



stuk **1874** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 17 januari 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	13
Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen	17
Advies van de Raad van State	27
Ontwerp van decreet	33
Bijlage: Tekst van de akte in het Nederlands	37

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING**1. Het belang van de luchtvaart**

In de mededeling over ‘het externe luchtvaartbeleid van de Europese Unie (EU) – de aanpak van toekomstige uitdagingen’¹, wijst de Europese Commissie op de fundamentele rol die de luchtvaart speelt in de Europese economie, zowel voor de burgers als voor het bedrijfsleven. De luchtvaartsector verschaft werk aan 5,1 miljoen mensen en draagt 365 miljard euro of 2,4% bij tot het Europese bruto binnenlands product (bbp). Door historische hinderpalen uit de weg te ruimen, heeft de EU in de laatste twee decennia de gefragmenteerde nationale luchtvaartmarkten hervormd en geïntegreerd in de grootste en meest open regionale luchtvaartmarkt ter wereld.

2. Het ontstaan van het extern luchtvaarbeleid van de Europese Unie

De ontwikkeling van een extern luchtvaarbeleid was een logisch gevolg van de oprichting van de interne markt en de vaststelling van de bijhorende gemeenschappelijke regels. Een belangrijke mijlpaal was het ‘open skies’-arrest van het Hof van Justitie van de Unie.

In juni 2003 werd de Europese Commissie gemachtigd om onderhandelingen te openen over een uitgebreide luchtvervoerovereenkomst met de Verenigde Staten (VS) en over ‘horizontale’ overeenkomsten met andere landen, teneinde de bilaterale overeenkomsten van de EU-lidstaten in overeenstemming te brengen met de EU-wetgeving.

De Raad van de Europese Unie stemde in juni 2005 in met drie belangrijke ‘pijlers’ van een extern luchtvaartbeleid. Eén van die pijlers is de ontwikkeling van een ruimere gemeenschappelijke luchtvaartruimte op basis van een parallel proces van geleidelijke marktopening en overeenstemming van de regelgeving met de EU-luchtvaartregelgeving.

3. De Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte

De Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte ging al van start in 1993 toen de meest geavanceerde integratie van derde landen in het luchtvervoersbeleid van de Europese Gemeenschap (EG), thans de Europese Unie (EU), werd verwezenlijkt in het kader van de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER). Het resultaat is dat Noorwegen, IJsland en Liechtenstein op gelijke voet als de EU-lidstaten deelnemen aan de interne luchtvaartmarkt. Ook met Zwitserland is een hoge graad van integratie bereikt dankzij een specifieke luchtvervoerovereenkomst uit 2002. Andere landen werden uitgenodigd om aan het project deel te nemen.

De EU streeft ernaar de Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte verder te ontwikkelen op basis van twee belangrijke concepten: dat van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt en dat van de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst.

Het concept van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt wordt toegepast met betrekking tot de landen die al bij het pan-Europese institutionele kader voor de luchtvaart zijn betrokken, zoals de landen van de Westelijke Balkan, en die begonnen zijn met hun regelgeving in overeenstemming te brengen met de EU-regels via deelname aan organisaties als Eurocontrol.

¹ COM(2012) 556.

De Europese Commissie kent aan die landen een hoge prioriteit toe wegens economische en luchtvaartpolitieke redenen, maar ook als sectorale bijdrage aan het nabuurschapsbeleid van de EU. Het uiteindelijke doel is de EU en haar partners langs haar oostelijke en zuidelijke grenzen samen te brengen teneinde dezelfde marktregels te delen.

Het luchtvaartbeleid van de EU ten aanzien van partnerlanden is gebaseerd op een tweeledige agenda. Enerzijds moeten nieuwe marktkansen worden gecreëerd en anderzijds moet een geharmoniseerd regelgevingskader tot stand worden gebracht. Zoals de Europese Commissie al heeft benadrukt in haar mededeling ‘Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap’², is deze tweeledige agenda niet alleen een theoretisch model, maar ook een praktische constructie die het mogelijk maakt de luchtvervoerovereenkomsten af te stemmen op de specifieke kenmerken van een bepaalde situatie.

Partners uit de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte hebben een groot ontwikkelingspotentieel. Luchtvervoer kan een belangrijke katalysator zijn voor het verwezenlijken van dat potentieel.

4. Ontstaan van de overeenkomst

In oktober 1996 verleende de Raad een mandaat aan de Europese Commissie om een multilaterale overeenkomst te sluiten met op dat ogenblik tien kandidaat-lidstaten van de EU, alsook met IJsland en Noorwegen. De onderhandelingen werden in 2002 stopgezet.

Op 10 december 2004 gaf de Raad van Ministers aan de Europese Commissie de toelating om onderhandelingen te openen met acht landen van Zuidoost-Europa en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK). De uitbreiding van het mandaat tot het Balkangebied betekende een belangrijke stap voorwaarts.

De onderhandelingen gingen van start op 31 maart 2005. Na twee plenaire vergaderingen en één ronde van bilaterale gesprekken met de respectieve partnerlanden, bereikten de verdragspartijen op 20 december 2005 overeenstemming over de ontwerptekst. Die tekst was aanzienlijk vereenvoudigd ten opzichte van die over dewelke vanaf 1996 werd onderhandeld. Zo werden bepalingen over mededinging overgeheveld naar de stabilisatie- en associatieovereenkomsten die de EU sloot met de betrokken landen.

Op 9 juni 2006 namen de Raad en de vertegenwoordigers van de EU-lidstaten in het kader van de Raad bijeen, een besluit³ aan inzake de ondertekening en de voorlopige toepassing van de overeenkomst.

5. Doel en belang van de overeenkomst

De EU streeft naar de totstandbrenging van een uitgebreide Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte waarin haar buurlanden worden opgenomen. De Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte strookt met de ruimere doelstellingen van het beleid en is, samen met de uitgebreide luchtvervoerovereenkomsten met belangrijke mondiale partners en horizontale overeenkomsten, een cruciaal onderdeel van dat beleid.

De voorliggende overeenkomst heeft tot doel de buurlanden in Zuidoost-Europa op te nemen in de bestaande interne luchtvaartmarkt van de EU die op het ogenblik van de start van de onderhandelingen bestond uit de toenmalige 25 EU-lidstaten, Noorwegen en IJsland.

² COM(2005) 79.

³ Besluit 2006/682/EG, Publicatieblad L 285 van 16 oktober 2006.

De betrokken landen van Zuidoost-Europa zullen de luchthavenwetgeving van de EU (het ‘acquis van de Europese Unie’) volledig toepassen. Van zodra het acquis volledig ten uitvoer is gelegd, krijgen luchtvaartmaatschappijen van de ECAA vrije toegang tot de uitgebreide Europese interne luchtvaartmarkt. De overeenkomst verleent luchtvaartmaatschappijen van alle partijen toegang tot directe verbindingen tussen hun eigen grondgebied en dat van de andere partijen. Andere rechten zijn gekoppeld aan de afronding van specifieke in de overeenkomst vastgelegde overgangsmaatregelen van de respectieve geassocieerde partijen. Deze regelingen verschillen van partij tot partij.

De overeenkomst zal nieuwe mogelijkheden creëren in een markt die meer dan 500 miljoen inwoners telt. Tezelfdertijd zal de overeenkomst zorgen voor gelijke hoge normen inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart door een uniforme toepassing van regels. De luchtvaarttrafiek zal aanzienlijk toenemen en er zullen ruimere mogelijkheden ontstaan voor het bedrijfsleven en de consumenten, vooral omdat het toerisme een belangrijke groeipool is in de kustgebieden van de betrokken landen. Met zijn groot aantal luchthavens biedt de regio nog verdere groeikansen waardoor betaalbaar luchtvervoer voor steeds meer mensen bereikbaar wordt. Bovendien zal de overeenkomst kapitaalstromen van beide kanten vergemakkelijken door de versoepeling van de in bilaterale overeenkomsten vastgelegde regels inzake eigendom en zeggenschap.

De Europese Commissie stelt in haar mededeling van 1 oktober 2008 over “een Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010 – voortgangsverslag”⁴ dat meer dan twee jaar na de ondertekening van de voorliggende overeenkomst en de Euromediterrane luchtvervoersovereenkomst met Marokko, haar ervaringen met de tenuitvoerlegging van de Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte over het algemeen positief zijn. De overeenkomsten hebben bijgedragen tot snelle veranderingen in de luchtvaartsector van de partnerlanden en tot een stijging van het aantal passagiers en luchtvaartmaatschappijen die op nieuwe routes vliegen.

6. Vlaamse bevoegdheden in de overeenkomst

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”. Punt A van bijlage I over markttoegang en aanvullende rechten vermeldt een aantal besluiten van de EU die van toepassing zijn krachtens de overeenkomst.

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

De ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 (BS 31 december 2003) en 13 maart 2009 (BS 8 april 2009) stellen de luchthavenvergoedingen vast voor respectievelijk de luchthavens van Oostende en Antwerpen. De aangerekende luchthavenvergoedingen (gebruikerslasten) mogen niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat zij voor de lasten wordt aangeslagen.

Punt E van bijlage I over milieubescherming behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II, BWHI, eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

⁴ COM(2008) 596.

Bepaalde verdragsartikelen betreffen een federale bevoegdheid, maar de gewesten moeten op basis van artikel 6, §3, 6°, BWHI, worden betrokken voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en voor de rechten die er betrekking op hebben.

Ook de verdragsartikelen 11 en 12 over de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart vormen een federale bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 6, §4, 4°, BWHI, inzake het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, moeten ook hier de gewesten worden betrokken.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

De overeenkomst telt 34 artikelen en vijf bijlagen.

In de preambule erkennen de verdragspartijen het geïntegreerde karakter van de internationale burgerluchtvaart. Zij wensen een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte tot stand te brengen die is gebaseerd op wederzijdse toegang tot de luchtvervoermarkten en de vrijheid van vestiging, onder gelijke mededingingsvoorwaarden en eerbiediging van dezelfde regels, in het bijzonder met betrekking tot veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale harmonisatie en leefmilieu. De verdragspartijen wijzen op de noodzaak om de regels van de ECAA na te leven, maar zijn er zich van bewust dat zulks niet in één stap kan worden gerealiseerd. De partijen benadrukken ook dat de luchtvaartmaatschappijen niet mogen worden gediscrimineerd bij het verwerven van de toegang tot luchtvervoersinfrastructuur.

Doel en beginselen

Artikel 1 schetst het doel van de overeenkomst: een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte tot stand brengen. De overeenkomst legt de regels vast die tussen de verdragspartijen van toepassing zijn. Deze regels omvatten de bepalingen die zijn opgenomen in de in bijlage I genoemde wetgeving. De verdragsbepalingen zijn van toepassing voor zover zij betrekking hebben op het luchtvervoer of een in bijlage I genoemd aanverwant onderwerp.

Artikel 2 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

Artikel 3 verwijst naar de overname van het relevante acquis door de Balkanlanden, waarbij de nadruk wordt gelegd op de draagwijdte van het dwingend karakter in de zin van het recht van de Unie. Het artikel stelt dat de toepasselijke bepalingen van de besluiten die worden bedoeld of zijn vervat in bijlage I of in beschikkingen van het gemengd comité, de verdragspartijen verbinden en deel uitmaken van of worden opgenomen in hun interne rechtsorde. Een besluit dat overeenstemt met een EG-verordening, wordt opgenomen in de interne rechtsorde van de verdragspartijen. Een met een EG-richtlijn overeenstemmend besluit geeft de overheid van de verdragspartijen de vrijheid om de vorm en wijze van toepassing te kiezen.

Artikel 4 verplicht de verdragspartijen om alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de uitvoering van de overeenkomst te waarborgen. De verdragspartijen mogen evenmin de verwezenlijking van de doelstellingen van de overeenkomst belemmeren.

Artikel 5 stipuleert dat de verdragsbepalingen de betrekkingen tussen de verdragsluitende staten en de landen van de EER niet mogen aantasten. De overeenkomst die het voordeel van de eengemaakte markt uitbreidt tot IJsland en Noorwegen, blijft verder van toepassing voor de bestaande luchtvaartrelaties tussen deze twee landen en de EU-lidstaten.

Non-discriminatie

Artikel 6 verbiedt elke discriminatie op grond van nationaliteit in het kader van de toepassing van de overeenkomst door de verdragspartijen. Dit verbod vloeit voort uit het streven naar de oprichting van een gemeenschappelijk luchtruim, gestoeld op de vrije markttoegang, de vrijheid van vestiging en eerlijke concurrentievoorwaarden.

Recht van vestiging

De artikelen 7 tot 10 bepalen de voorwaarden waaronder de vrijheid van vestiging op het grondgebied van de verdragspartijen is verzekerd. Krachtens deze bepalingen zijn de Europese vervoerders gemachtigd om zich niet alleen te vestigen op het grondgebied van één van de Balkanlanden, maar eveneens op het grondgebied van elke andere lidstaat, teneinde alle verdragspartijen bij deze overeenkomst te bedienen.

Artikel 7 verbiedt beperkingen van de vrijheid van vestiging voor onderdanen van een EU-lidstaat of een ECAA-partner. De vrijheid van vestiging omvat de toegang tot werkzaamheden en de uitoefening daarvan, alsmede de oprichting en het beheer van ondernemingen.

Artikel 8 stelt vennootschappen die zijn opgericht in overeenstemming met de wetgeving van een EU-lidstaat of een ECAA-partner en hun hoofdvestiging binnen de ECAA hebben, gelijk met natuurlijke personen die onderdaan zijn van een EU-lidstaat of een ECAA-partner.

Artikel 9 stelt dat de bepalingen van de artikelen 7 en 8 niet van toepassing zijn op werkzaamheden ter uitoefening van het openbaar gezag op het grondgebied van een verdragspartij. Die bepalingen en de uit hoofde daarvan genomen maatregelen, doen niets af aan de toepasselijkheid van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de verdragspartijen inzake toelating, verblijf en arbeid, of waarbij een bijzondere regeling is vastgesteld voor vreemdelingen die uit hoofde van de openbare orde, de openbare veiligheid en de volksgezondheid zijn gerechtvaardigd.

Artikel 10 bepaalt dat, onverminderd meer gunstige bepalingen in bestaande overeenkomsten en in het kader van de voorliggende overeenkomst, de verdragspartijen kwantitatieve beperkingen en maatregelen van gelijke werking afschaffen die van toepassing zijn op de overbrenging van materieel dat een luchtvaartmaatschappij in staat moet stellen de luchtvervoersdiensten voort te zetten. De verdragspartijen kunnen die overbrenging verbieden of beperken indien zij een gevaar zou kunnen betekenen voor de bescherming van de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven, of voor de bescherming van de intellectuele, industriële en commerciële eigendom. De verboden of beperkingen mogen evenwel geen middel zijn tot discriminatie noch een verkapte beperking van de handel.

Veiligheid en beveiliging van de luchtvaart

De artikelen 11 en 12 bepalen de voorwaarden waarbinnen de verhoogde niveaus van veiligheid en beveiliging zijn gewaarborgd door de toepassing van de overeenkomst.

Artikel 11 gaat over de veiligheidsnormen waaraan geregistreerde vliegtuigen moeten voldoen en over platforminspectie in en rond het vliegtuig. Een verdragspartij kan vragen overleg te plegen over de veiligheidsnormen die een andere partij hanteert. Geen enkele verdragsbepaling kan zo worden uitgelegd dat zij voor een bevoegde burgerluchtvaartinstantie een beletsel vormt om onverwijld de nodige maatregelen te treffen wanneer zij vaststelt dat een product of dienst niet voldoet aan de vastgestelde minimumnormen.

Artikel 12 verplicht de verdragspartijen om op hun luchthavens toezicht te houden op de beveiliging van de luchtvaart. Op verzoek verlenen de partijen elkaar bijstand om wederrechtelijke daden of andere veiligheidsdreigingen voor de burgerluchtvaart te voorkomen. Een geassocieerde partij kan aan een inspectie door de Europese Commissie worden onderworpen.

Luchtverkeersbeheer

Artikel 13 beschrijft gedetailleerd de gevolgen van de overeenkomst op het vlak van luchtverkeersbeheer en de uitbreiding van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim met de Balkanlanden. De verdragspartijen moeten samenwerken inzake het luchtverkeersbeheer met het doel het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim uit te breiden tot de ECAA teneinde de veiligheidsnormen en de efficiëntie van de luchtverkeersnormen te verhogen, de capaciteit te optimaliseren en vertragingen tot een minimum te beperken. De verdragspartijen nemen maatregelen om hun institutionele structuren aan te passen aan het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim door bevoegde nationale toezichthoudende instanties aan te wijzen of in te stellen. De EU betreft de geassocieerde partijen bij elk operationeel initiatief op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit in het kader van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. De EU ziet erop toe dat de geassocieerde leden worden betrokken bij de ontwikkeling van een Air Traffic Master Plan (ATM-masterplan) in het kader van het programma van de Commissie inzake de technische implementatie van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim (SESAR).

Mededinging

Artikel 14 verwijst naar de relevante bepalingen van de EU-regelgeving inzake mededingingsrecht en staatssteun. De Balkanlanden dienen deze regelgeving zodanig over te nemen dat zij eerlijke en rechtvaardige concurrentievoorwaarden kunnen waarborgen voor de luchtvaartmaatschappijen van de verdragsluitende partijen. Volgens dit artikel gelden de regels inzake mededinging en staatssteun die in overeenkomsten tussen twee of meer verdragspartijen zijn opgenomen, tussen die partijen.

Handhaving

Artikel 15 geeft de rechten weer die voortvloeien uit de overeenkomst en die voor een nationale rechtbank afdwingbaar zijn. Het bevestigt eveneens de exclusieve bevoegdheid van het Hof van Justitie van de Europese Unie voor kwesties die betrekking hebben op de rechtsgeldigheid van de beslissingen die de Europese instellingen op grond van de overeenkomst nemen. De EU-instellingen zijn bevoegd om vergunningen te verlenen.

Interpretatie

Artikel 16 gaat over de interpretatie van de verdragsbepalingen en de in bijlage I genoemde besluiten. Besluiten en beslissingen van het Hof van Justitie en van de Europese Commissie hebben voorrang.

Nieuwe wetgeving

Artikel 17 biedt de verdragspartijen de mogelijkheid om eenzijdig nieuwe wetgeving op het gebied van het luchtvervoer of een daarmee samenhangend gebied aan te nemen of hun bestaande wetgeving te wijzigen. Geassocieerde partijen nemen dergelijke wetgeving slechts aan wanneer zij in overeenstemming is met de overeenkomst. De partijen stellen via het gemengd comité de andere partijen in kennis van nieuwe of aangepaste wetgeving. Het gemengd comité kan op verzoek binnen de twee maanden een gedachtewisseling organiseren over de implicaties van de nieuwe of gewijzigde wetgeving.

Gemengd comité

Artikel 18 voorziet de oprichting en werking van een gemengd comité dat verantwoordelijk is voor het beheer van de overeenkomst en zorgt voor de goede uitvoering ervan. Het gemengd comité kan besluiten werkgroepen in te stellen die het comité kunnen bijstaan bij de uitoefening van zijn taken.

Artikel 19 legt het bindend karakter vast van besluiten van het gemengd comité. Een verdragspartij wordt verplicht om maatregelen te nemen en het gemengd comité daarvan in kennis te stellen.

Regeling van geschillen

Artikel 20 stelt dat geschillen inzake de toepassing of interpretatie van de overeenkomst, worden voorgelegd aan het gemengd comité, behalve in gevallen waarvoor de overeenkomst specifieke procedures vaststelt. Indien het gemengd comité er niet in slaagt binnen de vier maanden een oplossing te vinden, kunnen de partijen de zaak voorleggen aan het Hof van Justitie dat een definitieve en bindende uitspraak doet. Ondertussen kan een partij vrijwaringsmaatregelen treffen.

Vrijwaringsmaatregelen

Artikel 21 beperkt de vrijwaringsmaatregelen naar reikwijdte en duur. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van de overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.

Artikel 22 verplicht een partij die overweegt vrijwaringsmaatregelen te treffen, de andere partijen daarvan via het gemengd comité in kennis te stellen. De partijen plegen overleg in het gemengd comité om een aanvaardbare oplossing te vinden.

Openbaarmaking van informatie

Artikel 23 verbiedt onder de geheimhoudingsplicht vallende informatie openbaar te maken, met name over ondernemingen, hun handelsbetrekkingen of de elementen van hun kostprijs.

Derde landen en internationale organisaties

De artikelen 24 tot 26 handelen over de mogelijkheid van een verdere ontwikkeling van de overeenkomst als gevolg van de eventuele aansluiting van de verdragspartijen bij een internationale organisatie of bij een andere internationale overeenkomst.

Artikel 24 bepaalt dat de verdragspartijen in het kader van het gemengd comité overleg plegen over luchtvervoervraagstukken die tot het werkterrein van internationale organisaties behoren, over de aspecten van mogelijke ontwikkelingen in de betrekkingen tussen de partijen en derde landen op het vlak van het luchtvervoer, alsmede over de werking van de voornaamste onderdelen van gesloten overeenkomsten.

De artikelen 25 en 26 beschrijven het doel van het overleg. Het voornaamste doel is vaststellen of de betrokken vraagstukken problemen van gemeenschappelijk belang doen ontstaan, of de activiteiten van de verdragspartijen in de betrokken internationale organisatie moeten worden gecoördineerd, welke eventuele andere aanpak passend is, of onderzoeken en nagaan welke aanpak wenselijk is.

Overgangsbepalingen

Artikel 27 stelt dat in de protocollen de overgangsregelingen en bijbehorende termijnen zijn opgenomen die van toepassing zijn tussen de EU en haar lidstaten, enerzijds, en de betrokken geassocieerde partij, anderzijds. In de betrekkingen tussen Noorwegen of IJsland en een geassocieerde partij zijn dezelfde voorwaarden van toepassing. Tijdens de overgangsperioden worden de relevante elementen van de luchtvervoerregeling tussen twee geassocieerde partijen vastgesteld op basis van het meest restrictieve van de twee protocollen die betrekking hebben op de geassocieerde partijen in kwestie. De EU voert in samenwerking met de betrokken geassocieerde partij beoordelingen uit voor de geleidelijke overgang van die partij naar de volledige toepassing van de ECAA.

Relatie met bilaterale luchtvervoerovereenkomsten en -regelingen

Artikel 28 bevestigt dat de overeenkomst in de plaats treedt van de relevante normen van bilaterale overeenkomsten die momenteel van kracht zijn en die de luchtvaartrelaties tussen de EU-lidstaten en de betrokken Balkanlanden regelen. Enkel die bepalingen van de bilaterale overeenkomsten die gunstiger waren, blijven van kracht. Op dezelfde wijze zullen de bepalingen van de voorliggende overeenkomst gelden boven die van de akkoorden die al bestonden tussen de Balkanlanden, enerzijds, en IJsland en Noorwegen, anderzijds. Er zijn evenwel uitzonderingen op die regel.

Inwerkingtreding, herziening, beëindiging en andere bepalingen

Volgens artikel 29 treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de dag waarop de EU en haar lidstaten en ten minste één geassocieerde partij hun akten van bekrachtiging of goedkeuring hebben neergelegd bij de secretaris-generaal van de Raad van de EU die als depositaris optreedt. Na die datum treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop een staat zijn akte heeft neergelegd. De EU en haar lidstaten en ten minste één geassocieerde partij kunnen besluiten de overeenkomst voorlopig toe te passen.

Artikel 30 geeft aan dat de overeenkomst op verzoek van een verdragspartij kan worden herzien. Een herziening is er in elk geval vijf jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst.

Artikel 31 voorziet de mogelijkheid om de overeenkomst te beëindigen.

Artikel 32 maakt het mogelijk om de ECAA uit te breiden. Dit artikel onderstreept het evolutieve karakter van de overeenkomst door te voorzien in de mogelijkheid om het voordeel van de verdragsbepalingen uit te breiden naar nieuwe landen.

Artikel 33 bepaalt dat de overeenkomst geldig is, zonder dat hiermee afbreuk wordt gedaan aan de respectieve rechtsopvattingen van Spanje en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot de luchthaven van Gibraltar.

Artikel 34 bepaalt dat de overeenkomst is opgesteld in de officiële talen van de EU en die van de andere verdragspartijen.

Briefwisseling

In een brief aanvaardt de Macedonische regering de overeenkomst, maar heeft zij problemen met de gebruikte benaming 'Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië'. In het antwoord namens de EU en haar lidstaten wordt nota genomen van de brief die de plaats inneemt van de ondertekening. Dit betekent evenwel niet dat de EU en haar lidstaten een andere benaming erkennen.

Bijlagen

De overeenkomst telt vijf bijlagen die er integraal deel van uitmaken.

Bijlage I gaat over de overname van het acquis. Het is een oplistings van de Europese regelgeving in termen van markttoegang, luchtverkeersbeheer, veiligheid, beveiliging, milieu, sociale wetgeving en bescherming van de consument. De landen die de ECAA-overeenkomst ondertekenen, moeten die regelgeving overnemen.

Bijlage II verduidelijkt de procedureregels die in het kader van de overeenkomst werden gekozen, alsook de gebruikte terminologie.

Bijlage III moet samen worden gelezen met verdragsartikel 14 over het mededingingsrecht. Het is de bedoeling de uitvoeringsmodaliteiten ervan zo nauwkeurig mogelijk te bepalen.

Bijlage IV beschrijft de procedure voor het voorleggen van zaken aan het Hof van Justitie van de EU. Deze bijlage moet samen worden gelezen met verdragsartikel 16 dat de voorrang van het Hof van Justitie op de nationale rechtbanken vastlegt.

De in bijlage V opgenomen protocollen bevatten overgangsbepalingen tussen de EU en haar lidstaten, enerzijds, en de respectieve Balkanlanden, anderzijds, en dus de reglementaire convergentiegraad die is vereist om de Europese markt open te stellen voor elk Balkanland dat partij is bij de overeenkomst. Indien de protocollen inhoudelijk ietwat verschillen, kan de uitvoering verschillen naargelang het betrokken land. Het is immers de bedoeling dat het openstellen van de markt stapsgewijs en voorwaardelijk verloopt in de zin dat er een daadwerkelijke assimilatie moet plaatsvinden van het acquis. De Europese Commissie biedt technische assistentie aan de betrokken landen, en gaat ter plaatse na in welke mate een land zijn wet- en regelgeving in overeenstemming heeft gebracht met het acquis.

In het kader van het toezicht op de voortgang van Kroatië bij de tenuitvoerlegging van het luchtvaartacquis hebben deskundigen van de EU-lidstaten en van de Europese Commissie in november 2009 een beoordelingsbezoek aan dat land gebracht. De resultaten van die beoordeling bevestigden dat Kroatië voldoet aan de voorwaarden voor de afronding van de eerste overgangperiode. Op 9 november 2010 nam de Europese Commissie een voorstel voor een besluit van de Raad aan over de naleving door Kroatië van de voorwaarden voor de afronding van de eerste overgangperiode.

III. PROCEDUREVERLOOP

1. Ondertekening en gemengd karakter

De overeenkomst werd op 9 juni 2006 ondertekend zonder dat zij vooraf werd voorgelegd aan de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB).

In het advies dat hij op 17 april 2012 uitbracht op vraag van de federale minister van Buitenlandse Zaken, wijst de Raad van State op de bevoegdheid van de gewesten. Zoals hoger vermeld zijn de gewesten krachtens artikel 6, §1, X, 7°, BWHI, bevoegd voor “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”. Bovendien heeft punt E van bijlage I betrekking op de bescherming van leefmilieu en meer bepaald op de beperking van de geluidsemissie wat krachtens artikel 6, §1, II, 1°, BWHI, een gewestbevoegdheid is.

Tijdens zijn vergadering van 19 juni 2012 legde de WGV het gemengde karakter van de overeenkomst vast. Zowel de federale overheid als de gewesten oefenen hun bevoegdheden uit.

2. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

In zijn advies 2012/23 van 26 september 2012 verklaart de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) zich akkoord met het ontwerp van instemmingsdecreet.

De Raad wijst op het belang van de overeenkomst – ook voor Vlaanderen – en dit om economische en politieke redenen. De Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte creëert nieuwe kansen door de opening van markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. Bovendien zorgt de samenwerking op het vlak van regelgeving voor een eerlijker speelveld binnen de luchtvaartsector.

De Raad verwijst ook naar ‘Vlaanderen in Actie’ dat Vlaanderen wil omvormen tot een slimme draaischijf waarbinnen de luchthavens een belangrijke schakel vormen.

Volgens de Raad past de overeenkomst binnen de focus die het Vlaamse buitenlands beleid legt op de Westelijke Balkan en de oostelijke buurlanden van de Unie. De overeenkomst kan alvast de economische banden tussen Vlaanderen en deze regio versterken.

De Raad vraagt de Vlaamse overheid om aandacht te besteden aan de besprekingen in de Raad van ministers van de EU over de mandaten die de Europese Commissie ontvangt om te onderhandelen over soortgelijke overeenkomsten.

Tot slot betreurt de Raad dat de afhandeling van de instemmingsprocedure zolang op zich heeft laten wachten waardoor België als één van de laatste EU-lidstaten zijn ratificatieakte zal kunnen neerleggen. Zoals hoger gesteld is het feit dat het gemengd karakter pas zes jaar na de ondertekening werd vastgelegd, daaraan niet vreemd. De gefedereerde overheden konden dan pas hun instemmingsprocedure opstarten.

3. Advies van de Raad van State

De Raad van State maakte geen opmerkingen in het advies met kenmerk 52.135/3 dat hij op 16 oktober 2012 uitbracht.

4. Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

Overeenkomstig artikel 29 treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de dag waarop de EU, haar lidstaten, en minstens één geassocieerde verdragspartij hun akten van bekrachtiging of goedkeuring hebben neergelegd.

De EU, haar lidstaten en minstens één geassocieerde verdragspartij kunnen besluiten vanaf de datum van ondertekening de overeenkomst voorlopig toe te passen. België heeft ter gelegenheid van de ondertekening verklaard dat het de overeenkomst slechts voorlopig kan toepassen nadat het de depositaris ervan in kennis heeft gesteld dat zijn instemmingsprocedure is afgerond.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

VOORONTWERP VAN DECREET



**Voorontwerp van decreet houdende instemming met
de multilaterale overeenkomst tussen
de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië,
Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië,
de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro,
de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië,
het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en
de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK)
betreffende de totstandbrenging van
een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte,
ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw
en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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 multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD
INTERNATIONAAL VLAANDEREN



Flemish Foreign Affairs Council

**ADVIES OVER DE MULTILATERALE OVEREENKOMST
TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN HAAR
LIDSTATEN, EN DE BUURLANDEN OVER EEN EUROPESE
GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE**

Advies 2012/23

26 september 2012

Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen, Boudewijnlaan 30 bus 81, 1000 Brussel
Tel.: + 32 2 553 01 81, E-mail: sariv@iv.vlaanderen.be, <http://www.sariv.be>

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	20
2. De Europese beleidscontext.....	20
3. De inhoud van de overeenkomst	21
4. Aandachtspunten voor Vlaanderen	22
5. Conclusie	24

1. INLEIDING

Tijdens haar vergadering van 20 juli 2012 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006 (hierna: “de Overeenkomst”). Zij vroeg de minister van Mobiliteit en Openbare Werken het advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (hierna: “de Raad”) in te winnen. Na bespreking op zijn vergadering van 3 september 2012 keurde de Raad dit advies goed.

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

2. DE EUROPESE BELEIDSCONTEXT

Heel wat EU-lidstaten zagen geruime tijd de externe dimensie van het luchtvaartbeleid als behorende tot de nationale soevereiniteit. Bilaterale luchtvervoersakkoorden die zij sloten met derde landen regelden de routes, frequenties, capaciteit, enz. tussen de verdragspartijen. Van bij de totstandkoming van de Europese interne markt in 1992¹ was de Europese Commissie ervan overtuigd dat een samenhangende aanpak in het voordeel van het luchtvervoer zou werken.² De Commissie streefde er derhalve naar het mandaat te verkrijgen om internationale luchtvervoersakkoorden namens de gehele Europese Gemeenschap te onderhandelen. In het witboek “Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” van 2001 pleitte de Commissie voor de ontwikkeling van een samenhangend buitenlands beleid voor de luchtvaart, gezien de negatieve effecten van een versnipperde aanpak. Het succes van de interne Europese luchtvaartintegratie sterkte de Commissie in haar overtuiging. Tegelijk zag ze dat de blijvende nationale versnippering een rem vormde op ontwikkeling van de luchtvaartmaatschappijen.³

Na verschillende mislukte pogingen, gaf de Raad van Ministers in juni 2003 een mandaat aan de Europese Commissie om namens de Europese Gemeenschap onderhandelingen te voeren over een luchtvervoersovereenkomst met de Verenigde Staten.⁴ De zogenaamde “open skies”-arresten van 5 november 2002 van het Europees Hof van Justitie⁵ fungeerden als katalysator. In deze arresten oordeelde het Hof dat de lidstaten het Europees gemeenschapsrecht hadden geschonden doordat zij

¹ Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, *Pb. EG* C224/43, 31 augustus 1992; Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, *Pb. EG* L 1, 3 januari 1994, 3.

² EUROPESE COMMISSIE, *Mededeling van de Commissie over de gevolgen van de arresten van het Hof van 5 november 2002 inzake het Europees luchtvervoersbeleid*, COM(2002)649, Brussel, 19 november 2002, 2.

³ *Ibid*, 2-3.

⁴ T. DELREUX, Commission and member states in EU-US Open Skies negotiations: opportunities and constraints in the internal decision-making process, *IIEB Working Paper*, (2009), 35, pp. 5-9.

⁵ HOF VAN JUSTITIE, *Commissie/Verenigd Koninkrijk*, arrest van 5 november 2002, C-466/98, *Jur.* 2002, I-9427; HvJ, *Commissie/Denemarken*, arrest van 5 november 2002, C-467/98, *Jur.* 2002, I-9519; HvJ, *Commissie/Zweden*, arrest van 5 november 2002, C-468/98, *Jur.* 2002, I-9575; HvJ, *Commissie/Finland*, arrest van 5 november 2002, C-469/98, *Jur.* 2002, I-9627; HvJ, *Commissie/België*, arrest van 5 november 2002, C-471/98, *Jur.* 2002, I-9681; HvJ, *Commissie/Luxemburg* (C-472/98), *Jur.* 2002, I-9741; HvJ, *Commissie/Oostenrijk*, arrest van 5 november 2002, C-475/98, *Jur.* 2002, I-9797; HvJ, *Commissie/Duitsland*, arrest van 5 november 2002, C-476/98, *Jur.* 2002, I-9855.

in hun bilaterale luchtvervoersovereenkomsten met de VS start- en landingsrechten reserveerden voor hun nationale luchtvaartmaatschappijen. Deze arresten vormden een belangrijk uitgangspunt voor het externe luchtvaartbeleid van de EU. Maar een extern EU-luchtvaartbeleid was volgens de Commissie niet enkel nodig vanuit juridisch oogpunt; ook economisch en politiek zou het de EU, haar luchtvaartmaatschappijen en consumenten ten goede komen.

In haar mededeling van 2005 gaf de Europese Commissie aan dat het externe luchtvaartbeleid van de EU is opgebouwd rond drie hoekstenen: (i) het afsluiten van horizontale overeenkomsten waarin de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen de afzonderlijke EU-lidstaten en derde landen op het Europees gemeenschapsrecht worden afgestemd, (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.⁶

De Overeenkomst past in het kader van de tweede hoeksteen. Door prioriteit te geven aan overeenkomsten met de buurlanden geeft de Commissie hun belang voor de EU aan. Deze landen zijn economisch belangrijk omwille van hun op de EU georiënteerde markten, ze zijn om luchtvaartpolitieke redenen belangrijk om de efficiëntie, veiligheid en beveiliging bij de exploitatie te bevorderen, en ten slotte als sectorale bijdrage aan het Europees nabuurschapsbeleid.^{7, 8}

3. DE INHOUD VAN DE OVEREENKOMST

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

De Overeenkomst heeft tot doel een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (*European Common Aviation Area*, ECAA) tot stand te brengen tussen de EU, Noorwegen, IJsland en de buurlanden uit Zuidoost-Europa. Bij de start van de onderhandelingen bestond de EU nog uit slechts 25 lidstaten. Bulgarije en Roemenië, tevens partners bij de overeenkomst, traden op 1 januari 2007 toe tot de EU.⁹

De Overeenkomst streeft naar een geleidelijke uitbreiding van het EU-luchtvaart-“acquis” naar de partnerlanden. Zij heeft een alomvattende dekking en streeft naar een Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte gebaseerd op vrije markttoegang, vrijheid van vestiging, gelijke concurrentievoorwaarden en gemeenschappelijke regels, onder meer op gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale aspecten en milieu (artikel 1). Een gemengd comité (artikel 18) en het Europees Hof van Justitie staan in voor de handhaving van de Overeenkomst (artikel 15).

Het bijzondere aan de Overeenkomst is dat de partijen tijdens de onderhandelingen verschillende startposities innamen. De lidstaten, Noorwegen en IJsland pasten het luchtvaart-acquis al toe. Bulgarije en Roemenië waren kandidaat-lidstaten die bij toetreding alle regels moesten toepassen.

⁶ EUROPESE COMMISSIE, *Mededeling van de Commissie inzake de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap*, COM(2005)79, 11 maart 2005, 7-11.

⁷ Het Europees nabuurschapsbeleid is een Europees project voor meer samenwerking op het vlak van algemeen beleid, veiligheid, economie en cultuur met de aangrenzende landen. Zie voor meer info: http://ec.europa.eu/economy_finance/international/neighbourhood_policy/index_nl.htm.

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

⁹ Samen met Roemenië. Zie voor meer info:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/1257&format=HTML&aged=0&language=NL&guiLanguage=en>.

De andere partijen stonden voor aanzienlijke uitdagingen om de regels toe te passen.¹⁰ Om aan deze verschillende uitgangsposities tegemoet te komen werden protocollen aan de Overeenkomst gehecht. Deze omvatten overgangsbepalingen per partnerland. De EU beoordeelt in samenwerking met de respectievelijke betrokken partij de overgang naar volledige toepassing (artikel 27, lid 3).

De Overeenkomst bevat tevens een specifieke bepaling om uitbreiding naar andere partners toe te laten (artikel 32).

De Overeenkomst treedt in werking na bekrachtiging door de EU, de EU-lidstaten en ten minste één andere partij (artikel 29, lid 2). België is bij de laatste EU-lidstaten die hun bekrachtigingsakte nog niet hebben neergelegd.¹¹ De Overeenkomst wordt wel reeds voorlopig toegepast in overeenstemming met artikel 29, lid 3, behalve voor ons land, zoals aangegeven in de Memorie van Toelichting (p.12). België heeft bij de ondertekening een verklaring neergelegd waarin de voorlopige toepassing wordt uitgesteld tot de instemmingsprocedure is afgerond.¹² De Raad is van oordeel dat ons land geen goede beurt maakt met de afhandeling van de Overeenkomst. Opnieuw moet hij vaststellen dat de federale overheid de procedure allesbehalve voorbeeldig heeft afgehandeld. In de Memorie van Toelichting werd reeds opgemerkt dat de Overeenkomst werd ondertekend zonder dat ze werd voorgelegd aan de Werkgroep gemengde verdragen. Het gemengd karakter werd pas op 19 juni 2012 - 6 jaar na de ondertekening (!) - vastgelegd. De goedkeuringsprocedure door de deelstaten kon daardoor pas zeer laat worden opgestart. Gelet op het gegeven dat blijkens de voormelde verklaring ook de voorlopige toepassing werd uitgesteld tot de instemmingsprocedure is afgerond, geeft ons land geen blijk van een erg coöperatieve ingesteldheid ten aanzien van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte.

4. BELANG VOOR VLAANDEREN

De memorie van toelichting bespreekt op p. 4 de relevante Vlaamse bevoegdheden. De Overeenkomst is echter ook van belang voor Vlaanderen om economische en politieke redenen.

De Raad is van oordeel dat de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte economische kansen creëert door de opening van diverse markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. Bovendien is de samenwerking op het vlak van regelgeving in domeinen zoals mededinging, veiligheid, milieubescherming, enz. een goede manier om een eerlijker speelveld te creëren binnen de luchtvaartsector. De Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte kan potentieel het aantal vluchten voor de luchthavens in België, misschien zelfs de kleinere regionale luchthavens, doen toenemen. Hierdoor zou ze bijdragen aan de Vlaamse ambitie om Zaventem/Brussels Airport uit te

¹⁰ Verslag over het voorstel van besluit van de Raad inzake de sluiting van de Multilaterale Overeenkomst tussen de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, Servië en Montenegro, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK), *Parl. St. Europees Parlement Commissie vervoer en toerisme*, 2007, A6-0060/2007, 6.

¹¹ Zie voor een stand van zaken: <http://www.consilium.europa.eu/policies/agreements/search-the-agreements-database?command=details&lang=nl&aid=2006052&doclang=EN>.

¹² "Belgium declares that it can provisionally apply this Agreement pursuant to Paragraph 3 of Article 29 only from the date on which it has notified the European Community as the Depository of this Agreement the completion of its internal procedures necessary for the entry into force of this Agreement." <http://www.consilium.europa.eu/policies/agreements/search-the-agreements-database?command=declaration&lang=nl&aid=2006052&partyId=B&doclang=EN>

bouwen als internationale toegangspoort in Vlaanderen.¹³ De Raad verwijst tevens naar het initiatief “Vlaanderen in Actie”. Eén van de doorbraken die men hierin wil realiseren, is het omvormen van Vlaanderen tot een slimme draaischijf waarbinnen de luchthavens een belangrijke schakel vormen.¹⁴ De mogelijke stijging van het luchtverkeer van en naar België en van de activiteiten van Belgische luchtvaartmaatschappijen kan de luchtvaartindustrie als motor voor de economie en het zaken- en privaat toerisme aanzwengelen.

De eerste evaluatie van de Overeenkomst door de Commissie toont een groei van het aantal luchtvaartpassagiers tussen de EU en de verdragspartijen.¹⁵ Dit document dateert echter van 2008. Hoewel de financieel-economische crisis een negatieve impact heeft gehad op de luchtvaartindustrie, tonen recentere cijfers over het extracommunautaire luchtvaartverkeer opnieuw een groei, ook naar de buurlanden.¹⁶ Volgens de Commissie heeft de Overeenkomst tevens bijgedragen tot snelle veranderingen in de luchtvaartsector van de partnerlanden en tot een stijging van het aantal passagiers en luchtvaartmaatschappijen die op nieuwe routes vliegen.¹⁷

De Overeenkomst past tevens binnen de focus op de Westelijke Balkan en de oostelijke buurlanden van de EU in het Vlaams buitenlands beleid. De Vlaamse beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking 2009-2014 leest dat, zoals aangekondigd in het regeerakkoord, Vlaanderen een nieuwe focus zal leggen op het gebied van de Westelijke Balkan en de nieuwe buurlanden van de Unie in het Oosten. De minister-president geeft aan dat hij een plan zal neerleggen voor de uitwerking en ondersteuning van aangepaste vormen van samenwerking met beide regio's.¹⁸ De Overeenkomst kan alvast de economische banden tussen Vlaanderen en deze regio versterken.

De Raad vraagt de Vlaamse overheid om tevens de nodige aandacht te besteden aan de besprekingen in de Raad van Ministers van de EU over de mandaten die hij geeft aan de Europese Commissie om onderhandelingen te openen met derde landen voor het sluiten van overeenkomsten in het kader van de derde hoeksteen van het extern luchtvaartbeleid van de EU (zie *supra*, 2.).

¹³ Zie o.m. H. CREVITS, *Beleidsbrief mobiliteit en openbare werken: beleidsprioriteiten 2011-2012*, 2011, 107.

¹⁴ VLAANDEREN IN ACTIE, *Doorbraken 2020*, 2009, 67-70.

¹⁵ EUROPESE COMMISSIE, *Mededeling van de Commissie Een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010 – Voortgangverslag*, COM(2008)596, Brussel, 1 oktober 2008, 13.

¹⁶ H. CLOOT, “Air transport recovers in 2010”, in *Eurostat Statistics in focus*, (2012), 21, p. 3.

¹⁷ EUROPESE COMMISSIE, COM(2008)596, o.c., 6.

¹⁸ K. PEETERS, *Beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking*, VR 2009 1610 MED.0426.02, Brussel, 16 oktober 2009, 23-24.

5. CONCLUSIE

De Raad gaat akkoord met het ontwerp van decreet houdende instemming met de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte.

De Overeenkomst draagt bij tot de economische banden tussen de EU en deze landen, alsook tot het versterken van de normering - o.m. op vlak van veiligheid, milieu, enz. - van de luchtvaart in de partnerlanden. De Raad betreurt daarom ook ten eerste dat de afhandeling van de instemmingsprocedure zolang op zich heeft laten wachten.

Namens de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen,

Hoogachtend,

(getekend)

Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter

(getekend)

Freddy Evens
Secretaris

Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

Opdracht

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

Samenstelling

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

Secretariaat:

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

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 52.135/3
van 16 oktober 2012

over

een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006’

Op 1 oktober 2012 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 16 oktober 2012. De kamer was samengesteld uit Jan SMETS, staatsraad, voorzitter, Bruno SEUTIN en Jeroen VAN NIEUWENHOVE, staatsraden, Jan VELAERS en Johan PUT, assessoren, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Anja SOMERS, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 16 oktober 2012.

*

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 beperkt tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Dat onderzoek geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Greet VERBERCKMOES

Jan SMETS

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

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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 multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, ondertekend te Luxemburg op 9 juni 2006, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel, 21 december 2012.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

BIJLAGE:

Tekst van de akte in het Nederlands

MULTILATERALE OVEREENKOMST

tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) ⁽¹⁾ betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

IERLAND,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

DE REPUBLIEK HONGARIJE,

DE REPUBLIEK MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

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

hierna „de lidstaten van de EG” genoemd, en

DE EUROPESE GEMEENSCHAP, hierna „de Gemeenschap” of „de Europese Gemeenschap” genoemd, en

DE REPUBLIEK ALBANIË,

⁽¹⁾ Overeenkomstig Resolutie 1244 van de VN-Veiligheidsraad van 10 juni 1999.

BOSNIË EN HERZEGOVINA,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE REPUBLIEK KROATIË,

DE VOORMALIGE JOEGOSLAVISCHE REPUBLIEK MACEDONIË,

DE REPUBLIEK IJSLAND,

DE REPUBLIEK MONTENEGRO,

HET KONINKRIJK NOORWEGEN,

DE REPUBLIEK SERVIË,

ROEMENIË, en

DE MISSIE VAN DE VERENIGDE NATIES VOOR INTERIMBESTUUR IN KOSOVO,

hierna alle „de overeenkomstsluitende partijen” genoemd,

ERKENNENDE het geïntegreerde karakter van de internationale burgerluchtvaart en wensende een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAA) tot stand te brengen die gebaseerd is op wederzijdse toegang tot de luchtvervoermarken van de overeenkomstsluitende partijen en de vrijheid van vestiging, onder gelijke mededingingsvoorwaarden en eerbiediging van dezelfde regels, in het bijzonder met betrekking tot veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale harmonisatie en milieu;

OVERWEGENDE dat de regels betreffende de ECAA op multilaterale basis binnen de ECAA van toepassing zullen zijn en dat in deze context derhalve specifieke regels moeten worden vastgelegd;

ERMEE INSTEMMENDE dat deze regels van de ECAA moeten worden gebaseerd op de relevante wetgeving die in de Europese Gemeenschap van kracht is, zoals vermeld in bijlage I, onverminderd de regels van het Verdrag tot oprichting van de Gemeenschap;

ERKENNENDE dat volledige naleving van de regels van de ECAA de overeenkomstsluitende partijen het recht geeft de door de ECAA geboden voordelen, waaronder markttoegang, te genieten;

ERMEE REKENING HOUDENDE dat naleving van de regels van de ECAA, en de bijbehorende volledige markttoegang, niet in één stap kunnen worden gerealiseerd, maar dienen te worden bereikt via een overgangsproces dat wordt vergemakkelijkt door specifieke afspraken van beperkte duur;

BENADRUKKENDE dat, behoudens eventueel noodzakelijke overgangsregelingen, de regels inzake markttoegang voor luchtvaartmaatschappijen beperkingen ten aanzien van frequenties, capaciteit, vliegroutes, vliegtuigtypen of vergelijkbare beperkingen krachtens bilaterale luchtvervoerovereenkomsten of -regelingen moeten uitsluiten, en dat niet van luchtvaartmaatschappijen mag worden geëist dat zij commerciële of vergelijkbare overeenkomsten aangaan als voorwaarde voor markttoegang;

BENADRUKKENDE dat luchtvaartmaatschappijen een niet-discriminerende behandeling moeten krijgen bij het verwerven van toegang tot luchtvervoersinfrastructuur, met name wanneer deze infrastructuur beperkt is;

ERMEE REKENING HOUDENDE dat in associatieovereenkomsten tussen de Gemeenschappen en hun lidstaten enerzijds en bepaalde overeenkomstsluitende partijen anderzijds in principe wordt bepaald dat, met het oog op een gecoördineerde ontwikkeling en geleidelijke liberalisatie van het vervoer tussen de overeenkomstsluitende partijen die aangepast is aan de wederzijdse commerciële behoeften, de voorwaarden voor wederzijdse markttoegang via speciale overeenkomsten moeten worden geregeld;

REKENING HOUDENDE met de wens van elke geassocieerde partij om haar wetgeving inzake luchtvervoer en aanverwante onderwerpen verenigbaar te maken met die van de Europese Gemeenschap, met inbegrip van toekomstige wetgevingsinitiatieven binnen de Gemeenschap;

ERKENNENDE het belang van technische assistentie in dit verband;

ERKENNENDE dat de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte de betrekkingen tussen de Gemeenschap en de lidstaten van de Gemeenschap en Noorwegen en IJsland moet blijven beheersen;

IN DE WENS latere uitbreiding van de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte mogelijk te maken;

HERINNERENDE AAN de onderhandelingen tussen de Europese Gemeenschap en de geassocieerde partijen met het oog op de sluiting van overeenkomsten inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten waardoor bilaterale luchtdienstovereenkomsten tussen de lidstaten van de Europese Gemeenschap en de geassocieerde partijen in overeenstemming met het Europese Gemeenschapsrecht worden gebracht,

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

DOEL EN BEGINSELEN

Artikel 1

1. Het doel van deze Overeenkomst is de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, hierna „de ECAA” genoemd. De ECAA is gebaseerd op vrije markttoegang, vrijheid van vestiging, gelijke concurrentievoorwaarden en gemeenschappelijke regels, inclusief gemeenschappelijke regels op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale aspecten en milieu. Hiertoe worden in deze Overeenkomst de regels vastgesteld die tussen de overeenkomstsluitende partijen van toepassing zijn onder de hieronder vastgestelde voorwaarden. Deze regels omvatten de bepalingen die zijn opgenomen in de in bijlage I genoemde wetgeving.

2. De bepalingen van deze Overeenkomst zijn van toepassing voor zover zij betrekking hebben op het luchtvervoer of een in bijlage I genoemd aanverwant onderwerp.

3. De Overeenkomst bestaat uit een reeks artikelen waarin de algemene werking van de ECAA wordt uiteengezet („de hoofdovereenkomst”), een reeks bijlagen, waarbij bijlage I een overzicht geeft van de wetgeving van de Europese Gemeenschap die in het kader van de hoofdovereenkomst tussen de overeenkomstsluitende partijen van toepassing is, en een reeks protocollen, waarbij ten minste een protocol voor elke geassocieerde partij de voor die partij geldende overgangsregelingen vaststelt.

Artikel 2

1. In deze Overeenkomst wordt verstaan onder:

- a) „Overeenkomst”: de hoofdovereenkomst met de bijbehorende protocollen en bijlagen alsmede de in bijlage I genoemde besluiten;
- b) „geassocieerde partij”: de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek Montenegro, Roemenië, de Republiek Servië, of enige andere staat of entiteit die krachtens artikel 32 partij bij deze Overeenkomst is geworden;
- c) „UNMIK”: de krachtens Resolutie 1244 van de VN-Veilighedsraad van 10 juni 1999 opgerichte Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo, eveneens een geassocieerde partij;
- d) „overeenkomstsluitende partij”: wat betreft de Gemeenschap en de EG-lidstaten, hetzij de Gemeenschap en de EG-lidstaten, hetzij de Gemeenschap, hetzij de EG-lidstaten. De betekenis die aan dit begrip per geval moet worden toegekend, moet worden afgeleid uit de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst en uit de respectieve bevoegdheden van de Gemeenschap en de EG-lidstaten overeenkomstig het EG-Verdrag;
- e) „ECAA-partner”: een geassocieerde partij, Noorwegen of IJsland;
- f) „EG-Verdrag”: het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap;
- g) „EER-overeenkomst”: de op 2 mei 1992 ondertekende Overeenkomst betreffende de Europese Economische

Ruimte en bijbehorende protocollen en bijlagen, waarbij de Europese Gemeenschap, haar lidstaten, IJsland, Liechtenstein en Noorwegen partij zijn;

- h) „associatieovereenkomst”: elke overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschap of de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds, en de desbetreffende geassocieerde partij anderzijds;
- i) „ECAA-luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die beschikt over een vergunning in de zin van deze Overeenkomst, overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage I gespecificeerde toepasselijke besluiten;
- j) „bevoegde burgerluchtvaartinstantie”: een overheidsinstantie of -entiteit die een wettelijk recht uitoefent om het gebruik of de verkoop van producten of diensten of vergunningen binnen de jurisdictie van een overeenkomstsluitende partij op conformiteit te toetsen, te certificeren en te controleren, en handhavingsmaatregelen kan treffen om ervoor te zorgen dat binnen de jurisdictie van die partij verhandelde producten of diensten aan de wettelijke eisen voldoen;
- k) „Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opengesteld in Chicago, en de wijzigingen en bijlagen daarvan;
- l) „SESAR”: de technische implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, waarbij wordt voorzien in gecoördineerd en gesynchroniseerd onderzoek en de gecoördineerde en gesynchroniseerde ontwikkeling en invoering van de nieuwe generaties ATM-systemen;
- m) „ATM-masterplan”: (Air Traffic Master Plan) het startpunt voor SESAR;
- n) „EG-lidstaat”: een lidstaat van de Europese Gemeenschap.

2. Het gebruik van de termen „land”, „nationaal”, „onderdanen” of „grondgebied” laat de status van elke overeenkomstsluitende partij krachtens het internationale recht onverlet.

Artikel 3

De toepasselijke bepalingen van de besluiten die worden bedoeld of zijn vervat in bijlage I, aangepast overeenkomstig bijlage II bij deze Overeenkomst, of in beschikkingen van het gemengd comité, zijn verbindend voor de overeenkomstsluitende partijen en maken deel uit van of worden opgenomen in hun interne rechtsorde, zulks op de volgende wijze:

- a) een met een EG-verordening overeenstemmend besluit wordt opgenomen in de interne rechtsorde van de overeenkomstsluitende partijen;
- b) een met een EG-richtlijn overeenstemmend besluit laat aan de instanties van de overeenkomstsluitende partijen de vrijheid om de vorm en wijze van toepassing te kiezen.

Artikel 4

De overeenkomstsluitende partijen treffen alle algemene of bijzondere maatregelen welke geschikt zijn om de nakoming van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te verzekeren en onthouden zich van alle maatregelen welke de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

Artikel 5

De bepalingen van deze Overeenkomst zijn niet van invloed op de verhoudingen tussen de overeenkomstsluitende partijen bij de EER-overeenkomst.

NON-DISCRIMINATIE

Artikel 6

Binnen de werkingssfeer van deze Overeenkomst en onverminderd de daarin vervatte bijzondere bepalingen, is elke discriminatie op grond van nationaliteit verboden.

RECHT VAN VESTIGING

Artikel 7

In het kader van deze Overeenkomst en onverminderd de bepalingen van de in bijlage I genoemde toepasselijke besluiten, zijn beperkingen van de vrijheid van vestiging voor onderdanen van een EG-lidstaat of ECAA-partner op het grondgebied van een EG-lidstaat of ECAA-partner verboden. De vrijheid van vestiging omvat de toegang tot werkzaamheden anders dan in loondienst en de uitoefening daarvan alsmede de oprichting en het beheer van ondernemingen, en met name van vennootschappen, overeenkomstig de bepalingen welke door de wetgeving van het land van vestiging voor de eigen onderdanen zijn vastgesteld. Dit geldt eveneens voor de oprichting van agent-schappen, filialen of dochterondernemingen door de onderdanen van een EG-lidstaat of een ECAA-partner die op het grondgebied van een EG-lidstaat of ECAA-partner zijn gevestigd.

Artikel 8

1. In het kader van deze Overeenkomst en onverminderd de bepalingen van de in bijlage I genoemde toepasselijke besluiten, worden vennootschappen welke in overeenstemming met de wetgeving van een EG-lidstaat of een ECAA-partner zijn opgericht of georganiseerd en welke hun hoofdvestiging binnen de ECAA hebben, gelijkgesteld met natuurlijke personen die onderdaan zijn van een EG-lidstaat of ECAA-partner.

2. Onder vennootschappen worden verstaan maatschappen naar burgerlijk recht of handelsrecht, de coöperatieve verenigingen of vennootschappen daaronder begrepen, en overige rechtspersonen naar publiek- of privaatrecht, met uitzondering van vennootschappen welke geen winst beogen.

Artikel 9

1. De bepalingen van de artikelen 7 en 8 zijn niet van toepassing op werkzaamheden ter uitoefening van het openbaar gezag op het grondgebied van een overeenkomstsluitende partij, zelfs indien deze slechts voor een bepaalde gelegenheid geschieden.

2. De bepalingen van de artikelen 7 en 8 en de maatregelen uit hoofde daarvan genomen, doen niet af aan de toepasselijkheid van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de overeenkomstsluitende partijen inzake toelating, verblijf en arbeid, of waarbij een bijzondere regeling is vastgesteld voor vreemdelingen, welke bepalingen uit hoofde van de openbare orde, de openbare veiligheid en de volksgezondheid gerechtvaardigd zijn.

Artikel 10

1. Onverminderd gunstiger bepalingen in bestaande overeenkomsten en in het kader van deze Overeenkomst, schaffen de overeenkomstsluitende partijen kwantitatieve beperkingen en alle maatregelen van gelijke werking af welke van toepassing zijn op de overbrenging van uitrusting, benodigdheden, reserveonderdelen en ander materieel wanneer deze noodzakelijk zijn om een ECAA-luchtvaartmaatschappij in staat te stellen de uitvoering van luchtvervoerdiensten voort te zetten onder de in deze Overeenkomst vastgestelde voorwaarden.

2. De in lid 1 bedoelde verplichting belet de overeenkomstsluitende partijen niet om dergelijke overbrengingen te verbieden of te beperken wanneer dit gerechtvaardigd is uit hoofde van bescherming van de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten, of uit hoofde van bescherming van de intellectuele, industriële en commerciële eigendom. Deze verboden of beperkingen mogen echter geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapt beperking van de handel tussen de overeenkomstsluitende partijen vormen.

VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

Artikel 11

1. De overeenkomstsluitende partijen zetten de nodige middelen in om ervoor te zorgen dat bij een overeenkomstsluitende partij geregistreerde vliegtuigen, wanneer zij landen op luchthavens op het grondgebied van een andere overeenkomstsluitende partij, aan de krachtens de Overeenkomst vastgestelde internationale veiligheidsnormen voldoen en door de gemachtigde vertegenwoordigers van die andere overeenkomstsluitende partij aan een platforminspectie in en rond het vliegtuig worden onderworpen waarbij de geldigheid van de vliegtuigdocumenten en de documenten van de bemanning, alsook de kennelijke conditie van het vliegtuig en de uitrusting daarvan worden gecontroleerd.

2. Een overeenkomstsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door een andere overeenkomstsluitende partij worden gehanteerd op andere gebieden dan die welke onder de toepassing van de in bijlage I genoemde besluiten vallen.

3. Geen enkele bepaling van deze overeenkomst kan zo worden uitgelegd dat zij voor een bevoegde burgerluchtvaartinstantie een beletsel vormt om onverwijld de nodige maatregelen te nemen wanneer zij vaststelt dat een product of dienst mogelijkwijze

i) niet voldoet aan de eventueel krachtens de Overeenkomst vastgestelde minimumnormen, of

ii) aanleiding geeft tot ernstige bezorgdheid — op basis van een inspectie als bedoeld in lid 1 — dat een vliegtuig of de wijze waarop het wordt gebruikt niet voldoet aan de krachtens de Overeenkomst vastgestelde minimumnormen, of

iii) aanleiding geeft tot ernstige bezorgdheid dat de krachtens de Overeenkomst vastgestelde minimumnormen niet effectief worden gehandhaafd en toegepast.

4. Wanneer een bevoegde burgerluchtvaartinstantie op grond van lid 3 actie onderneemt, stelt zij de bevoegde burgerluchtvaartinstanties van de overige overeenkomstsluitende partijen daarvan in kennis met opgaaf van redenen.

5. Wanneer op grond van lid 3 genomen maatregelen niet worden beëindigd nadat de aanleiding voor het nemen daarvan is weggenomen, kan elke overeenkomstsluitende partij de kwestie naar het gemengd comité doorverwijzen.

6. Wijzigingen in de nationale wetgeving met betrekking tot de status van de bevoegde burgerluchtvaartinstantie worden door de betrokken overeenkomstsluitende partij ter kennis van de overige overeenkomstsluitende partijen gebracht.

BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

Artikel 12

1. Om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden, zien de overeenkomstsluitende partijen erop toe dat de in bijlage I bij de Overeenkomst genoemde gemeenschappelijke basishoudende en mechanismen voor toezicht op de naleving inzake beveiliging van de luchtvaart op alle luchthavens op hun grondgebied worden toegepast, conform de in de bijlage vermelde toepasselijke bepalingen.

2. Op verzoek verlenen de overeenkomstsluitende partijen elkaar alle nodige assistentie om de wederrechtelijke toe-eigening van burgervliegtuigen en andere wederrechtelijke daden die gericht zijn tegen de veiligheid van die vliegtuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtverkeersfaciliteiten, alsook enige andere veiligheidsdreiging voor de burgerluchtvaart te voorkomen.

3. Wanneer wederrechtelijke toe-eigening van burgervliegtuigen of andere wederrechtelijke daden die gericht zijn tegen de veiligheid van die vliegtuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens of luchtverkeersfaciliteiten plaatsvinden of dreigen plaats te vinden, verlenen de overeenkomstsluitende partijen elkaar assistentie door communicatie en andere passende maatregelen voor een snelle beëindiging van dergelijke incidenten of de dreiging daarvan te faciliteren.

4. Een geassocieerde partij kan aan een inspectie door de Europese Commissie worden onderworpen overeenkomstig de in bijlage I genoemde wetgeving van de Europese Gemeenschap, en van die partij kan worden verlangd dat zij deelneemt aan inspecties door de Europese Commissie bij andere overeenkomstsluitende partijen.

LUCHTVERKEERSBEHEER

Artikel 13

1. De overeenkomstsluitende partijen werken samen op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot de ECAA, teneinde de huidige veiligheidsnormen en de algehele efficiëntie van de algemene luchtverkeersnormen in Europa te verhogen, de capaciteit te optimaliseren en vertragingen tot een minimum te beperken.

2. Om de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun grondgebied te vergemakkelijken,

— nemen de geassocieerde partijen, binnen de grenzen van hun respectieve bevoegdheden, zo spoedig mogelijk de nodige maatregelen om hun institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door bevoegde nationale toezichthoudende instanties aan te wijzen of in te stellen die ten minste functioneel onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten;

— betreft de Europese Gemeenschap de geassocieerde partijen bij elk operationeel initiatief op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit in het kader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door in een vroeg stadium de betrokken overeenkomstsluitende partijen te betrekken bij het creëren van functionele luchtruimblokken.

3. De Europese Gemeenschap ziet erop toe dat de geassocieerde partijen volledig worden betrokken bij de ontwikkeling van een ATM-masterplan in het kader van het SESAR-programma van de Commissie.

MEDEDINGING

Artikel 14

1. Binnen de werkingssfeer van deze Overeenkomst is het bepaalde in bijlage III van toepassing. Wanneer in andere overeenkomsten tussen twee of meer overeenkomstsluitende partijen, bijvoorbeeld associatieovereenkomsten, regels inzake mededinging en staatssteun zijn opgenomen, gelden deze regels tussen die partijen.

2. De artikelen 15, 16 en 17 zijn niet van toepassing op het bepaalde in bijlage III.

HANDHAVING

Artikel 15

1. Onverminderd de leden 2 en 3, zorgt iedere overeenkomstsluitende partij ervoor dat bij de nationale rechter een beroep kan worden gedaan op de uit deze Overeenkomst voortvloeiende rechten, met name die welke voortvloeien uit de in bijlage I vermelde besluiten.

2. In gevallen die van invloed kunnen zijn op feitelijke of potentiële luchtdiensten waarvoor in het kader van deze Overeenkomst een vergunning moet worden verleend, bezitten de instellingen van de Europese Gemeenschap de bevoegdheden die hun specifiek zijn verleend bij de bepalingen van de besluiten waarnaar wordt verwezen of die zijn opgenomen in bijlage I.

3. Alle vragen met betrekking tot de wettigheid van besluiten die door de instellingen van de Europese Gemeenschap worden genomen op grond van deze Overeenkomst, met name op grond van de in bijlage I genoemde besluiten, vallen onder de exclusieve bevoegdheid van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (hierna: „het Hof van Justitie”).

INTERPRETATIE

Artikel 16

1. Voor zover de bepalingen van deze Overeenkomst en de bepalingen van de in bijlage I genoemde besluiten inhoudelijk identiek zijn aan de overeenkomstige regels van het EG-Verdrag en krachtens het EG-Verdrag genomen besluiten, worden deze bepalingen, wat hun uitvoering en toepassing betreft, geïnterpreteerd overeenkomstig de toepasselijke uitspraken en besluiten van het Hof van Justitie en de Europese Commissie die dateren van vóór de datum van ondertekening van deze Overeenkomst. De uitspraken en besluiten die dateren van na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst worden aan de andere overeenkomstsluitende partijen ter kennis gebracht. Op verzoek van een van de overeenkomstsluitende partijen worden de implicaties van dergelijke uitspraken en besluiten vastgesteld door het gemengd comité, met het oog op de goede werking van deze Overeenkomst. Bestaande interpretaties worden vóór de datum van ondertekening van deze Overeenkomst ter kennis gebracht van de ECAA-partners. De in het kader van deze procedure genomen besluiten van het gemengd comité dienen in overeenstemming te zijn met de jurisprudentie van het Hof van Justitie.

2. Wanneer er bij de behandeling van een zaak door een rechterlijke instantie van een ECAA-partner een probleem ontstaat inzake de interpretatie van deze Overeenkomst, van de bepalingen van de in bijlage I genoemde besluiten of van besluiten die op grond daarvan zijn genomen, welke inhoudelijk identiek zijn aan overeenkomstige regels van het EG-Verdrag en krachtens het EG-Verdrag genomen besluiten, verzoekt die rechterlijke instantie, indien zij een beslissing op dit punt noodzakelijk acht voor het wijzen van haar vonnis, overeenkomstig bijlage IV het Hof van Justitie een uitspraak over het probleem te doen. Een ECAA-partner kan bij besluit en overeenkomstig bijlage IV vastleggen in hoeverre en onder welke voorwaarden zijn rechterlijke instanties deze bepaling toepassen. Dat besluit wordt ter kennis gebracht van de depositaris en van het Hof van Justitie. De depositaris deelt dit aan de andere overeenkomstsluitende partijen mede.

3. Wanneer, overeenkomstig lid 2, een rechterlijke instantie van een overeenkomstsluitende partij waarvan de beslissingen volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep, geen zaken kan voorleggen aan het Hof van Justitie, wordt elke uitspraak van die rechterlijke instantie door de betrokken overeenkomstsluitende partij voorgelegd aan het gemengd comité, dat moet toezien op een homogene interpretatie van deze Overeenkomst. Indien het gemengd comité er binnen twee maanden nadat een discrepantie tussen de jurisprudentie van het Hof van Justitie en een uitspraak van een rechterlijke instantie van de betrokken overeenkomstsluitende partij onder zijn aandacht is gebracht, er niet in is geslaagd een homogene interpretatie van deze Overeenkomst te handhaven, kunnen de procedures van artikel 20 worden toegepast.

NIEUWE WETGEVING

Artikel 17

1. Deze Overeenkomst laat onverlet het recht van elke overeenkomstsluitende partij om, onverminderd het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van dit artikel en van artikel 18, lid 4, eenzijdig nieuwe wetgeving op het gebied van het lucht-

vervoer of een in bijlage I genoemd daarmee samenhangend gebied aan te nemen of haar bestaande wetgeving ter zake te wijzigen. De geassocieerde partijen nemen dergelijke wetgeving alleen aan wanneer deze in overeenstemming is met deze Overeenkomst.

2. Zodra een overeenkomstsluitende partij nieuwe wetgeving heeft aangenomen of een wijziging van zijn wetgeving heeft vastgesteld, stelt zij de andere overeenkomstsluitende partijen daarvan uiterlijk binnen een maand na vaststelling van de nieuwe wetgeving of wijziging via het gemengd comité in kennis. Op verzoek van een overeenkomstsluitende partij houdt het gemengd comité binnen de daaropvolgende twee maanden een gedachtewisseling over de implicaties van die nieuwe wetgeving of wijziging voor de goede werking van de Overeenkomst.

3. Het gemengd comité:

- a) neemt een besluit tot herziening van bijlage I van deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen, of
- b) neemt een besluit waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze Overeenkomst, of
- c) stelt alle andere maatregelen vast om de goede werking van deze Overeenkomst te waarborgen.

4. Bij wetgeving die is vastgesteld tussen de ondertekening van deze Overeenkomst en haar inwerkingtreding en waarvan de andere overeenkomstsluitende partijen in kennis zijn gesteld, wordt de datum waarop de informatie is ontvangen, beschouwd als de datum van voorlegging. Het gemengd comité mag niet eerder dan zestig dagen na inwerkingtreding van deze Overeenkomst een besluit nemen.

GEMENGD COMITÉ

Artikel 18

1. Er wordt een gemengd comité ingesteld dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze Overeenkomst en zorgt voor de goede uitvoering daarvan, onverminderd artikel 15, leden 2 en 3, artikel 21 en artikel 22. Hiertoe doet het aanbevelingen en neemt het besluiten in de gevallen waarin deze Overeenkomst voorziet. De besluiten van het gemengd comité worden door de overeenkomstsluitende partijen overeenkomstig hun eigen regels ten uitvoer gebracht.

2. Het gemengd comité bestaat uit vertegenwoordigers van de overeenkomstsluitende partijen.

3. Het gemengd comité neemt besluiten met eenparigheid van stemmen. Het gemengd comité kan echter besluiten in een meerderheidsstemming te voorzien voor specifieke onderwerpen.

4. Voor een goede handhaving van deze Overeenkomst wisselen de overeenkomstsluitende partijen informatie uit, onder andere over nieuwe wetgeving of genomen besluiten die relevant zijn voor deze Overeenkomst, en plegen zij op verzoek van een partij overleg in het gemengd comité, ook over maatschappelijke kwesties.

5. Het gemengd comité stelt zijn reglement van orde vast.

6. Het voorzitterschap van het gemengd comité wordt beurtelings door ofwel een ECAA-partner, ofwel de Europese Gemeenschap en de lidstaten waargenomen, overeenkomstig de regelingen die het comité vastlegt in zijn reglement van orde.

7. De voorzitter van het gemengd comité roept het comité ten minste eenmaal per jaar bijeen om de algemene werking van deze Overeenkomst te onderzoeken, en roept het comité op verzoek van een overeenkomstsluitende partij bijeen wanneer dat in verband met bijzondere omstandigheden noodzakelijk is. Het gemengd comité volgt voortdurend de ontwikkeling van de jurisprudentie van het Hof van Justitie. Daartoe stelt de Europese Commissie de ECAA-partners in kennis van alle uitspraken van het Hof van Justitie die relevant zijn voor de werking van de Overeenkomst. Het gemengd comité neemt binnen drie maanden maatregelen om een homogene interpretatie van deze Overeenkomst te handhaven.

8. Het gemengd comité kan besluiten werkgroepen in te stellen die het bij de uitoefening van zijn taken kunnen bijstaan.

Artikel 19

1. Een besluit van het gemengd comité is bindend voor de overeenkomstsluitende partijen. Wanneer een besluit van het gemengd comité een overeenkomstsluitende partij tot het nemen van maatregelen verplicht, neemt deze partij de nodige maatregelen en stelt zij het gemengd comité daarvan in kennis.

2. De besluiten van het gemengd comité worden bekendgemaakt in de staatsbladen van de Europese Unie en de ECAA-partners. In elk besluit wordt de datum van uitvoering door de overeenkomstsluitende partijen vermeld, alsmede alle andere informatie die van belang kan zijn voor de economische actoren.

REGELING VAN GESCHILLEN

Artikel 20

1. Geschillen betreffende de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst kunnen door de Gemeenschap, samen met de EG-lidstaten handelend, of door een ECAA-partner aan het gemengd comité worden voorgelegd, behoudens in gevallen waarvoor in deze Overeenkomst specifieke procedures zijn vastgesteld.

2. Wanneer een geschil overeenkomstig lid 1 aan het gemengd comité is voorgelegd, vindt onverwijld overleg plaats tussen de partijen in het geschil. Wanneer de Europese Gemeenschap geen partij is in het geschil, kan een vertegenwoordiger van de Europese Gemeenschap door een van de partijen in het geschil bij het overleg worden uitgenodigd. De partijen in het geschil kunnen een voorstel voor een oplossing opstellen, dat onverwijld aan het gemengd comité wordt voorgelegd. De door het gemengd comité in het kader van deze procedure genomen besluiten laten de jurisprudentie van het Hof van Justitie onverlet.

3. Indien het gemengd comité er niet in slaagt het geschil op te lossen binnen vier maanden vanaf het tijdstip waarop de zaak aan het comité is voorgelegd, kunnen de partijen in het

geschil de zaak voorleggen aan het Hof van Justitie, dat er een definitieve en bindende uitspraak over doet. De nadere voorwaarden waaronder een zaak kan worden voorgelegd aan het Hof van Justitie zijn opgenomen in bijlage IV.

4. Indien het gemengd comité geen besluit over een zaak neemt binnen vier maanden nadat deze aan het comité is voorgelegd, kunnen de overeenkomstsluitende partijen passende vrijwaringsmaatregelen nemen overeenkomstig de artikelen 21 en 22, voor een periode van ten hoogste zes maanden. Na deze periode kan elke overeenkomstsluitende partij de Overeenkomst met onmiddellijke ingang opzeggen. Een overeenkomstsluitende partij neemt geen vrijwaringsmaatregelen met betrekking tot een zaak die krachtens deze Overeenkomst naar het Hof van Justitie is verwezen, behoudens de in artikel 11, lid 3, genoemde gevallen of in overeenstemming met mechanismen waarin is voorzien in de afzonderlijke, in bijlage I genoemde besluiten.

VRIJWARINGSMAATREGELEN

Artikel 21

Onverminderd artikel 11, lid 3, en de in de protocollen bij deze Overeenkomst vermelde veiligheids- en beveiligingsbeoordelingen, worden vrijwaringsmaatregelen naar reikwijdte en duur beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om de situatie te verhelpen. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze Overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.

Artikel 22

1. Een overeenkomstsluitende partij die overweegt vrijwaringsmaatregelen te treffen, stelt de overige overeenkomstsluitende partijen hiervan via het gemengd comité in kennis en verstrekt alle relevante inlichtingen.

2. De overeenkomstsluitende partijen plegen onmiddellijk overleg in het gemengd comité om een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.

3. Behoudens artikel 11, lid 3, mag de betrokken overeenkomstsluitende partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen een maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 1, tenzij de overlegprocedure overeenkomstig lid 2 vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.

4. De betrokken overeenkomstsluitende partij stelt het gemengd comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.

OPENBAARMAKING VAN INFORMATIE

Artikel 23

De vertegenwoordigers, afgevaardigden en deskundigen van de overeenkomstsluitende partijen, alsmede de in het kader van deze Overeenkomst handelende ambtenaren en andere functionarissen, mogen, zelfs na beëindiging van hun activiteiten, geen onder de geheimhoudingsplicht vallende informatie openbaar maken, met name over ondernemingen, hun handelsbetrekkingen of de elementen van hun kostprijs.

DERDE LANDEN EN INTERNATIONALE ORGANISATIES

Artikel 24

1. De overeenkomstsluitende partijen plegen in het kader van het gemengd comité op verzoek van een der partijen overleg, overeenkomstig de procedure van de artikelen 25 en 26:

- a) over luchtvervoervraagstukken die tot het werkterrein behoren van internationale organisaties, en
- b) over de verschillende aspecten van de mogelijke ontwikkelingen in de betrekkingen tussen de overeenkomstsluitende partijen en derde landen op het gebied van het luchtvervoer, alsmede over de werking van de voornaamste onderdelen van op dit gebied gesloten bilaterale of multilaterale overeenkomsten.

2. Het in lid 1 bedoelde overleg vindt plaats binnen een maand na indiening van het verzoek of, in dringende gevallen, zo spoedig mogelijk.

Artikel 25

1. Het voornaamste doel van het in artikel 24, lid 1, onder a), bedoelde overleg is:

- a) gezamenlijk vast te stellen of de betrokken vraagstukken problemen van gemeenschappelijk belang doen ontstaan, alsmede
- b) afhankelijk van de aard van deze problemen:
 - gezamenlijk vast te stellen of de activiteiten van de overeenkomstsluitende partijen in de betrokken internationale organisaties gecoördineerd moeten worden, of
 - gezamenlijk vast te stellen welke eventuele andere aanpak passend is.

2. De overeenkomstsluitende partijen wisselen zo spoedig mogelijk alle informatie uit die van belang is met het oog op de in lid 1 genoemde doelstellingen.

Artikel 26

Het voornaamste doel van het in artikel 24, lid 1, onder b), bedoelde overleg is relevante vraagstukken te onderzoeken en na te gaan welke aanpak eventueel wenselijk is.

OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 27

1. In de protocollen I tot en met IX zijn de overgangsregelingen en bijbehorende termijnen opgenomen die tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten enerzijds, en de betrokken geassocieerde partij anderzijds, van toepassing zijn. In de betrekkingen tussen Noorwegen of IJsland en een geassocieerde partij zijn dezelfde voorwaarden van toepassing als tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en die geassocieerde partij, anderzijds.

2. Gedurende de in lid 1 bedoelde overgangsperiodes worden de relevante elementen van de luchtvervoerregeling tussen twee geassocieerde partijen vastgesteld op basis van het meest restrictieve van de twee protocollen die betrekking hebben op de geassocieerde partijen in kwestie.

3. Voor de geleidelijke overgang van elke geassocieerde partij naar volledige toepassing van de ECAA worden beoordelingen uitgevoerd. Deze beoordelingen worden verricht door de Europese Gemeenschap in samenwerking met de betrokken geassocieerde partij. Wanneer een geassocieerde partij van oordeel is dat de in het desbetreffende protocol vermelde voorwaarden voor afronding van een overgangsperiode zijn vervuld, stelt zij de Europese Gemeenschap ervan in kennis dat een beoordeling dient te worden uitgevoerd.

4. Indien de Europese Gemeenschap vaststelt dat aan de voorwaarden is voldaan, stelt zij het gemengd comité daarvan in kennis en besluit zij vervolgens dat de geassocieerde partij kan overgaan naar de volgende overgangsperiode of in voorkomend geval volledig kan worden opgenomen in de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte.

5. Indien de Europese Gemeenschap vaststelt dat niet aan de voorwaarden is voldaan, deelt zij dit mee aan het gemengd comité. De Europese Gemeenschap doet aan de betrokken geassocieerde partij aanbevelingen voor specifieke verbeteringen en stelt een uitvoeringstermijn vast waarin deze verbeteringen redelijkerwijs kunnen worden gerealiseerd. Vóór het einde van de uitvoeringstermijn wordt een tweede en zo nodig een derde beoordeling verricht om na te gaan of de aanbevolen verbeteringen daadwerkelijk en op adequate wijze zijn gerealiseerd.

RELATIE MET BILATERALE LUCHTVERVOEROVEREENKOMSTEN EN -REGELINGEN

Artikel 28

1. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben voorrang boven de toepasselijke bepalingen van de geldende bilaterale luchtvervoerovereenkomsten en/of -regelingen tussen de geassocieerde partijen, enerzijds, en de Europese Gemeenschap, een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland, anderzijds, alsmede tussen geassocieerde partijen.

2. In afwijking van lid 1 blijven de bepalingen betreffende eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequenties, vliegtuigtype of verandering van vliegtuig, gedeelde vluchtcodes en prijsstelling van een geldende bilaterale overeenkomst of regeling tussen een geassocieerde partij en de Europese Gemeenschap, een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland, dan wel tussen twee geassocieerde partijen, gedurende de in artikel 27 bedoelde overgangsperiodes van toepassing tussen de partijen bij die overeenkomst of regeling, indien die bilaterale overeenkomst en/of regeling wat betreft de vrijheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen flexibeler is dan de bepalingen van het toepasselijke protocol ten aanzien van de betrokken geassocieerde partij.

3. Een geschil tussen een geassocieerde partij en een andere overeenkomstsluitende partij over de vraag of, in het licht van de volledige toepassing van de ECAA, de bepalingen van het protocol betreffende de betrokken geassocieerde partij al dan niet flexibeler zijn dan die van de bilaterale overeenkomsten en/of regelingen, wordt beslecht in het kader van het mechanisme voor geschillenregeling van artikel 20. Geschillen over de wijze waarop de verhouding tussen met elkaar in strijd zijnde protocollen moet worden bepaald, worden langs dezelfde weg beslecht.

INWERKINGTREDING, HERZIENING, BEÏNDIGING EN ANDERE
BEPALINGEN

Artikel 29

Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst dient door de ondertekenaars te worden bekrachtigd of goedgekeurd overeenkomstig hun onderscheiden procedures. De akten van bekrachtiging of goedkeuring worden neergelegd bij het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie (depositaris), die alle andere ondertekenaars, alsmede de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie daarvan in kennis stelt.

2. Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgende op de dag waarop de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten en ten minste één geassocieerde partij hun akten van bekrachtiging of goedkeuring hebben neergelegd. Voor elke andere ondertekenaar die deze Overeenkomst na die datum bekrachtigt of goedkeurt, treedt zij in werking op de eerste dag van de tweede maand volgende op de dag waarop die ondertekenaar zijn akte van bekrachtiging of goedkeuring heeft neergelegd.

3. In afwijking van lid 1 en lid 2 kunnen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten en ten minste één geassocieerde partij, besluiten deze Overeenkomst vanaf de datum van ondertekening voorlopig onderling toe te passen, in overeenstemming met de toepassing van de nationale wetgeving, mits kennisgeving aan de depositaris, die de andere overeenkomstsluitende partijen van dat besluit in kennis stelt.

Artikel 30

Herziening

Deze Overeenkomst wordt herzien op verzoek van een overeenkomstsluitende partij en in ieder geval vijf jaar na de inwerkingtreding ervan.

Artikel 31

Beëindiging

1. Elke overeenkomstsluitende partij kan de Overeenkomst opzeggen door kennisgeving aan de depositaris, die de andere overeenkomstsluitende partijen alsmede de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie van de opzegging in kennis stelt. Indien de Overeenkomst door de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten wordt opgezegd, treedt zij één jaar na de datum van kennisgeving buiten werking. Indien de Overeenkomst door een enige andere overeenkomstsluitende partij wordt opgezegd, treedt zij één jaar na de datum van kennisgeving uitsluitend voor deze overeenkomstsluitende partij buiten

werking. Luchtdiensten die op de vervaldatum van deze Overeenkomst worden geëxploiteerd, mogen worden voortgezet tot het einde van het luchtvaartseizoen van de Internationale vereniging voor de burgerluchtvaart (IATA) waarin de vervaldatum valt.

2. Wanneer een geassocieerde partij toetreedt tot de Europese Unie, wordt zij in het kader van de overeenkomst automatisch niet langer als een geassocieerde partij, maar als een EG-lidstaat behandeld.

3. Deze Overeenkomst treedt met betrekking tot een geassocieerde partij buiten werking of wordt opgeschort indien de overeenkomstige associatieovereenkomst buiten werking treedt of wordt opgeschort.

Artikel 32

Uitbreiding van de ECAA

Elke staat of entiteit die bereid is zijn/haar wetgeving inzake luchtvervoer en aanverwante onderwerpen verenigbaar te maken met die van de Europese Gemeenschap, en waarmee de Europese Gemeenschap een kader voor nauwe economische samenwerking tot stand brengt of heeft gebracht, zoals een associatieovereenkomst, kan door de Europese Gemeenschap worden gevraagd aan de ECAA deel te nemen. Hiertoe wijzigen de overeenkomstsluitende partijen de Overeenkomst dienovereenkomstig.

Artikel 33

Luchthaven van Gibraltar

1. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat 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, onverlet.

2. De toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden.

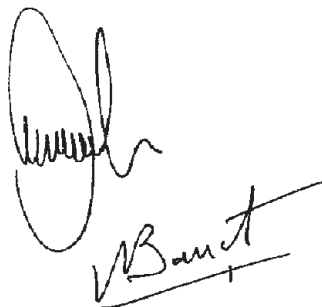
Artikel 34

Talen

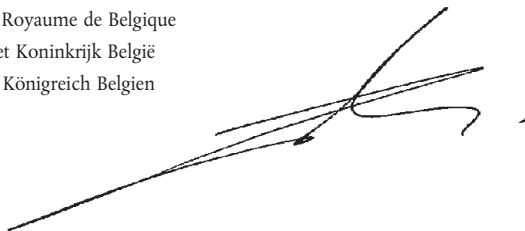
Deze Overeenkomst is opgesteld in één exemplaar in de officiële talen van de Europese Unie en van de overeenkomstsluitende partijen, niet zijnde de Europese Gemeenschappen en haar lidstaten, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

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

Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
For the European Community
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
Za Európske spoločenstvo
za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar



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



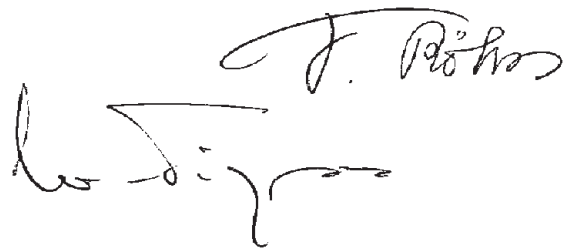
Za Českou republiku



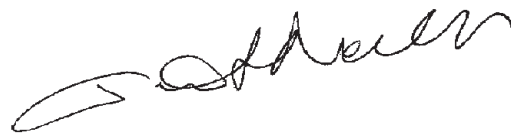
På Kongeriget Danmarks vegne



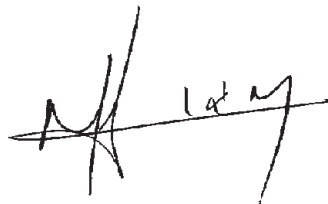
Für die Bundesrepublik Deutschland

Handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Röhrs'.

Eesti Vabariigi nimel

Handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Por el Reino de España

Handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Pour la République française

Handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Thar cheann Na hÉireann

For Ireland

Handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā

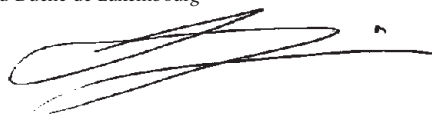


22-06-2006

Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



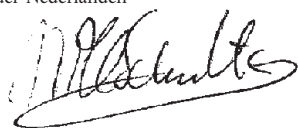
A Magyar Köztársaság részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



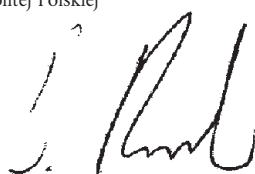
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



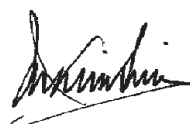
Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



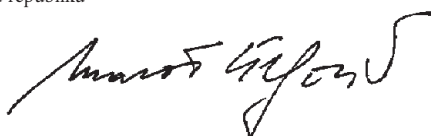
Pela República Portuguesa



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



13-06-2006

Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



Për Republikën e Shqipërisë



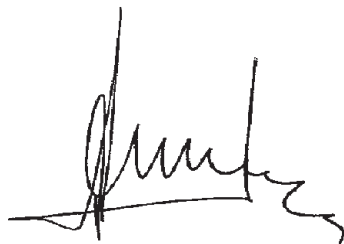
Za Bosnu i Hercegovinu

За Босну и Херцеговину

Za Bosnu i Hercegovinu



За Република България



Za Republiku Hrvatsku



За Бивша Југославска Република Македонија

Fyrir hönd Lýðveldisins Íslands



Za Republiku Crnu Goru



05 -07- 2006

For Kongeriket Norge



Pentru România



За Републику Србију



29 -06- 2006

For the United Nations Interim Administration in Kosovo
with Declaration



REPUBLIC OF MACEDONIA
MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Luxembourg, 9 June 2006

Dear Sirs,

Hereby I declare that the final text from 22 May 2006 of the Multilateral ECAA Agreement is acceptable for the Government of the Republic of Macedonia.

With this letter, the Government of the Republic of Macedonia considers itself as signatory of the Multilateral Agreement between the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the European Community and its Member States, the Republic of Iceland, the Republic of Macedonia, the Kingdom of Norway, Serbia and Montenegro, Romania and United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area.

However, I declare that the Republic of Macedonia does not accept the denomination used for my country in the abovementioned Agreement, having in view that the constitutional name of my country is Republic of Macedonia.

Please accept, Sirs, the assurances of my highest consideration.

Xhemali MEHAZI
Minister of Transport
and Communications



THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION
AND THE EUROPEAN COMMISSION

Luxembourg, 9 June 2006

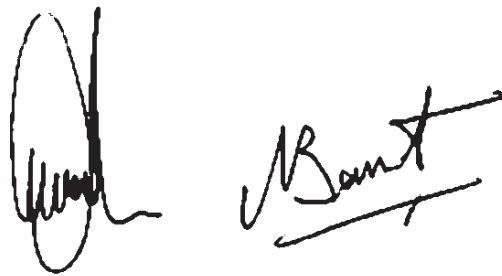
Mr. Xhemali MEHAZI,
Minister of Transport and Communications
of the former Yugoslav Republic of Macedonia,

Sir,

The European Community and its Member States take note of your letter of today's date and confirms that your letter and this reply shall together take the place of the signature of the Multilateral Agreement between the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the European Community and its Member States, the Republic of Iceland, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Kingdom of Norway, Serbia and Montenegro, Romania and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA). However, this cannot be construed as acceptance or recognition by the European Community and its Member States, in whatever form or content of a denomination other than the „former Yugoslav Republic of Macedonia”.

Please accept, Sir, the assurance of our highest consideration.

*On behalf of the European Community and
its Member States*



BIJLAGE I

REGELS VOOR DE BURGERLUCHTVAART

De „toepasselijke bepalingen” van de volgende besluiten van de Gemeenschap zijn van toepassing overeenkomstig de hoofdovereenkomst en bijlage II betreffende horizontale aanpassingen, tenzij in deze bijlage of in de daaropvolgende protocollen I tot en met IX anders is bepaald. Zo nodig worden specifieke aanpassingen voor elk afzonderlijk besluit hieronder vermeld:

A. MARKTTOEGANG EN AANVULLENDE RECHTEN

Nr. 2407/92

Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 18 en de bijlage, behalve de verwijzing in artikel 13, lid 3, naar artikel 226 (ex 169) van het EG-Verdrag

Nr. 2408/92

Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtrouten

zoals gewijzigd of aangepast bij:

- artikel 29 van de Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden voor de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden;
- Besluit nr. 7/94 van het gemengd comité van de EER van 21 maart 1994 tot wijziging van protocol 47 en bepaalde bijlagen van de EER-overeenkomst;
- artikel 20 van de Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden voor de Tsjechische Republiek, de Republiek Estland, de Republiek Cyprus, de Republiek Letland, de Republiek Litouwen, de Republiek Hongarije, de Republiek Malta, de Republiek Polen, de Republiek Slovenië en de Slowaakse Republiek en de aanpassing van de Verdragen waarop de Europese Unie is gegrond („de Toetredingsakte van 2003”).

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 15 en bijlagen I, II en III

Nr. 2409/92

Verordening (EEG) nr. 2409/92 van de Raad van 23 juli 1992 inzake tarieven voor luchtdiensten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10

Nr. 95/93

Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens

zoals gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 894/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad;
- Verordening (EG) nr. 1554/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad;
- Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12 en artikel 14 bis, lid 2

Voor de toepassing van artikel 12, lid 2, wordt „de Commissie” gelezen als „het gemengd comité”.

Nr. 96/67

Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 25 en de bijlage

Voor de toepassing van artikel 10 wordt „lidstaten” gelezen als „EG-lidstaten”.

Voor de toepassing van artikel 20, lid 2, wordt „de Commissie” gelezen als „het gemengd comité”.

Nr. 785/2004

Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekerings-eisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8 en artikel 10, lid 2

B. LUCHTVERKEERSBEHEER

Nr. 549/2004

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening”)

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4, artikel 6 en artikelen 9 tot en met 14

Nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtvaartnavigatiedienstenverordening”)

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19 en bijlagen I en II

Nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtruimverordening”)

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11

Nr. 552/2004

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging („de interoperabiliteitsverordening”)

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12 en bijlagen I tot en met V

Nr. 2096/2005

Verordening (EG) nr. 2096/2005 van de Commissie van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 9 en bijlagen I tot en met V

Nr. 2150/2005

Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 9 en de bijlage

C. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

Nr. 3922/91

Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

zoals gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 2176/96 van de Commissie van 13 november 1996 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang;
- Verordening (EG) nr. 1069/1999 van de Commissie van 25 mei 1999 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang;
- Verordening (EG) nr. 2871/2000 van de Commissie van 28 december 2000 houdende aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart;
- Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10, met uitzondering van artikel 4, lid 1, en artikel 8, lid 2, tweede zin, artikel 12, artikel 13, alsook bijlagen I tot en met III

Voor de toepassing van artikel 12 wordt „lidstaten” gelezen als „EG-lidstaten”.

Nr. 94/56

Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12

Voor de toepassing van de artikelen 9 en 12 wordt „de Commissie” gelezen als „alle andere overeenkomstsluitende partijen bij de ECAA”.

Nr. 1592/2002

Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

zoals gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 1643/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002;
- Verordening (EG) nr. 1701/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot aanpassing van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1592/2002.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 57 en bijlagen I en II

Nr. 2003/42

Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11 en bijlagen I en II

Nr. 1702/2003

Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

zoals gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 381/2005 van de Commissie van 7 maart 2005 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4 en de bijlage. De in deze verordening bedoelde overgangperiodes worden vastgesteld door het gemengd comité.

Nr. 2042/2003

Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6 en bijlagen I tot en met IV

Nr. 104/2004

Verordening (EG) nr. 104/2004 van de Commissie van 22 januari 2004 tot vaststelling van regels voor de organisatie en de samenstelling van de kamer van beroep van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 7 en de bijlage

Nr. 488/2005

Verordening (EG) nr. 488/2005 van de Commissie van 21 maart 2005 betreffende de door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart in rekening gebrachte vergoedingen en rechten

Nr. 2111/2005

Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 13 en de bijlage

D. BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

Nr. 2320/2002

Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart

zoals gewijzigd bij:

— Verordening (EG) nr. 849/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12 en de bijlage

Nr. 622/2003

Verordening (EG) nr. 622/2003 van de Commissie van 4 april 2003 tot vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

zoals gewijzigd bij:

— Verordening (EG) nr. 68/2004 van de Commissie van 15 januari 2004 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003;

— Verordening (EG) nr. 781/2005 van de Commissie van 24 mei 2005 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003;

— Verordening (EG) nr. 857/2005 van de Commissie van 6 juni 2005 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5 en de bijlage

Nr. 1217/2003

Verordening (EG) nr. 1217/2003 van de Commissie van 4 juli 2003 tot vaststelling van gemeenschappelijke specificaties voor nationale programma's voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11 en bijlagen I en II

Nr. 1486/2003

Verordening (EG) nr. 1486/2003 van de Commissie van 22 augustus 2003 tot vaststelling van procedures voor de inspecties van de Commissie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 16

Nr. 1138/2004

Verordening (EG) nr. 1138/2004 van de Commissie van 21 juni 2004 tot vaststelling van een gemeenschappelijke definitie van de meest kwetsbare sectoren van de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8

E. MILIEU

Nr. 89/629

Richtlijn 89/629/EEG van de Raad van 4 december 1989 betreffende de beperking van de geluidsemissie van civiele subsonische straalvliegtuigen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8

Nr. 92/14

Richtlijn 92/14/EEG van de Raad van 2 maart 1992 betreffende de beperking van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988)

zoals gewijzigd bij:

- Richtlijn 98/20/EG van de Raad van 30 maart 1998 tot wijziging van Richtlijn 92/14/EEG;
- Richtlijn 1999/28/EG van de Commissie van 21 april 1999 tot wijziging van de bijlage bij Richtlijn 92/14/EEG van de Raad;
- Verordening (EG) nr. 991/2001 van de Commissie van 21 mei 2001 houdende wijziging van de bijlage bij Richtlijn 92/14/EEG van de Raad.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11 en de bijlage

Nr. 2002/30

Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap

zoals gewijzigd of aangepast bij artikel 20 van de Toetredingsakte van 2003.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 15 en bijlagen I en II

Nr. 2002/49

Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 16 en bijlagen I tot en met VI

F. SOCIALE ASPECTEN

Nr. 1989/391

Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 16 en artikel 18 en artikel 19

Nr. 2003/88

Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19, 21 tot en met 24 en 26 tot en met 29

Nr. 2000/79

Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de inwerkingstelling van de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Federation (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA)

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5

G. CONSUMENTENBESCHERMING

Nr. 90/314

Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10

Nr. 92/59

Richtlijn 92/59/EEG van de Raad van 29 juni 1992 inzake algemene productveiligheid

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19

Nr. 93/13

Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10 en de bijlage

Voor de toepassing van artikel 10 wordt „de Commissie” gelezen als „alle andere overeenkomstsluitende partijen bij de ECAA”.

Nr. 95/46

Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 34

Nr. 2027/97

Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

zoals gewijzigd bij:

— Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8

Nr. 261/2004

Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 17

H. ANDERE WETGEVING

Nr. 2299/1989

Verordening (EEG) nr. 2299/1989 van de Raad van 24 juli 1989 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen

zoals gewijzigd bij:

— Verordening (EEG) nr. 3089/93 van de Raad van 29 oktober 1993 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89;

— Verordening (EG) nr. 323/1999 van de Raad van 8 februari 1999 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 22 en de bijlage

Nr. 91/670

Richtlijn 91/670/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor burgerluchtvaartpersoneel

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8 en de bijlage

Nr. 3925/91

Verordening (EEG) nr. 3925/91 van de Raad van 19 december 1991 betreffende de afschaffing van de controles en de formaliteiten die van toepassing zijn op de handbagage en de ruimbagage van personen op intracommunautaire vluchten en op de bagage van personen bij intracommunautaire zeereizen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5

Nr. 437/2003

Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 27 februari 2003 betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht

zoals gewijzigd bij:

— Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie van 31 juli 2003 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11 en bijlagen I en II

Nr. 1358/2003

Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie van 31 juli 2003 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht en tot wijziging van de bijlagen I en II daarbij

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4 en bijlagen I tot en met III

Nr. 2003/96

Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit

Toepasselijke bepalingen: artikel 14, lid 1, onder b), en lid 2

BIJLAGE II

HORIZONTALE AANPASSINGEN EN BEPAALDE PROCEDUREREGELS

De bepalingen van de in bijlage I genoemde besluiten zijn overeenkomstig de Overeenkomst en punt 1 tot en met 4 van deze bijlage van toepassing, tenzij in bijlage I anders is bepaald. De specifieke aanpassingen die voor de afzonderlijke besluiten noodzakelijk zijn, worden uiteengezet in bijlage I.

De overeenkomst wordt toegepast overeenkomstig de in punt 5 en punt 6 van deze bijlage vastgestelde procedureregels.

1. INLEIDENDE GEDEELTEN VAN DE BESLUITEN

De preambules van de bovenbedoelde besluiten worden niet aangepast met het oog op deze Overeenkomst. Zij zijn van belang voor zover noodzakelijk in verband met de correcte interpretatie en toepassing, binnen het kader van de Overeenkomst, van de bepalingen van dergelijke besluiten.

2. SPECIFIEKE TERMINOLOGIE VAN DE BESLUITEN

De in de in bijlage 1 genoemde besluiten gebruikte term/termen:

- a) „Gemeenschap” wordt gelezen als „Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte”;
- b) „Gemeenschapsrecht”, „Gemeenschapswetgeving”, „communautaire instrumenten” en „EG-Verdrag” worden gelezen als de „ECAA-overeenkomst”;
- c) „communautaire luchthaven” wordt gelezen als „luchthaven die zich binnen de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte bevindt”;
- d) „Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen” of „Publicatieblad van de Europese Unie” wordt gelezen als „Staatsblad van de overeenkomstsluitende partijen”;
- e) „communautaire luchtvaartmaatschappij” wordt gelezen als „ECAA-luchtvaartmaatschappij”.

3. VERWIJZINGEN NAAR LIDSTATEN

Onverminderd lid 4 worden verwijzingen naar (een) „lidstaat/lidstaten” in de in bijlage I bij deze Overeenkomst genoemde besluiten geacht, behalve op de lidstaten van de Europese Gemeenschap, ook betrekking te hebben op de ECAA-partners.

6. BEPALINGEN BETREFFENDE DE COMITÉS VAN DE GEMEENSCHAP EN OVERLEG MET DE GEASSOCIEERDE PARTIJEN

Deskundigen van de geassocieerde partijen worden door de Europese Commissie geraadpleegd en krijgen de gelegenheid hun advies uit te brengen wanneer de genoemde besluiten voorzien in raadpleging van EG-comités door de Europese Commissie en in de mogelijkheid dat zij hun advies of standpunt naar voren brengen.

Elk overleg bestaat uit een door de Europese Commissie voorgezeten vergadering en vindt plaats in het gemengd comité op uitnodiging van de Europese Commissie, voorafgaand aan de raadpleging van het betrokken EG-comité. De Europese Commissie voorziet elke geassocieerde partij uiterlijk twee weken vóór de vergadering, tenzij specifieke omstandigheden een kortere termijn noodzakelijk maken, van alle nodige informatie.

De geassocieerde partijen worden uitgenodigd om hun standpunten aan de Europese Commissie mede te delen. De Europese Commissie houdt naar behoren rekening met het advies van de geassocieerde partijen.

Bovenstaande bepalingen gelden niet voor de toepassing van de mededingingsregels als uiteengezet in deze Overeenkomst, waarvoor de specifieke raadplegingsprocedures van bijlage III moeten worden gevolgd.

5. SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

Teneinde de uitoefening van de respectieve bevoegdheden van de bevoegde instanties van de overeenkomstsluitende partijen te vergemakkelijken, wisselen de bevoegde instanties op verzoek met elkaar alle informatie uit die noodzakelijk is voor de goede werking van deze Overeenkomst.

6. GEBRUIK VAN TALEN

De overeenkomstsluitende partijen mogen, in het kader van de procedures die uit hoofde van deze Overeenkomst zijn vastgesteld en onverminderd bijlage IV, elke officiële taal van de Europese Unie of van een andere overeenkomstsluitende partij gebruiken. De overeenkomstsluitende partijen zijn zich ervan bewust dat het gebruik van de Engelse taal het verloop van deze procedures zal vergemakkelijken. Wanneer in een officieel document een taal wordt gebruikt die geen officiële taal van de Europese Unie is, wordt bij dat document een vertaling in een officiële taal van de instellingen van de Europese Unie gevoegd, waarbij rekening wordt gehouden met de bepaling in de vorige zin. Indien een overeenkomstsluitende partij voornemens is in een mondelinge procedure een taal te gebruiken die geen officiële taal van de instellingen van de Europese Unie is, zorgt die overeenkomstsluitende partij voor een simultane vertaling in de Engelse taal.

BIJLAGE III

IN ARTIKEL 14 BEDOELDE REGELS INZAKE MEDEDINGING EN STAATSTEUN

Artikel 1

Staatsmonopolies

Een geassocieerde partij past alle staatsmonopolies van commerciële aard geleidelijk aan, zodanig dat uiterlijk aan het einde van de tweede periode bedoeld in het protocol bij deze Overeenkomst dat de overgangsmaatregelen voor die betrokken geassocieerde partij bevat, geen discriminatie tussen onderdanen van de overeenkomstsluitende partijen bestaat ten aanzien van de omstandigheden waaronder goederen worden verworven en op de markt gebracht. Het gemengd comité wordt in kennis gesteld van de maatregelen welke te dien einde worden genomen.

Artikel 2

Harmonisatie van de wetgeving inzake staatssteun en mededinging

1. De overeenkomstsluitende partijen onderkennen het belang van harmonisatie van de bestaande wetgeving inzake staatssteun en mededinging van de geassocieerde partij met die van de Europese Gemeenschap. De geassocieerde partij streeft ernaar haar bestaande en toekomstige wetgeving inzake staatssteun en mededinging geleidelijk verenigbaar te maken met de geldende wetgeving van de Europese Gemeenschap.

2. Deze harmonisatie begint bij de inwerkingtreding van de Overeenkomst en wordt, in de loop van de tweede periode die is vermeld in het protocol bij deze Overeenkomst dat de overgangsmaatregelen ten aanzien van de betrokken geassocieerde partij bevat, geleidelijk uitgebreid tot alle in deze bijlage genoemde onderdelen van de wetgeving van de Europese Gemeenschap inzake staatssteun en mededinging. De geassocieerde partij stelt tevens, in overeenstemming met de Europese Commissie, de regels vast voor het toezicht op de uitvoering van de harmonisatie van de wetgeving en de te treffen rechtshandvingsmaatregelen.

Artikel 3

Bepalingen betreffende mededinging en andere economische aspecten

1. Onverenigbaar met de goede werking van de Overeenkomst, voor zover de handel tussen twee of meer overeenkomstsluitende partijen daardoor ongunstig kan worden beïnvloed, zijn de volgende handelwijzen:

- i) alle overeenkomsten tussen ondernemingen, alle besluiten van ondernemersverenigingen en alle onderling afgestemde feitelijke gedragingen van ondernemingen welke ertoe strekken of die tot gevolg hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of vervalst;
- ii) het misbruik door een of meer ondernemingen van een machtspositie op het grondgebied van de overeenkomstsluitende partijen of in een substantieel deel daarvan;
- iii) alle staatssteun die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde goederen vervalst of dreigt te vervalsen.

2. Alle handelwijzen die met dit artikel in strijd zijn, worden beoordeeld aan de hand van de criteria die voortvloeien uit de toepassing van de mededingingsregels die van toepassing zijn in de Europese Gemeenschap, met name de artikelen 81, 82, 86 en 87 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en de besluiten die ter interpretatie hiervan door de instellingen van de Europese Gemeenschap zijn vastgesteld.

3. Elke geassocieerde partij ziet erop toe dat aan een functioneel onafhankelijke overheidsinstantie de nodige bevoegdheden worden verleend voor de volledige toepassing van lid 1, onder i) en ii), ten aanzien van particuliere en overheids-ondernemingen en ondernemingen waaraan bijzondere rechten zijn verleend.

4. Elke geassocieerde partij zorgt voor de aanwijzing of de instelling van een functioneel onafhankelijke overheidsinstantie waaraan de nodige bevoegdheden worden verleend voor de volledige toepassing van lid 1, onder iii). Deze instantie beschikt onder meer over de bevoegdheid toestemming te verlenen voor staatssteunregelingen en individuele steunmaatregelen, overeenkomstig lid 2, alsmede de bevoegdheid terugbetaling van onwettig verleende staatssteun te vorderen.

5. Elke overeenkomstsluitende partij draagt zorg voor transparantie ten aanzien van staatssteun, met name door de andere overeenkomstsluitende partijen een jaarverslag of een gelijkwaardig rapport te doen toekomen, waarbij de methodologie en de presentatie worden gevolgd van het overzicht van de staatssteun dat door de Europese Gemeenschap wordt opgesteld. Op verzoek van een overeenkomstsluitende partij verstrekt een andere overeenkomstsluitende partij informatie over bepaalde afzonderlijke steunmaatregelen van de overheid.

6. Elke geassocieerde partijen stellen een volledig overzicht op van de steunregelingen die vóór de oprichting van de in lid 4 bedoelde instantie zijn ingesteld, en passen deze steunregelingen aan volgens de in lid 2 bedoelde criteria.

7. a) Voor de toepassing van het bepaalde in lid 1, onder iii), komen de overeenkomstsluitende partijen overeen dat tijdens de perioden die zijn vermeld in het protocol bij deze Overeenkomst dat de overgangsmaatregelen ten aanzien van een geassocieerde partij bevat, alle door die geassocieerde partij toegekende overheidssteun wordt beoordeeld met inachtneming van het feit dat de betrokken geassocieerde partij wordt beschouwd als een regio overeenkomend met de in artikel 87, lid 3, onder a), van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap bedoelde streken van de Gemeenschap.
- b) Tegen het einde van de eerste periode die is vermeld in het protocol bij deze Overeenkomst dat de overgangsmaatregelen ten aanzien van een geassocieerde partij bevat, verstrekt die partij de Commissie van de Europese Gemeenschappen de BBP-cijfers per hoofd van de bevolking, geharmoniseerd op NUTS II-niveau. De in lid 4 bedoelde instantie en de Europese Commissie zullen dan gezamenlijk evalueren welke regio's van de betrokken geassocieerde partij voor overheidssteun in aanmerking komen, alsmede hoeveel de maximale steun voor die regio's mag bedragen, teneinde op basis van de desbetreffende richtsnoeren van de Europese Gemeenschap het regionale steunoverzicht op te stellen.
8. Indien een van de overeenkomstsluitende partijen van mening is dat een bepaalde handelwijze onverenigbaar is met lid 1, kan zij passende maatregelen nemen na overleg in het gemengd comité, of na een termijn van 30 werkdagen volgende op het verzoek om dergelijk overleg.
9. De overeenkomstsluitende partijen wisselen gegevens uit, rekening houdend met de beperkingen uit hoofde van het zaken- en beroepsgeheim.

BIJLAGE IV

VOORLEGGEN VAN ZAKEN AAN HET HOF VAN JUSTITIE

1. Algemene principes met betrekking tot artikel 16 van de Overeenkomst

1. Waar passend worden de door het Hof van Justitie vastgestelde procedures voor verzoeken om een prejudiciële uitspraak binnen de Europese Gemeenschap toegepast. Nadat een prejudiciële uitspraak is gedaan, past de rechterlijke instantie van de overeenkomstsluitende partij de door het Hof van Justitie vastgestelde interpretatie toe.
2. Overeenkomstsluitende partijen hebben binnen de sfeer van deze Overeenkomst dezelfde rechten als de EG-lidstaten wat betreft de indiening van opmerkingen bij het Hof van Justitie.

2. Reikwijdte van en nadere regelingen voor de procedure van artikel 16, lid 2, van de Overeenkomst

1. Wanneer een overeenkomstsluitende partij overeenkomstig artikel 16, lid 2, tweede zin, een besluit neemt over de reikwijdte van en de nadere regelingen voor de procedure voor het voorleggen van zaken aan het Hof van Justitie, dient in dat besluit het volgende te worden bepaald:
 - a) een rechterlijke instantie van die overeenkomstsluitende partij waarvan de beslissingen volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep, moet het Hof van Justitie verzoeken om een prejudiciële uitspraak over een vraag betreffende de geldigheid of de uitlegging van een besluit als bedoeld in artikel 16, lid 2, die wordt opgeworpen in een bij haar aanhangig gemaakte zaak, indien die rechterlijke instantie een beslissing op dit punt noodzakelijk acht voor het wijzen van haar vonnis, of
 - b) een rechterlijke instantie van die overeenkomstsluitende partij kan het Hof van Justitie verzoeken om een prejudiciële uitspraak over een vraag betreffende de geldigheid of de uitlegging van een besluit als bedoeld in artikel 16, lid 2, die wordt opgeworpen in een bij haar aanhangig gemaakte zaak, indien die rechterlijke instantie een beslissing op dit punt noodzakelijk acht voor het wijzen van haar vonnis.
2. De uitvoeringsbepalingen van artikel 16, lid 2, zijn gebaseerd op de principes die zijn neergelegd in de wettelijke bepalingen tot regeling van de werking van het Hof van Justitie, met inbegrip van de desbetreffende bepalingen van het EG-Verdrag, het statuut en het reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie, alsook de jurisprudentie daarvan. Wanneer een beslissing over de uitvoeringsbepalingen van deze bepaling moet worden genomen, houdt de overeenkomstsluitende partij tevens rekening met de praktische richtsnoeren die door het Hof van Justitie zijn gepubliceerd in de informatienota met wenken voor de indiening van prejudiciële verzoeken door de nationale rechters.

3. Overeenkomstig artikel 20, lid 3, van de Overeenkomst voorgelegde zaken

Geschillen die overeenkomstig artikel 20, lid 3, van de Overeenkomst aan het Hof van Justitie worden voorgelegd, worden door het Hof op dezelfde wijze behandeld als de overeenkomstig artikel 239 van het EG-Verdrag aan het Hof voorgelegde zaken.

4. Aan het Hof van Justitie voorgelegde zaken en gebruikte talen

De overeenkomstsluitende partijen zijn gerechtigd om bij de in het kader van de Overeenkomst bij het Hof van Justitie ingeleide procedures elke officiële taal van de instellingen van de Europese Unie of van een andere overeenkomstsluitende partij te gebruiken. Bij een officieel document in een taal die geen officiële taal van de instellingen van de Europese Unie is, wordt een vertaling in het Frans gevoegd. Indien een overeenkomstsluitende partij voornemens is in een mondelinge procedure een taal te gebruiken die geen officiële taal van de Europese Unie is, zorgt die overeenkomstsluitende partij voor een simultane vertaling in het Frans.

BIJLAGE V

PROTOCOL I

Overgangsregelingen tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en de Republiek Albanië, anderzijds*Artikel 1***Overgangsperioden**

1. De eerste overgangsperiode loopt van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst totdat de Republiek Albanië, hierna „Albanië” genoemd, alle in artikel 2, lid 1, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.
2. De tweede overgangsperiode loopt van het einde van de eerste overgangsperiode totdat Albanië alle in artikel 2, lid 2, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.

*Artikel 2***Voorwaarden voor de overgangsperioden**

1. Tegen het einde van de eerste overgangsperiode moet Albanië
 - i) volwaardig lid zijn van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities — JAA) en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart toe te passen;
 - ii) ECAC-document 30 toepassen en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart toe te passen;
 - iii) Verordening (EEG) nr. 3925/91 (betreffende de afschaffing van de controles die van toepassing zijn op handbagage en ruimbagage), Verordening (EEG) nr. 2409/92 (inzake tarieven voor luchtdiensten), Richtlijn 94/56/EG (inzake het onderzoek van ongevallen), Verordening (EG) nr. 2027/97 (betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen), Richtlijn 2003/42/EG (inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart), Verordening (EG) nr. 261/2004 (inzake instapweigering), Richtlijn 2000/79/EG (betreffende de arbeidstijd in de burgerluchtvaart) en Richtlijn 2003/88/EG (betreffende de arbeidstijd), zoals vermeld in bijlage I, toepassen;
 - iv) de verlener van luchtverkeersdiensten scheiden van de nationale regelgevende instantie, een nationale controle-instantie voor luchtverkeersdiensten instellen, een begin maken met de herindeling van zijn luchtruim in een of meer functionele blokken, en een flexibel luchtruimgebruik toepassen;
 - v) het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) bekrachtigen;
 - vi) voldoende voortgang hebben gemaakt met de toepassing van de regels inzake staatssteun en mededinging die zijn opgenomen in een in artikel 14, lid 1, van de hoofdovereenkomst bedoelde overeenkomst, dan wel in bijlage III van deze overeenkomst, afhankelijk van welke van toepassing is.
2. Tegen het einde van de tweede overgangsperiode moet Albanië deze Overeenkomst toepassen, met inbegrip van alle in bijlage I genoemde wetgeving.

*Artikel 3***Overgangsbepalingen**

1. In afwijking van artikel 1, lid 1, van de hoofdovereenkomst wordt het volgende bepaald.
 - a) Tijdens de eerste overgangsperiode:
 - i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Albanië onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen elke plaats in Albanië en elke plaats in een EG-lidstaat;
 - ii) is het Albanië of onderdanen van Albanië niet toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over communautaire luchtvaartmaatschappijen, en is het EG-lidstaten of hun onderdanen evenmin toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Albanië.

b) Tijdens de tweede overgangperiode:

- i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Albanië de in lid 1, onder a), i), bedoelde verkeersrechten uitoefenen;
 - ii) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in Albanië en andere geassocieerde partijen en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in een EG-lidstaat aandoet;
 - iii) mogen luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Albanië onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in verschillende EG-lidstaten en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in Albanië aandoet.
2. In de zin van dit artikel wordt onder „communautaire luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland.
3. De artikelen 7 en 8 van de hoofdovereenkomst zijn niet van toepassing tot het einde van de tweede overgangsperiode, onverminderd de verplichting van Albanië en de Gemeenschap om, vanaf het einde van de eerste overgangsperiode, overeenkomstig de in bijlage I genoemde besluiten exploitatievergunningen te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen waarin EG-lidstaten of hun onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen, respectievelijk aan luchtvaartmaatschappijen waarin Albanië of onderdanen van Albanië een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen.

Artikel 4

Veiligheid van de luchtvaart

1. Bij het begin van de eerste overgangsperiode wordt Albanië als waarnemer bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart betrokken.
2. Bij het einde van de tweede overgangsperiode bepaalt het bij artikel 18 van de hoofdovereenkomst ingestelde gemengd comité de precieze status van en voorwaarden voor Albanië met het oog op deelname aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
3. Tot het einde van de tweede overgangsperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Albanië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke veiligheidsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de veiligheid worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

Artikel 5

Beveiliging van de luchtvaart

1. Bij het begin van de tweede overgangsperiode wordt het vertrouwelijke gedeelte van de in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging ter beschikking van de bevoegde instantie in Albanië gesteld.
2. Tot het einde van de tweede overgangsperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Albanië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke beveiligingsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de beveiliging worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

PROTOCOL II**overgangsregelingen tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en Bosnië en Herzegovina, anderzijds***Artikel 1***Overgangsperioden**

1. De eerste overgangsperiode loopt van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst totdat Bosnië en Herzegovina alle in artikel 2, lid 1, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.
2. De tweede overgangsperiode loopt van het einde van de eerste overgangsperiode totdat Bosnië en Herzegovina alle in artikel 2, lid 2, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.

*Artikel 2***Voorwaarden voor de overgangsperioden**

1. Tegen het einde van de eerste overgangsperiode moet Bosnië en Herzegovina
 - i) volwaardig lid zijn van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities — JAA) en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart toe te passen;
 - ii) ECAC-document 30 toepassen en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart toe te passen;
 - iii) Verordening (EEG) nr. 3925/91 (betreffende de afschaffing van de controles die van toepassing zijn op handbagage en ruimbagage), Verordening (EEG) nr. 2409/92 (inzake tarieven voor luchtdiensten), Richtlijn 94/56/EG (inzake het onderzoek van ongevallen), Richtlijn 96/67/EG (betreffende grondaafhandeling), Verordening (EG) nr. 2027/97 (betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen), Richtlijn 2003/42/EG (inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart), Verordening (EG) nr. 261/2004 (inzake instapweigering), Richtlijn 2000/79/EG (betreffende de arbeidstijd in de burgerluchtvaart) en Richtlijn 2003/88/EG (betreffende de arbeidstijd), zoals vermeld in bijlage I, toepassen;
 - iv) het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) bekrachtigen;
 - v) voldoende voortgang hebben gemaakt met de toepassing van de regels inzake staatssteun en mededinging die zijn opgenomen in een in artikel 14, lid 1, van de hoofdovereenkomst bedoelde overeenkomst, dan wel in bijlage III, afhankelijk van welke van toepassing is.
2. Tegen het einde van de eerste overgangsperiode moet Bosnië en Herzegovina
 - i) de verlener van luchtverkeersdiensten scheiden van de nationale regelgevende instantie, een nationale controleinstantie voor luchtverkeersdiensten instellen, een begin maken met de herindeling van zijn luchtruim in een of meer functionele blokken, en een flexibel luchtruimgebruik toepassen;
 - ii) deze Overeenkomst toepassen, met inbegrip van alle in bijlage I genoemde wetgeving.

*Artikel 3***Overgangsbepalingen**

1. In afwijking van artikel 1, lid 1, van de hoofdovereenkomst wordt het volgende bepaald.
 - a) Tijdens de eerste overgangsperiode:
 - i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Bosnië en Herzegovina onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen elke plaats in Bosnië en Herzegovina en elke plaats in een EG-lidstaat;
 - ii) is het Bosnië en Herzegovina of onderdanen van Bosnië en Herzegovina niet toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over communautaire luchtvaartmaatschappijen, en is het EG-lidstaten of hun onderdanen evenmin toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Bosnië en Herzegovina.

b) Tijdens de tweede overgangperiode:

- i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Bosnië en Herzegovina de in lid 1, onder a), i), bedoelde verkeersrechten uitoefenen;
- ii) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in Bosnië en Herzegovina en andere geassocieerde partijen en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in een EG-lidstaat aandoet;
- iii) mogen luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Bosnië en Herzegovina onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in verschillende EG-lidstaten en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in Bosnië en Herzegovina aandoet.

2. In de zin van dit artikel wordt onder „communautaire luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland.

3. De artikelen 7 en 8 van de hoofdovereenkomst zijn niet van toepassing tot het einde van de tweede overgangperiode, onverminderd de verplichting van Bosnië en Herzegovina en de Gemeenschap om, vanaf het einde van de eerste overgangperiode, overeenkomstig de in bijlage I genoemde besluiten exploitatievergunningen te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen waarin EG-lidstaten of hun onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen, respectievelijk aan luchtvaartmaatschappijen waarin Bosnië en Herzegovina of onderdanen van Bosnië en Herzegovina een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen.

Artikel 4

Veiligheid van de luchtvaart

1. Bij het begin van de eerste overgangperiode wordt Bosnië en Herzegovina als waarnemer bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart betrokken.

2. Bij het einde van de tweede overgangperiode bepaalt het bij artikel 18 van de hoofdovereenkomst ingestelde gemengd comité de precieze status van en voorwaarden voor Bosnië en Herzegovina met het oog op deelname aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

3. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Bosnië en Herzegovina om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke veiligheidsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de veiligheid worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

Artikel 5

Beveiliging van de luchtvaart

1. Bij het begin van de tweede overgangperiode wordt het vertrouwelijke gedeelte van de in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging ter beschikking van de bevoegde instantie in Bosnië en Herzegovina gesteld.

2. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Bosnië en Herzegovina om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke beveiligingsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de beveiliging worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

PROTOCOL III**Overgangsregelingen tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en de Republiek Bulgarije, anderzijds***Artikel 1***Overgangsperiode**

1. De overgangsperiode loopt van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst totdat de Republiek Bulgarije, hierna „Bulgarije” genoemd, alle in artikel 2 van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling, en in ieder geval uiterlijk tot de toetreding van Bulgarije tot de Europese Unie.
2. Met de „tweede overgangsperiode” wordt in deze Overeenkomst of in de bijlagen daarbij in het geval van Bulgarije bedoeld de in lid 1 bedoelde overgangsperiode.

*Artikel 2***Voorwaarden voor de overgangsperiodes**

Tegen het einde van de overgangsperiode moet Bulgarije deze Overeenkomst toepassen, met inbegrip van alle in bijlage I genoemde wetgeving, zoals bepaald in artikel 3 van de hoofdovereenkomst.

*Artikel 3***Overgangsbepalingen**

1. In afwijking van artikel 1, lid 1, van de hoofdovereenkomst wordt het volgende bepaald.
Tijdens de overgangsperiode:
 - i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Bulgarije onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen elke plaats in Bulgarije en elke plaats in een EG-lidstaat;
 - ii) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in Bulgarije en andere geassocieerde partijen en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in een EG-lidstaat aandoet;
 - iii) mogen luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Bulgarije onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in verschillende EG-lidstaten en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in Bulgarije aandoet.
2. In de zin van dit artikel wordt onder „communautaire luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland.
3. De artikelen 7 en 8 van de hoofdovereenkomst zijn niet van toepassing tot het einde van de overgangsperiode, onverminderd de verplichting van Bulgarije en de Gemeenschap om, vanaf het begin van de overgangsperiode, overeenkomstig de in bijlage I genoemde besluiten exploitatievergunningen te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen waarin EG-lidstaten of hun onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen, respectievelijk aan luchtvaartmaatschappijen waarin Bulgarije of onderdanen van Bulgarije een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen.

*Artikel 4***Veiligheid van de luchtvaart**

1. Bij het einde van de overgangsperiode bepaalt het bij artikel 18 van de hoofdovereenkomst ingestelde gemengd comité de precieze status van en voorwaarden voor Bulgarije met het oog op deelname aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
2. Tot het einde van de overgangsperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Bulgarije om luchttrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke veiligheidsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de veiligheid worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

*Artikel 5***Beveiliging van de luchtvaart**

Tot het einde van de overgangsperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Bulgarije om luchttrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke beveiligingsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de beveiliging worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

PROTOCOL IV**Overgangsregelingen tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en de Republiek Kroatië, anderzijds***Artikel 1***Overgangsperioden**

1. De eerste overgangsperiode loopt van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst totdat de Republiek Kroatië, hierna „Kroatië” genoemd, alle in artikel 2, lid 1, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.
2. De tweede overgangsperiode loopt van het einde van de eerste overgangsperiode totdat Kroatië alle in artikel 2, lid 2, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.

*Artikel 2***Voorwaarden voor de overgangsperioden**

1. Tegen het einde van de eerste overgangsperiode moet Kroatië
 - i) volwaardig lid zijn van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities — JAA) en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart toe te passen;
 - ii) ECAC-document 30 toepassen en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart toe te passen;
 - iii) Verordening (EEG) nr. 3925/91 (betreffende de afschaffing van de controles die van toepassing zijn op handbagage en ruimbagage), Verordening (EEG) nr. 2409/92 (inzake tarieven voor luchtdiensten), Richtlijn 94/56/EG (inzake het onderzoek van ongevallen), Richtlijn 96/67/EG (betreffende grondafhandeling), Verordening (EG) nr. 2027/97 (betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen), Richtlijn 2003/42/EG (inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart), Verordening (EG) nr. 261/2004 (inzake instapweigering), Richtlijn 2000/79/EG (betreffende de arbeidstijd in de burgerluchtvaart) en Richtlijn 2003/88/EG (betreffende de arbeidstijd), zoals vermeld in bijlage I, toepassen;
 - iv) de verlener van luchtverkeersdiensten scheiden van de nationale regelgevende instantie, een nationale controleinstantie voor luchtverkeersdiensten instellen, een begin maken met de herindeling van zijn luchtruim in een of meer functionele blokken, en een flexibel luchtruimgebruik toepassen;
 - v) het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) bekrachtigen;
 - vi) voldoende voortgang hebben gemaakt met de toepassing van de regels inzake staatssteun en mededinging die zijn opgenomen in een in artikel 14, lid 1, van de hoofdovereenkomst bedoelde overeenkomst, dan wel in bijlage III van deze overeenkomst, afhankelijk van welke van toepassing is.
2. Tegen het einde van de tweede overgangsperiode moet Kroatië deze Overeenkomst toepassen, met inbegrip van alle in bijlage I genoemde wetgeving.

*Artikel 3***Overgangsbepalingen**

1. In afwijking van artikel 1, lid 1, van de hoofdovereenkomst wordt het volgende bepaald.
 - a) Tijdens de eerste en de tweede overgangsperiode mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Kroatië onbepaalde verkeersrechten uitoefenen tussen elke plaats in Kroatië en elke plaats in een EG-lidstaat.
 - b) Tijdens de tweede overgangsperiode:
 - i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Kroatië de in lid 1, onder a), bedoelde verkeersrechten uitoefenen;
 - ii) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen onbepaalde verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in Kroatië en andere geassocieerde partijen en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in een EG-lidstaat aandoet;
 - iii) mogen luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Kroatië onbepaalde verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in verschillende EG-lidstaten en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in Kroatië aandoet.

- c) Tot het einde van de tweede overgangperiode is het Kroatië of onderdanen van Kroatië niet toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over communautaire luchtvaartmaatschappijen, en is het EG-lidstaten of hun onderdanen evenmin toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Kroatië.
2. In de zin van dit artikel wordt onder „communautaire luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland.
3. De artikelen 7 en 8 van de hoofdovereenkomst zijn niet van toepassing tot het einde van de tweede overgangperiode, onverminderd de verplichting van Kroatië en de Gemeenschap om, vanaf het einde van de eerste overgangperiode, overeenkomstig de in bijlage I genoemde besluiten exploitatievergunningen te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen waarin EG-lidstaten of hun onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen, respectievelijk aan luchtvaartmaatschappijen waarin Kroatië of onderdanen van Kroatië een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen.

Artikel 4

Veiligheid van de luchtvaart

1. Bij het begin van de eerste overgangperiode wordt Kroatië als waarnemer bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart betrokken.
2. Bij het einde van de tweede overgangperiode bepaalt het bij artikel 18 van de hoofdovereenkomst ingestelde gemengd comité de precieze status van en voorwaarden voor Kroatië met het oog op deelname aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
3. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Kroatië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke veiligheidsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de veiligheid worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

Artikel 5

Beveiliging van de luchtvaart

1. Bij het begin van de tweede overgangperiode wordt het vertrouwelijke gedeelte van de in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging ter beschikking van de bevoegde instantie in Kroatië gesteld.
2. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Kroatië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke beveiligingsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de beveiliging worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

PROTOCOL V**Overgangsregelingen tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, anderzijds***Artikel 1***Overgangsperioden**

1. De eerste overgangsperiode loopt van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst totdat de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië alle in artikel 2, lid 1, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.
2. De tweede overgangsperiode loopt van het einde van de eerste overgangsperiode totdat de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië alle in artikel 2, lid 2, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.

*Artikel 2***Voorwaarden voor de overgangsperioden**

1. Tegen het einde van de eerste overgangsperiode moet de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië
 - i) volwaardig lid zijn van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities — JAA) en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart toe te passen;
 - ii) ECAC-document 30 toepassen en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart toe te passen;
 - iii) Verordening (EEG) nr. 3925/91 (betreffende de afschaffing van de controles die van toepassing zijn op handbagage en ruimbagage), Verordening (EEG) nr. 2409/92 (inzake tarieven voor luchtdiensten), Richtlijn 94/56/EG (inzake het onderzoek van ongevallen), Verordening (EG) nr. 96/67 (betreffende grondafhandeling), Richtlijn 2003/42/EG (inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart), Richtlijn 2000/79/EG (betreffende de arbeidstijd in de burgerluchtvaart) en Richtlijn 2003/88/EG (betreffende de arbeidstijd), zoals vermeld in bijlage I, toepassen;
 - iv) de verlener van luchtverkeersdiensten scheiden van de nationale regelgevende instantie, een nationale controleinstantie voor luchtverkeersdiensten instellen, een begin maken met de herindeling van zijn luchtruim in een of meer functionele blokken, en een flexibel luchtruimgebruik toepassen;
 - v) het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) bekrachtigen;
 - vi) voldoende voortgang hebben gemaakt met de toepassing van de regels inzake staatssteun en mededinging die zijn opgenomen in een in artikel 14, lid 1, van de hoofdovereenkomst bedoelde overeenkomst, dan wel in bijlage III van deze overeenkomst, afhankelijk van welke van toepassing is.
2. Tegen het einde van de tweede overgangsperiode moet de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië deze Overeenkomst toepassen, met inbegrip van alle in bijlage I genoemde wetgeving.

*Artikel 3***Overgangsbepalingen**

1. In afwijking van artikel 1, lid 1, van de hoofdovereenkomst wordt het volgende bepaald.
 - a) Tijdens de eerste overgangsperiode:
 - i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen elke plaats in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië en elke plaats in een EG-lidstaat;
 - ii) is het de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië of onderdanen van de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië niet toegestaan een meerderheidsbelang te hebben of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over communautaire luchtvaartmaatschappijen, en is het EG-lidstaten of hun onderdanen evenmin toegestaan een meerderheidsbelang te hebben of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië.

b) Tijdens de tweede overgangperiode:

- i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië de in lid 1, onder a), i), bedoelde verkeersrechten uitoefenen;
 - ii) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië en andere geassocieerde partijen en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in een EG-lidstaat aandoet;
 - iii) mogen luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in verschillende EG-lidstaten en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië aandoet.
2. In de zin van dit artikel wordt onder „communautaire luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland.
3. De artikelen 7 en 8 van de hoofdovereenkomst zijn niet van toepassing tot het einde van de tweede overgangperiode, onverminderd de verplichting van de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië en de Gemeenschap om, vanaf het einde van de eerste overgangperiode, overeenkomstig de in bijlage I genoemde besluiten, exploitatievergunningen te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen waarin EG-lidstaten of hun onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen, respectievelijk aan luchtvaartmaatschappijen waarin de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië of onderdanen van de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen.

Artikel 4

Toepassing van bepaalde wetgeving door de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië

In afwijking van artikel 2 van dit protocol moet de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië bij de inwerkingtreding van deze Overeenkomst

- i) het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) in de praktijk toepassen;
- ii) erop toezien dat luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië in de praktijk voldoen aan Verordening (EG) nr. 261/2004;
- iii) het contract tussen de regering van de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië en Macedonian Airlines (MAT) beëindigen of in overeenstemming brengen met het Gemeenschapsrecht.

Artikel 5

Veiligheid van de luchtvaart

1. Bij het begin van de eerste overgangperiode wordt de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië als waarnemer bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart betrokken.
2. Bij het einde van de tweede overgangperiode bepaalt het bij artikel 18 van de hoofdovereenkomst ingestelde gemengd comité de precieze status van en voorwaarden voor de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië met het oog op deelname aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
3. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke veiligheidsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de veiligheid worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

Artikel 6

Beveiliging van de luchtvaart

1. Bij het begin van de tweede overgangperiode wordt het vertrouwelijke gedeelte van de in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging ter beschikking van de bevoegde instantie in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië gesteld.
2. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke beveiligingsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de beveiliging worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

PROTOCOL VI**Overgangsregelingen tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en de Republiek Servië, anderzijds***Artikel 1***Overgangsperioden**

1. De eerste overgangsperiode loopt van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst totdat de Republiek Servië alle in artikel 2, lid 1, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.
2. De tweede overgangsperiode loopt van het eind van de eerste overgangsperiode totdat de Republiek Servië alle in artikel 2, lid 2, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.

*Artikel 2***Voorwaarden voor de overgangsperioden**

1. Tegen het einde van de eerste overgangsperiode moet de Republiek Servië
 - i) volwaardig lid zijn van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities — JAA) en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart toe te passen;
 - ii) ECAC-document 30 toepassen en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart toe te passen;
 - iii) Verordening (EEG) nr. 3925/91 (betreffende de afschaffing van de controles die van toepassing zijn op handbagage en ruimbagage), Verordening (EEG) nr. 2409/92 (inzake tarieven voor luchtdiensten), Richtlijn 94/56/EG (inzake het onderzoek van ongevallen), Richtlijn 96/67/EG (betreffende grondafhandeling), Verordening (EG) 2027/97 (betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen), Richtlijn 2003/42/EG (inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart), Verordening 261/2004/EG (inzake instapweigering), Richtlijn 2000/79/EG (betreffende de arbeidstijd in de burgerluchtvaart) en Richtlijn 2003/88/EG (betreffende de arbeidstijd), zoals vermeld in bijlage I, toepassen;
 - iv) de verlener van luchtverkeersdiensten scheiden van de regelgevende instantie van de Republiek Servië, een nationale controle-instantie voor de Republiek Servië voor luchtverkeersdiensten instellen, een begin maken met de herindeling van het luchtruim van de Republiek Servië in een of meer functionele blokken, en een flexibel luchtruimgebruik toepassen;
 - v) het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) bekrachtigen;
 - vi) voldoende voortgang hebben gemaakt met de toepassing van de regels inzake staatssteun en mededinging die zijn opgenomen in een in artikel 14, lid 1, van de hoofdovereenkomst bedoelde overeenkomst, dan wel in bijlage III van deze overeenkomst, afhankelijk van welke van toepassing is.
2. Tegen het einde van de tweede overgangsperiode moet de Republiek Servië deze Overeenkomst toepassen, met inbegrip van alle in bijlage I genoemde wetgeving.

*Artikel 3***Overgangsbepalingen**

1. In afwijking van artikel 1, lid 1, van de hoofdovereenkomst wordt het volgende bepaald.
 - a) Tijdens de eerste overgangsperiode:
 - i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de Republiek Servië onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen elke plaats in de Republiek Servië en elke plaats in een EG-lidstaat;
 - ii) is het de Republiek Servië of onderdanen van de Republiek Servië niet toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over communautaire luchtvaartmaatschappijen, en is het EG-lidstaten of hun onderdanen evenmin toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de Republiek Servië.

b) Tijdens de tweede overgangperiode:

- i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de Republiek Servië de in lid 1, onder a), i), bedoelde verkeersrechten uitoefenen;
 - ii) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in de Republiek Servië en andere geassocieerde partijen en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in een EG-lidstaat aandoet;
 - iii) mogen luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de Republiek Servië onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in verschillende EG-lidstaten en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in Servië aandoet.
2. In de zin van dit artikel wordt onder „communautaire luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland.
3. De artikelen 7 en 8 van de hoofdovereenkomst zijn niet van toepassing tot het einde van de tweede overgangperiode, onverminderd de verplichting van de Republiek Servië en de Gemeenschap om, vanaf het eind van de eerste overgangperiode, overeenkomstig de in bijlage I genoemde besluiten exploitatievergunningen te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen waarin EG-lidstaten of hun onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen, respectievelijk aan luchtvaartmaatschappijen waarin de Republiek Servië of haar onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen.

Artikel 4

Veiligheid van de luchtvaart

1. Bij het begin van de eerste overgangperiode wordt de Republiek Servië als waarnemer bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart betrokken.
2. Bij het einde van de tweede overgangperiode bepaalt het bij artikel 18 van de hoofdovereenkomst ingestelde gemengd comité de precieze status van en voorwaarden voor de Republiek Servië met het oog op deelname aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
3. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in de Republiek Servië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke veiligheidsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de veiligheid worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

Artikel 5

Beveiliging van de luchtvaart

1. Bij het begin van de tweede overgangperiode wordt het vertrouwelijke gedeelte van de in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging ter beschikking van de bevoegde instantie in de Republiek Servië gesteld.
2. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in de Republiek Servië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke beveiligingsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de beveiliging worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

PROTOCOL VII**Overgangsregelingen tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en de Republiek Montenegro, anderzijds***Artikel 1***Overgangperiodes**

1. De eerste overgangperiode loopt van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst totdat de Republiek Montenegro alle in artikel 2, lid 1, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.

2. De tweede overgangperiode loopt van het eind van de eerste overgangperiode totdat de Republiek Montenegro alle in artikel 2, lid 2, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.

*Artikel 2***Voorwaarden voor de overgangperiodes**

1. Tegen het einde van de eerste overgangperiode moet de Republiek Montenegro
 - i) volwaardig lid zijn van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities — JAA) en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart toe te passen;
 - ii) ECAC-document 30 toepassen en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart toe te passen;
 - iii) Verordening (EEG) nr. 3925/91 (betreffende de afschaffing van de controles die van toepassing zijn op handbagage en ruimbagage), Verordening (EEG) nr. 2409/92 (inzake tarieven voor luchtdiensten), Richtlijn 94/56/EG (inzake het onderzoek van ongevallen), Richtlijn 96/67/EG (betreffende grondafhandeling), Verordening (EG) 2027/97 (betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen), Richtlijn 2003/42/EG (inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart), Verordening 261/2004/EG (inzake instapweigering), Richtlijn 2000/79/EG (betreffende de arbeidstijd in de burgerluchtvaart) en Richtlijn 2003/88/EG (betreffende de arbeidstijd), zoals vermeld in bijlage I, toepassen;
 - iv) de verlener van luchtverkeersdiensten scheiden van de regelgevende instantie van de Republiek Montenegro, een nationale controle-instantie voor de Republiek Montenegro voor luchtverkeersdiensten instellen, een begin maken met de herindeling van het luchtruim van de Republiek Montenegro in een of meer functionele blokken, en een flexibel luchtruimgebruik toepassen;
 - v) het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) bekrachtigen;
 - vi) voldoende voortgang hebben gemaakt met de toepassing van de regels inzake staatssteun en mededinging die zijn opgenomen in een in artikel 14, lid 1, van de hoofdovereenkomst bedoelde overeenkomst, dan wel in bijlage III van deze overeenkomst, afhankelijk van welke van toepassing is.
2. Tegen het einde van de tweede overgangperiode moet de Republiek Montenegro deze Overeenkomst toepassen, met inbegrip van alle in bijlage I genoemde wetgeving.

*Artikel 3***Overgangsbepalingen**

1. In afwijking van artikel 1, lid 1, van de hoofdovereenkomst wordt het volgende bepaald.
 - a) Tijdens de eerste overgangperiode:
 - i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de Republiek Montenegro onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen elke plaats in de Republiek Montenegro en elke plaats in een EG-lidstaat;
 - ii) is het de Republiek Montenegro of onderdanen van de Republiek Montenegro niet toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over communautaire luchtvaartmaatschappijen, en is het EG-lidstaten of hun onderdanen evenmin toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de Republiek Montenegro.

b) Tijdens de tweede overgangperiode:

- i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de Republiek Montenegro de in lid 1, onder a), i), bedoelde verkeersrechten uitoefenen;
 - ii) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in de Republiek Montenegro en andere geassocieerde partijen en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in een EG-lidstaat aandoet;
 - iii) mogen luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in de Republiek Montenegro onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in verschillende EG-lidstaten en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in Montenegro aandoet.
2. In de zin van dit artikel wordt onder „communautaire luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland.
3. De artikelen 7 en 8 van de hoofdovereenkomst zijn niet van toepassing tot het einde van de tweede overgangperiode, onverminderd de verplichting van de Republiek Montenegro en de Gemeenschap om, vanaf het eind van de eerste overgangperiode, overeenkomstig de in bijlage I genoemde besluiten exploitatievergunningen te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen waarin EG-lidstaten of hun onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen, respectievelijk aan luchtvaartmaatschappijen waarin de Republiek Montenegro of haar onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen.

Artikel 4

Veiligheid van de luchtvaart

1. Bij het begin van de eerste overgangperiode wordt de Republiek Montenegro als waarnemer bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart betrokken.
2. Bij het einde van de tweede overgangperiode bepaalt het bij artikel 18 van de hoofdovereenkomst ingestelde gemengd comité de precieze status van en voorwaarden voor de Republiek Montenegro met het oog op deelname aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
3. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in de Republiek Montenegro om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke veiligheidsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de veiligheid worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

Artikel 5

Beveiliging van de luchtvaart

1. Bij het begin van de tweede overgangperiode wordt het vertrouwelijke gedeelte van de in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging ter beschikking van de bevoegde instantie in de Republiek Montenegro gesteld.
2. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in de Republiek Montenegro om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke beveiligingsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de beveiliging worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

PROTOCOL VIII**Overgangsregelingen tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en Roemenië, anderzijds***Artikel 1***Overgangperiode**

1. De overgangperiode loopt van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst totdat Roemenië alle in artikel 2 van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.
2. Met de „tweede overgangperiode” wordt in deze Overeenkomst of in de bijlagen daarbij in het geval van Roemenië bedoeld de in lid 1 bedoelde overgangperiode.

*Artikel 2***Voorwaarden voor de overgangperiodes**

Tegen het einde van de overgangperiode moet Roemenië deze Overeenkomst toepassen, met inbegrip van alle in bijlage I genoemde wetgeving.

*Artikel 3***Overgangsbepalingen**

1. In afwijking van artikel 1, lid 1, van de hoofdovereenkomst wordt het volgende bepaald.
Tijdens de overgangperiode:
 - i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Roemenië onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen elke plaats in Roemenië en elke plaats in een EG-lidstaat;
 - ii) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in Roemenië en andere geassocieerde partijen en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in een EG-lidstaat aandoet;
 - iii) mogen luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen in Roemenië onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in verschillende EG-lidstaten en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in Roemenië aandoet.
2. In de zin van dit artikel wordt onder „communautaire luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland.
3. De artikelen 7 en 8 van de hoofdovereenkomst zijn niet van toepassing tot het einde van de overgangperiode, onverminderd de verplichting van Roemenië en de Gemeenschap om, vanaf het begin van de overgangperiode, overeenkomstig de in bijlage I genoemde besluiten exploitatievergunningen te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen waarin EG-lidstaten of hun onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen, respectievelijk aan luchtvaartmaatschappijen waarin Roemenië of onderdanen van Roemenië een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen.

*Artikel 4***Veiligheid van de luchtvaart**

1. Bij het einde van de overgangperiode bepaalt het bij artikel 18 van de hoofdovereenkomst ingestelde gemengd comité de precieze status van en voorwaarden voor Roemenië met het oog op deelname aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
2. Tot het einde van de overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Roemenië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke veiligheidsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de veiligheid worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

*Artikel 5***Beveiliging van de luchtvaart**

Tot het einde van de overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in Roemenië om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke beveiligingsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de beveiliging worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

PROTOCOL IX**Overgangsregelingen tussen de Europese Gemeenschap en de EG-lidstaten, enerzijds, en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo, anderzijds***Artikel 1***Bevoegdheden van UNMIK**

De bepalingen van dit protocol laten de uit Resolutie 1244 van de VN-Veiligheidsraad van 10 juni 1999 afgeleide bevoegdheden van de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo, hierna „UNMIK” genoemd, onverlet.

*Artikel 2***Overgangsperioden**

1. De eerste overgangsperiode loopt van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst totdat UNMIK alle in artikel 3, lid 1, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.
2. De tweede overgangsperiode loopt van het einde van de eerste overgangsperiode totdat UNMIK alle in artikel 3, lid 2, van dit protocol gestelde voorwaarden heeft vervuld en zulks is bevestigd na een door de Europese Gemeenschap uitgevoerde beoordeling.

*Artikel 3***Voorwaarden voor de overgangsperioden**

1. Tegen het einde van de eerste overgangsperiode moet UNMIK
 - i) onverminderd haar speciale status krachtens het internationale recht, de door de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities — JAA) vastgestelde gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (JAR's) toepassen en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart toe te passen;
 - ii) ECAC-document 30 toepassen en ernaar streven alle in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart toe te passen;
 - iii) Verordening (EEG) nr. 3925/91 (betreffende de afschaffing van de controles die van toepassing zijn op handbagage en ruimbagage), Verordening (EEG) nr. 2409/92 (inzake tarieven voor luchtdiensten), Richtlijn 94/56/EG (inzake het onderzoek van ongevallen), Verordening (EG) nr. 2027/97 (betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen), Richtlijn 2003/42/EG (inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart), Verordening (EG) nr. 261/2004 (inzake instapweigering), Richtlijn 2000/79/EG (betreffende de arbeidstijd in de burgerluchtvaart) en Richtlijn 2003/88/EG (betreffende de arbeidstijd), zoals vermeld in bijlage I, toepassen;
 - iv) de verlener van luchtverkeersdiensten scheiden van de regelgevende instantie, en een controle-instantie voor luchtverkeersdiensten instellen of aanwijzen;
 - v) het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) in de praktijk toepassen;
 - vi) voldoende voortgang hebben gemaakt met de toepassing van de regels inzake staatssteun en mededinging die zijn opgenomen in een in artikel 14, lid 1, van de hoofdovereenkomst bedoelde overeenkomst, dan wel in bijlage III, afhankelijk van welke van toepassing is.
2. Tegen het einde van de tweede overgangsperiode moet UNMIK deze Overeenkomst toepassen, met inbegrip van alle in bijlage I genoemde wetgeving.

*Artikel 4***Overgangsbepalingen**

1. In afwijking van artikel 1, lid 1, van de hoofdovereenkomst wordt het volgende bepaald.
 - a) Tijdens de eerste overgangsperiode:
 - i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen van UNMIK onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen elke plaats in Kosovo en elke plaats in een EG-lidstaat;
 - ii) is het UNMIK of ingezetenen van Kosovo niet toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over communautaire luchtvaartmaatschappijen, en is het EG-lidstaten of hun onderdanen evenmin toegestaan een meerderheidsbelang te hebben in of feitelijke zeggenschap uit te oefenen over luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen van UNMIK.

b) Tijdens de tweede overgangperiode:

- i) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen van UNMIK de in lid 1, onder a), i), bedoelde verkeersrechten uitoefenen;
 - ii) mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in Kosovo en andere geassocieerde partijen en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in een EG-lidstaat aandoet;
 - iii) mogen luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben gekregen van UNMIK onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen plaatsen in verschillende EG-lidstaten en mogen zij op elke plaats van vliegtuig wisselen, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een plaats in Kosovo aandoet.
2. In de zin van dit artikel wordt onder „communautaire luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen in een EG-lidstaat, Noorwegen of IJsland.
3. De artikelen 7 en 8 van de hoofdovereenkomst zijn niet van toepassing tot het einde van de tweede overgangperiode, onverminderd de verplichting van UNMIK en de Gemeenschap om, vanaf het einde van de eerste overgangperiode, overeenkomstig de in bijlage I genoemde besluiten exploitatievergunningen te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen waarin EG-lidstaten of hun onderdanen een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen, respectievelijk aan luchtvaartmaatschappijen waarin UNMIK of ingezetenen van Kosovo een meerderheidsbelang hebben of de feitelijke zeggenschap uitoefenen.

Artikel 5

Internationale verdragen en overeenkomsten

Wanneer de in bijlage I genoemde wetgeving voorziet in de verplichting partij te worden bij internationale verdragen of overeenkomsten, wordt rekening gehouden met de speciale status van UNMIK krachtens het internationale recht.

Artikel 6

Veiligheid van de luchtvaart

1. Bij het begin van de eerste overgangperiode wordt UNMIK als waarnemer bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart betrokken.
2. Bij het einde van de tweede overgangperiode bepaalt het bij artikel 18 van de hoofdovereenkomst ingestelde gemengd comité de precieze status van en voorwaarden voor UNMIK met het oog op deelname aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
3. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen van UNMIK om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke veiligheidsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de veiligheid worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.

Artikel 7

Beveiliging van de luchtvaart

1. Bij het begin van de tweede overgangperiode wordt het vertrouwelijke gedeelte van de in bijlage I genoemde wetgeving inzake beveiliging ter beschikking van de bevoegde instantie van UNMIK gesteld.
2. Tot het einde van de tweede overgangperiode kan de Europese Gemeenschap eisen dat de toestemming voor een luchtvaartmaatschappij die een vergunning heeft gekregen van UNMIK om luchtrouten naar, van of binnen de Europese Gemeenschap te exploiteren aan een specifieke beveiligingsbeoordeling wordt onderworpen indien gebreken in de beveiliging worden vastgesteld. Die beoordeling moet zo spoedig mogelijk door de Europese Gemeenschap worden uitgevoerd om onnodige vertraging bij de uitoefening van verkeersrechten te voorkomen.