 december 1999 (voorlopig toegepast)).

m. Het Groothertogdom Luxemburg: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Luxemburg op 19 augustus 1986; gewijzigd op 6 juni 1995; gewijzigd op 13 en 21 juli 1998.

n. Malta: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Washington op 12 oktober 2000.

o. Het Koninkrijk der Nederlanden: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Washington op 3 april 1957; protocol tot wijziging van de overeenkomst van 1957, gesloten op 31 maart 1978; wijziging van het protocol van 1978, gesloten op 11 juni 1986; wijziging van de overeenkomst van 1957, gesloten op 13 oktober en 22 december 1987; wijziging van de overeenkomst van 1957, gesloten op 29 januari en 13 maart 1992; wijziging van de overeenkomst van 1957 en het protocol van 1978, gesloten op 14 oktober 1992.

p. De Republiek Polen: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Warschau op 16 juni 2001.

q. De Portugese Republiek: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Lissabon op 30 mei 2000.

r. Roemenië: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Washington op 15 juli 1998.

s. De Slowaakse Republiek: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Bratislava op 22 januari 2001.

t. Het Koninkrijk Spanje: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Madrid op 20 februari 1973; daarop betrekking hebbende overeenkomst van 20 februari, 31 maart en 7 april 1987; wijziging van de overeenkomst van 1973, gesloten op 31 mei 1989; wijziging van de overeenkomst van 1973, gesloten op 27 november 1991.

u. Het Koninkrijk Zweden: overeenkomst met betrekking tot luchtvervoersdiensten, tot stand gebracht door uitwisseling van nota's te Washington op 16 december 1944; gewijzigd op 6 augustus 1954; gewijzigd op 16 juni 1995.

v. Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland: overeenkomst betreffende luchtdiensten en uitwisseling van brieven, ondertekend te Bermuda op 23 juli 1977; overeenkomst met betrekking tot de vluchttarieven voor de Noord-Atlantische Oceaan, gesloten op 17 maart 1978; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 25 april 1978; overeenkomst tot wijziging en verlenging van de overeenkomst van 1978 met betrekking tot de vluchttarieven voor de Noord-Atlantische Oceaan, gesloten op 2 en 9 november 1978; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 4 december 1980; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 20 februari 1985; overeenkomst tot wijziging van artikel 7, Bijlage 2 en Bijlage 5 van de overeenkomst van 1977, gesloten op 25 mei 1989; overeenkomst betreffende wijzigingen van de overeenkomst van 1977, beëindiging van de arbitrage tussen de VS en het VK betreffende de gebruikersbelastingen op Heathrow Airport en het verzoek om arbitrage dat door het Verenigd Koninkrijk is ingediend in zijn ambassadenota nr. 87 van 13 oktober 1993 en regeling van de zaken die tot deze procedure hebben geleid, gesloten op 11 maart 1994; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 27 maart 1997.

(Regelingen die voorlopig worden toegepast, vervat in het memorandum van overleg van 11 september 1986; regelingen vervat in de uitwisseling van brieven van 27 juli 1990; regelingen vervat in het memorandum van overleg van 11 maart 1991; regelingen vervat in de uitwisseling van brieven van 6 oktober 1994; regelingen vervat in het memorandum van overleg van 5 juni 1995; regelingen vervat in de uitwisseling van brieven van 31 maart en 3 april 2000 (allemaal voorlopig toegepast)).

**Deel 2**

Niettegenstaande deel 1 van deze bijlage blijven voor de gebieden die niet vallen onder de definitie van "grondgebied" in artikel 1 van deze Overeenkomst, de onder e) (Denemarken-Verenigde Staten), g) (Frankrijk-Verenigde Staten), en v) (Verenigd Koninkrijk-Verenigde Staten) van genoemd deel vermelde overeenkomsten van toepassing, onder de daarin neergelegde voorwaarden.

**Deel 3**

Niettegenstaande artikel 3 van deze Overeenkomst hebben Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen niet het recht om naar of vanuit punten in de lidstaten vrachtdiensten te verzorgen die geen deel uitmaken van een de Verenigde Staten bestrijkende dienst, behalve naar of vanuit punten in de Tsjechische Republiek, de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, Malta, de Republiek Polen, de Portugese Republiek en de Slowaakse Republiek.

**Deel 4**

Niettegenstaande andere bepalingen van deze Overeenkomst is dit deel van toepassing op geregeld luchtvervoer en gecombineerde chartervluchten tussen Ierland en de Verenigde Staten met ingang van het begin van het IATA-winterseizoen 2006/2007 tot het einde van het IATA-winterseizoen 2007/2008.

a. i) Iedere Amerikaanse en communautaire luchtvaartmaatschappij mag drie non-stop vluchten tussen de Verenigde Staten en Dublin uitvoeren voor iedere non-stop vlucht die de luchtvaartmaatschappij uitvoert tussen de Verenigde Staten en Shannon. Dit recht op non-stop vluchten van/naar Dublin is gebaseerd op een over de gehele overgangsperiode van drie seizoenen genomen vluchtgemiddelde. Een vlucht wordt geacht een non-stop vlucht van/naar Dublin of een non-stop vlucht van/naar Shannon te zijn naargelang van het eerste punt van binnenkomst in, of het laatste punt van vertrek uit Ierland.

ii) Het voorschrift met betrekking tot de vluchten op Shannon onder punt a, sub i), van dit deel vervalt indien een luchtvaartmaatschappij een geregelde of charterdienst in beide richtingen opent tussen Dublin en de Verenigde Staten, zonder dat zij gedurende de overgangsperiode gemiddeld ten minste één non-stop vlucht naar Shannon verricht voor drie non-stop vluchten naar Dublin.

b. Wat de diensten tussen de Verenigde Staten en Ierland betreft, mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen uitsluitend vliegen op Boston, New York, Chicago, Los Angeles en drie andere punten in de Verenigde Staten die, na keuze of wijziging, aan de Verenigde Staten moeten worden medegedeeld. Genoemde diensten mogen verlopen via tussenliggende punten in andere lidstaten of in derde landen.

c. Code sharing tussen Ierland en de Verenigde Staten wordt uitsluitend toegestaan via andere punten in de Europese Gemeenschap. Andere code-sharingregelingen worden in overweging genomen volgens de beginselen van hoffelijkheid en wederkerigheid.

---

BIJLAGE 2

Betreffende

Samenwerking met betrekking tot mededingingskwesties in de luchtvervoerssector

Artikel 1

De samenwerking als uiteengezet in deze bijlage wordt ten uitvoer gelegd door het Department of Transportation van de Verenigde Staten van Amerika en de Commissie van de Europese Gemeenschappen (hierna "de Deelnemers" genoemd) in het kader van hun respectieve functies met betrekking tot de behandeling van mededingingskwesties in de luchtvervoerssector waarbij de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap betrokken zijn.

Artikel 2

Doel

Het doel van deze samenwerking is:

1. Verbetering van wederzijds begrip van de toepassing door de Deelnemers van de wetten, procedures en praktijken in het kader van hun respectieve mededingingsregels ter bevordering van de mededinging in de luchtvervoerssector;

2. Bevordering van begrip tussen de Deelnemers wat betreft de invloed die de ontwikkelingen in de luchtvervoerssector hebben op de mededinging op de internationale luchtvaartmarkt;

3. Beperking van de kans op conflicten bij de toepassing, door de Deelnemers, van hun respectieve mededingingsregels op overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen die van invloed zijn op de transatlantische markt; en

4. Bevordering van verenigbare regulerende benaderingen van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen door een beter begrip van de methoden, analysetechnieken, met inbegrip van een omschrijving van de desbetreffende markt(en) en analyse van de mededingingseffecten, en rechtsmiddelen die de Deelnemers gebruiken bij hun respectieve onafhankelijke concurrentiebeoordelingen.

Artikel 3

Definities

In deze bijlage wordt onder "mededingingsregels" verstaan de wetten, procedures en praktijken die gelden bij de uitoefening, door de Deelnemers, van hun respectieve functies bij de beoordeling van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen tussen luchtvaartmaatschappijen op de internationale markt. Wat de Europese Gemeenschap betreft, gaat het hierbij onder meer om de artikelen 81, 82 en 85 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en de bepalingen tot uitvoering ervan overeenkomstig genoemd Verdrag, alsmede alle wijzigingen daarvan. Wat het Department of Transportation betreft, gaat het hierbij onder meer om de paragrafen 41308, 41309 en 41720 van Titel 49 van de United States Code en de dienovereenkomstige uitvoeringsbepalingen en wettelijke precedenten.

Artikel 4

Samenwerkingsgebieden

Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 5, lid 1, sub a) en sub b), omvat de samenwerking tussen de Deelnemers onder meer het volgende:

1) In principe halfjaarlijkse bijeenkomsten van vertegenwoordigers van de Deelnemers, onder wie mededingingsdeskundigen, ter bespreking van ontwikkelingen in de luchtvervoerssector, mededingingsbeleidskwesties van wederzijds belang en analytische benaderingen van de toepassing van het mededingingsrecht op de internationale luchtvaart, in het bijzonder op de transatlantische markt. Bovengenoemde besprekingen kunnen leiden tot een beter inzicht in de respectieve benaderingen van mededingingskwesties door de Deelnemers, met inbegrip van bestaande gemeenschappelijke punten, en tot grotere verenigbaarheid van deze benaderingen, met name wat betreft overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen.

2) Overleg tussen de Deelnemers op elk willekeurig tijdstip, na wederzijdse overeenstemming of op verzoek van een Deelnemer, over met deze bijlage verband houdende zaken, ook over specifieke gevallen.

3) Iedere Deelnemer kan naar believen vertegenwoordigers van andere overheidsinstanties uitnodigen om, in voorkomend geval, deel te nemen aan bijeenkomsten of overleg overeenkomstig paragraaf 1 of paragraaf 2 van dit artikel.

4) Tijdige kennisgeving van onderstaande procedures of zaken die naar het oordeel van de kennisgevende Deelnemer ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor de mededingingsbelangen van de andere Deelnemer:

a. Wat het Department of Transportation betreft: i) procedures voor de beoordeling van aanvragen tot goedkeuring van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen tussen luchtvaartmaatschappijen op het gebied van internationaal luchtvervoer, in het bijzonder met het oog op antitrustimmuniteit voor volgens het recht van de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap opgerichte luchtvaartmaatschappijen, en ii) ontvangst door het Department of Transportation van een joint venture-overeenkomst overeenkomstig paragraaf 41720 van Titel 49 van de United States Code; en

b. Wat de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreft: i) procedures voor de toetsing van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen tussen luchtvaartmaatschappijen op het gebied van internationaal luchtvervoer, in het bijzonder met het oog op allianties en andere samenwerkingsovereenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen die zijn opgericht volgens het recht van de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap, en ii) overweging van individuele of collectieve ontheffingen van de mededingingsregels van de Europese Unie.

5) Kennisgeving van de beschikbaarheid, en van voor die beschikbaarheid geldende voorwaarden, van in elektronische vorm of op andere wijze bij een Deelnemer opgeslagen informatie en gegevens die naar het oordeel van die Deelnemer belangrijke implicaties kunnen hebben voor de mededingingsbelangen van de andere Deelnemer; en

6) Kennisgeving van andere activiteiten in verband met het mededingingsbeleid op luchtvervoersgebied, wanneer de kennisgevende Deelnemer dit passend acht.

Artikel 5

Gebruik en onthulling van informatie

1) Niettegenstaande enige andere bepaling in deze bijlage wordt van geen van beide Deelnemers verwacht dat zij de andere Deelnemer informatie verschaffen indien onthulling van deze informatie aan de vragende Deelnemer:

a. door wetten, voorschriften of praktijken van de Deelnemer die deze informatie bezit, wordt verboden; of

b. niet zou stroken met wezenlijke belangen van de Deelnemer die de informatie bezit.

2) Iedere Deelnemer bewaart zoveel mogelijk de vertrouwelijkheid van alle informatie die hem in vertrouwen door de andere Deelnemer in het kader van deze bijlage is verschaft en verzet zich tegen ieder verzoek om onthulling van deze informatie aan een derde Partij die niet door de Deelnemer die de informatie verschaft gemachtigd is om de informatie te ontvangen. Iedere Deelnemer waarschuwt systematisch de andere Deelnemer wanneer informatie waarvan uitwisseling tijdens besprekingen of op enige andere wijze wordt voorgesteld, mogelijkerwijs tijdens een openbare procedure moet worden onthuld.

3) Indien een Deelnemer overeenkomstig deze bijlage aan de andere Deelnemer vertrouwelijke informatie verschaft voor de in artikel 2 vermelde doelen, mag die informatie door de ontvangende Deelnemer alleen voor die doelen worden gebruikt.

**Artikel 6**

Tenuitvoerlegging

1) Iedere Deelnemer benoemt een vertegenwoordiger die verantwoordelijk is voor de coördinatie van de in het kader van deze bijlage vastgestelde activiteiten.

2) Deze bijlage en alle in het kader daarvan door een Deelnemer ondernomen activiteiten zijn bedoeld om

a. slechts in zoverre te worden uitgevoerd als strookt met alle voor die Deelnemer geldende wetten, voorschriften en praktijken; en

b. tussen de Europese Gemeenschappen en de regering van de Verenigde Staten van Amerika betreffende de toepassing van hun mededingingsrecht.

---

BIJLAGE 3

Betreffende

door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer

Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht passagiers en vracht te vervoeren op geregelde en chartervluchten waarvoor een civiel departement, agentschap of instantie van de regering van de VS 1) het vervoer verkrijgt voor zichzelf of ter uitvoering van een regeling waarbij de betaling wordt verricht door de regering of met ter beschikking van de regering gestelde gelden, of 2), zonder terugbetaling, het vervoer verzorgt naar of voor een ander land, of voor een internationale of andersoortige organisatie, en dat vervoer plaatsvindt a) tussen een punt in de Verenigde Staten en een punt in een lidstaat, behalve - uitsluitend wat passagiers betreft - wanneer het gaat om punten waartussen op stedenpaarbasis een tariefovereenkomst geldt, of b) tussen twee punten buiten de Verenigde Staten. Deze alinea is niet van toepassing op vervoer dat wordt verkregen of gefinancierd door de minister van Defensie of de secretaris-generaal van een militair departement.

---

BIJLAGE 4

Betreffende

Andere kwesties in verband met eigendom, investering en zeggenschap

Artikel 1

Eigendom van luchtvaartmaatschappijen van een Partij

1. Onderdanen van een lidstaat of lidstaten mogen aandelen van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij in eigendom hebben, zulks met twee beperkingen. Ten eerste is het verboden dat buitenlandse onderdanen meer dan 25 procent van de aandelen met stemrecht van een onderneming in eigendom hebben. Ten tweede is het verboden dat buitenlandse onderdanen de feitelijke zeggenschap over een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij hebben. Onverminderd de algemene beperking dat buitenlandse onderdanen maximaal 25 procent van de aandelen met stemrecht in eigendom kunnen hebben, wordt:

a. eigendom door onderdanen van een lidstaat of lidstaten van

1) ten hoogste 25 procent van de aandelen met stemrecht; en/of
2) ten hoogste 49,9 procent van alle aandelen

van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij op zich niet beschouwd als zeggenschap over die maatschappij;

en

b. eigendom door onderdanen van een lidstaat of lidstaten van 50 procent of meer van alle aandelen van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij niet beschouwd als zeggenschap over die maatschappij. Dergelijk eigendom wordt per geval beoordeeld.

2. Onderdanen van de VS mogen aandelen van een communautaire luchtvaartmaatschappij in eigendom hebben, zulks met twee beperkingen. Ten eerste moet de luchtvaartmaatschappij in meerderheid de eigendom zijn van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten. Ten tweede moeten die staten en/of onderdanen de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij uitoefenen.

3. Voor de toepassing van artikel 4, punt b), en artikel 5, lid 1, onder b), van deze Overeenkomst worden een staat die op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst lid is van de ECAA en onderdanen van die staat respectievelijk behandeld als een lidstaat en zijn onderdanen. Het Gemengd Comité kan besluiten dat deze bepaling van toepassing is op nieuwe lidstaten van de ECAA en hun onderdanen.

4. Onverminderd lid 2 behouden de Europese Gemeenschap en haar lidstaten zich het recht voor om investeringen die na de ondertekening van deze Overeenkomst worden gedaan door onderdanen van de VS in aandelen met stemrecht van een communautaire luchtvaartmaatschappij te beperken tot een niveau dat gelijkwaardig is aan het niveau dat de Verenigde Staten toestaan met betrekking tot investeringen door buitenlandse onderdanen in Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, een en ander op voorwaarde dat de uitoefening van dat recht in overeenstemming is met het internationaal recht.

Artikel 2

Eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen

1. Geen enkele Partij oefent rechten waarover zij beschikt op grond van overeenkomsten inzake luchtdiensten met een derde land, uit om ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen van dat derde land machtigingen of vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken omdat een wezenlijk deel van de eigendom van die maatschappij bij de andere Partij, haar onderdanen, of bij beide berust.

2. De Verenigde Staten oefenen de rechten waarover zij beschikken op grond van overeenkomsten inzake luchtdiensten, niet uit om ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen van het Vorstendom Liechtenstein, de Zwitserse Confederatie, een staat die op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst lid is van de ECAA, of van een Afrikaanse staat die op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst een "open-skies"-overeenkomst inzake luchtdiensten met de Verenigde Staten toepast, machtigingen of vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken omdat de feitelijke zeggenschap over die maatschappij bij een lidstaat of lidstaten, bij onderdanen van die staat of staten, of bij beide berust.

3. Het Gemengd Comité kan besluiten dat geen enkele Partij de in lid 2 van dit artikel bedoelde rechten mag uitoefenen met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen van een specifiek land of specifieke landen.

Artikel 3

Zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen

1 De in de Europese Gemeenschap geldende regels betreffende eigendom van en zeggenschap over communautaire luchtvaartmaatschappijen zijn momenteel vastgelegd in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen. Krachtens deze verordening zijn de lidstaten bevoegd voor het verlenen van een exploitatievergunning aan een communautaire luchtvaartmaatschappij. De lidstaten passen Verordening (EG) nr. 2407/92 toe in overeenstemming met hun nationale regelgeving en procedures.

2. De in de Verenigde Staten toepasselijke regels zijn momenteel vastgelegd in de paragrafen 40102, (a) (2), 41102 en 41103 van Titel 49 van de United States Code, waarin wordt gesteld dat de door het Department of Transportation aan een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij uitgereikte vergunningen - ongeacht of het gaat om een certificaat, een vrijstelling of een vergunning voor pendelvluchten - om als gewone luchtvaartmaatschappij luchtvervoer te verzorgen, uitsluitend mogen worden gehouden door onderdanen van de Verenigde Staten in de zin van paragraaf 40102 (a) (15) van Titel 49 van de United States Code. Krachtens deze paragraaf moeten de voorzitter en tweederde van de leden van de raad van bestuur en andere leidinggevende personeelsleden van een onderneming onderdanen van de VS zijn, moet ten minste 75 procent van de aandelen met stemrecht eigendom zijn van onderdanen van de VS en moet de feitelijke zeggenschap over de onderneming worden uitgeoefend door onderdanen van de VS. Aan dit vereiste moet eerst door de aanvrager en vervolgens door de Amerikaanse vergunninghoudende luchtvaartmaatschappij worden voldaan.

3. De door elke Partij gevolgde praktijk bij het toepassen van haar wet- en regelgeving is omschreven in het aanhangsel bij deze bijlage.

---

Aanhangsel bij Bijlage 4

1. In de Verenigde Staten moeten alle aanvragen van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen tot het verkrijgen van een certificaat, vrijstelling of vergunning voor pendelvluchten vergezeld gaan van nationaliteitsbewijzen. De oorspronkelijke aanvraag van een vergunning wordt op een officiële openbare rol geplaatst en in het openbaar behandeld samen met de door de aanvrager en andere belanghebbende partijen ingediende stukken. Het Ministerie van Vervoer (Department of Transportation (DoT)) neemt een definitieve beslissing aan de hand van een bevelschrift dat gebaseerd is op het officiële openbare verslag van de zaak, met inbegrip van de stukken die vertrouwelijk zijn behandeld. Een zaak betreffende "continuing fitness" (duurzame deugdelijkheid) kan door het DoT informeel worden behandeld of in gereedheid worden gebracht voor rolprocedures die vergelijkbaar zijn met die voor oorspronkelijke verzoeken.

2. De besluiten van het DoT zijn gebaseerd op een aantal uiteenlopende precedenten die onder meer een weerspiegeling vormen van de veranderende aard van de financiële markten en investeringsstructuren, en de bereidheid van het DoT om nieuwe benaderingen van buitenlandse investeringen, die in overeenstemming zijn met de Amerikaanse wetgeving, in overweging te nemen. Het DoT werkt samen met de aanvragers om de voorgestelde investeringsvormen te beoordelen en hen bij te staan bij het opstellen van transacties die volledig in overeenstemming zijn met de nationaliteitswetgeving van de VS, en de aanvragers plegen regelmatig overleg met personeelsleden van het DoT alvorens hun aanvragen op te stellen. Medewerkers van het DoT kunnen op enig tijdstip voor de aanvang van een officiële procedure nationaliteitskwesties of andere aspecten van de voorgestelde transactie bespreken en, in voorkomend geval, voorstellen doen met betrekking tot alternatieven die ervoor zorgen dat de voorgestelde transactie voldoet aan de in de VS geldende nationaliteitsvereisten.

3. Het DoT houdt zowel bij zijn besluiten inzake oorspronkelijke nationaliteit en deugdelijkheid als bij die betreffende de continuïteit ervan rekening met het geheel van omstandigheden die een invloed hebben op de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, en precedenten bij het DoT hebben het mogelijk gemaakt de aard van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Verenigde Staten en het land of de landen van herkomst van de buitenlandse investeerders te beoordelen. In het kader van deze Overeenkomst zal het DoT investeringen door EU-onderdanen ten minste even gunstig behandelen als investeringen door onderdanen van partners in bilaterale of multilaterale "open-skies"-overeenkomsten.

4. Wat de Europese Unie betreft, wordt in artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 2407/92 gesteld dat de Europese Commissie, die optreedt op verzoek van een lidstaat, onderzoekt of aan de voorwaarden van artikel 4 is voldaan en indien nodig een besluit neemt. De Commissie moet ervoor zorgen dat die besluiten worden genomen in overeenstemming met de procedurele rechten, daaronder begrepen het recht van de belanghebbende partijen om tijdig te worden gehoord, die door het Europees Hof van Justitie als algemene beginselen van de communautaire wetgeving worden erkend.

5. Elke Partij zorgt er bij de toepassing van haar wet- en regelgeving voor dat transacties die investeringen door onderdanen van de andere Partij in een van haar luchtvaartmaatschappijen inhouden, billijk en vlot worden beoordeeld.

---

BIJLAGE 5

Betreffende

Franchising en branding

1. De luchtvaartmaatschappijen van de Partijen mogen niet worden belet om franchise- of brandingovereenkomsten te sluiten, daaronder begrepen het vaststellen van voorwaarden inzake merkbescherming en aangelegenheden in verband met de exploitatie, mits zij met name voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving inzake zeggenschap; het vermogen van de luchtvaartmaatschappij om buiten de franchise te bestaan, niet in gevaar wordt gebracht; de overeenkomst niet ertoe leidt dat een buitenlandse luchtvaartmaatschappij cabotageactiviteiten gaat verrichten; en de toepasselijke regelgeving, zoals bepalingen inzake consumentenbescherming, daaronder begrepen die betreffende de bekendmaking van de naam van de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert, in acht wordt genomen. Zolang aan deze vereisten wordt voldaan, zijn nauwe zakelijke betrekkingen en samenwerkingsregelingen tussen de luchtvaartmaatschappijen van de Partijen en buitenlandse ondernemingen toegestaan en zal elk van de volgende individuele aspecten, onder andere, van een franchise- of brandingovereenkomst - behalve in uitzonderlijke omstandigheden - op zich geen zeggenschapskwestie doen ontstaan:

   a) het gebruiken en tonen van een specifiek merk of handelsmerk van een franchisegever, met inbegrip van bepalingen betreffende het geografisch gebied waarin het merk of handelsmerk mag worden gebruikt;

   b) het tonen van de kleuren en het logo van het merk van de franchisegever op de luchtvaartuigen van de franchisenemer, daaronder begrepen het duidelijk tonen van het merk, handelsmerk, logo of soortgelijke identificatie op zijn luchtvaartuigen en de uniformen van zijn personeel;

c) het gebruiken en tonen van het merk, handelsmerk of logo op of samen met de luchthavenfaciliteiten en -apparatuur van de franchisenemer;

d) het handhaven van de voor marketingdoeleinden opgestelde normen inzake klantenservice;

e) het handhaven van de normen inzake klantenservice die zijn opgesteld ter bescherming van de integriteit van het franchisemerk;

f) het verlenen van vergunningsrechten onder gangbare commerciële voorwaarden;

g) voorzien in deelname aan "frequent-flyer"-programma's, daaronder begrepen de toename van de voordelen; en

h) in de franchise- of brandingovereenkomst bepalen dat de franchisegever en de franchisenemer het recht hebben de overeenkomst te beëindigen en het merk terug te trekken, op voorwaarde dat onderdanen van de Verenigde Staten of de lidstaten de zeggenschap van respectievelijk de Amerikaanse of de communautaire luchtvaartmaatschappij blijven uitoefenen.

2. Franchise- en brandingovereenkomsten staan los van, maar kunnen bestaan naast codesharingovereenkomsten, waarin wordt geëist dat de Partijen aan beide luchtvaartmaatschappijen het vereiste gezag moeten verlenen, zoals is bepaald in artikel 10, lid 7, van deze Overeenkomst.

---

**Gezamenlijke verklaring**

De vertegenwoordigers van de Verenigde Staten en van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten hebben bevestigd dat de Overeenkomst inzake luchtvervoer die op 2 maart 2007 in Brussel is geparafeerd en waarvan de ondertekening is gepland op 30 april 2007, in andere talen moet worden geauthentiseerd, overeenkomstig ofwel de desbetreffende briefwisseling, vóór de ondertekening van de overeenkomst ofwel, bij besluit van het Gemengd Comité, na de ondertekening van de overeenkomst.

Deze gezamenlijke verklaring vormt een integrerend deel van de Overeenkomst inzake luchtvervoer.

Voor de Verenigde Staten:

[John Byerly]

Datum: 18 april 2007-04-23

Voor de Europese Gemeenschap
en haar lidstaten, *ad referendum*

[Daniel Calleja]

Datum: 18 april 2007

За Република България



Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien



Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

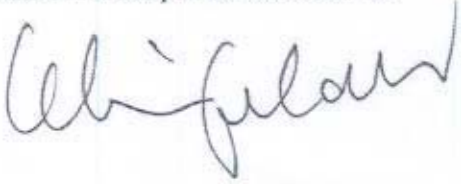
Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



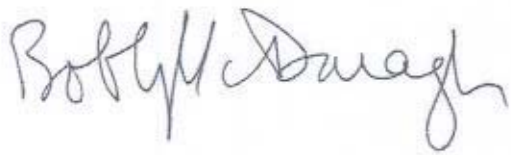
Por el Reino de España



Pour la République française



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A Magyar Köztársaság részéről



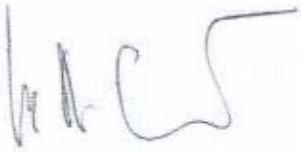
Ghal Malta



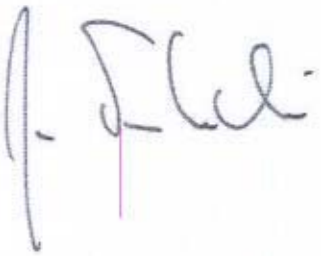
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

За Европейската общност
For the European Community
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
az Európai Közösség részéről
Għall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar

For the United States of America

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test precedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-oriġinal ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożoną w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
Bruselas,
Brusel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì',
Briselē,
Briuselis,
Brüsszel,
Brussel, il
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

14 MAI 2007

За Генералния секретар/Висш представител на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General/Alto Representante del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka/vysokého představitele Rady Evropské unie
For Generalsekretæren/højtstående repræsentant for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri/kõrge esindaja nimel
Για το Γενικό Γραμματέα/Ύπατο Εκπρόσωπο του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General/High Representative of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général/Haut représentant du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale/Alto Rappresentante del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Ģenerālsekretāra/Augstā pārstāvja vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus/vyriausiojo įgaliotinio vardu
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára/főképviselője részéről
Għas-Segretarju Ġenerali/Rappreżentant Għoli tal-Kunsill ta' l-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal/Hoge Vertegenwoordiger van de Raad van de Europese Unie
W imieniu Sekretarza Generalnego/Wysokiego Przedstawiciela Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral/Alto Representante do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General/Înaltul Reprezentant al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka/vysokého splnomocnenca Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja/visokega predstavnika Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin/korkean edustajan puolesta
På generalsekreteraren/högé representantens för Europeiska unionens råd vägnar

K. GRETSCHMANN
Directeur Général